

Nota parkeernormen 2025

De raad van de gemeente Bladel;

gelezen het voorstel R25.055 van burgemeester en wethouders van 19 augustus 2025;

gelet op het feit dat de Verkeersvisie 2035 separaat parkeerbeleid wenselijk acht, het college graag ten aanzien van parkeren meer flexibiliteit en maatwerk mogelijkheden wenst;

overwegende dat het nieuwe beleid aansluit bij de maat en schaal van Bladel;

besluit:

1. Vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid zoals dat is omschreven in de nota's Parkeerbeleidsplan en Nota parkeernormen, met inbegrip van de volgende wijziging: Paragraaf 5.5 'Artsen/verloskundigen' van het parkeerbeleidsplan (p.26), criteria 5 te vervangen door:
"5. Het college kan besluiten om in voorkomende gevallen een parkeerplaats aan te wijzen voor artsen en/of verloskundigen. Hiervoor is geen aanvullende onderbouwing vereist."
2. Vaststellen van de nota van zienswijzen.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Bladel werkt samen met buurgemeenten aan slimme mobiliteitsoplossingen. Dit past binnen de Verkeersvisie 2035 van de gemeente. De inzet is om minder auto-afhankelijk te worden en alternatieve vervoerwijzen te stimuleren. Parkeerbeleid is een sturingsinstrument. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen maatwerk te kunnen leveren, kan gestuurd worden op autogebruik en -bezit.

In de Verkeersvisie 2035 van gemeente Bladel wordt uitgegaan van landelijke kencijfers van het CROW. Dit maakt het bieden van maatwerk lastig en leidt tot discussie met ontwikkelaars die zelf ook, voor hun toekomstige bewoners en gebruikers, alternatieven willen aanbieden. Met een nieuw parkeerbeleidsplan geeft gemeente Bladel ruimte aan maatwerk om hier invulling aan te geven.

Vanwege de juridische verankering en eenvoudigere actualisatie is nu voorliggende separate 'Nota parkeernormen 2025' opgesteld. Het beleid is beschreven in het 'Parkeerbeleidsplan 2025'.

1.2 Doelstelling

Doelstelling van deze nota is het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in gemeente Bladel, waarmee ook de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente gewaarborgd worden. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat, als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

1.3 Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeer ruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels et cetera. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

Het gebruik van de juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen, maar een overschot leidt tot ruimtereservering die anders gebruikt kan worden. En met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en gebruik van andere vervoerswijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

1.4 Juridische positie van parkeernormen

Ten behoeve van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente en in het belang van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, hanteert gemeente Bladel in de ruimtelijke procedure voor plannen normen ten aanzien van parkeren voor auto's. Het tijdelijke deel van het 'Omgevingsplan gemeente Bladel' omvat onder andere alle bestemmingsplannen. In veel bestemmingsplannen en in het paraplubestemmingsplan 'Parkeren' is een parkeerregeling opgenomen, veelal via een dynamische

verwijzing naar het meest recente parkeerbeleidsplan en parkeernormen. De definitieve toetsing van een ruimtelijk plan op parkeren vindt plaats bij het verlenen van de omgevingsvergunning.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk twee beschrijft de uitgangspunten en parkeernormen voor auto's, waarna in hoofdstuk drie maatregelen worden benoemd om de parkeereis te verlagen. Ten slotte benoemt hoofdstuk vier de fietsparkeernormen.

2. Autoparkeernormen

Met behulp van de parkeernormen wordt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis bepaald. Parkeernormen worden niet gebruikt om de bestaande parkeerdruk in beeld te brengen of om bestaande problemen op te lossen. De parkeereis is het totaal aantal parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de parkeernormen van gemeente Bladel en de regels voor het gebruik vermeld.

2.1 Uitgangspunten parkeernormen

Het hoofddoel van het opstellen en hanteren van parkeernormen is het voorkomen van een te hoge parkeerdruk in de openbare ruimte door nieuwe planologische ontwikkelingen. Voordat wordt ingegaan op de parkeernormen is het belangrijk enkele uitgangspunten vast te stellen:

Parkeernormen alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen

Op de parkeervraagstukken in een bestaande (woon)omgeving zijn de normen uit deze rapportage niet met terugwerkende kracht van toepassing. De reden hiervoor is dat de bestaande omgeving ontwikkeld is op basis van oudere parkeernormen. Oplossingen voor de parkeervraagstukken in de bestaande omgeving is maatwerk en voornamelijk te realiseren met een integrale aanpak.

De parkeernormen zijn van toepassing op:

- nieuwbouw;
- splitsing van een woning in meerdere woningen/wooneenheden;
- gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijziging of een afwijking waarbij het nieuwe gebruik een meer verkeersaantrekkende werking heeft;
- vergroting van een pand dat leidt tot een hogere parkeerbehoefte;
- etc.

Aantal te realiseren parkeerplaatsen

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is de parkeerbehoefte op basis van de nieuwe functie minus de parkeerbehoefte van de oude situatie. De parkeerbehoeftes in beide situaties worden berekend op basis van de geldende parkeernormen zoals die in de nota zijn beschreven.

De parkeernorm per functie bepaalt de bruto parkeerbehoefte. Op basis van aanwezigheidspercentages wordt de netto parkeerbehoefte berekend. Dat bepaalt tevens het maatgevende moment, wanneer de maximale parkeervraag benodigd is.

Parkeren op eigen terrein

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag op eigen terrein gerealiseerd of, bij grootschaligere ontwikkelingen, binnen het plangebied. Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn.

CROW

De parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 744 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering', 2024. Wanneer het CROW de parkeerkencijfers actualiseert wordt de nota parkeernormen hierop aangepast, bij besluit door het college.

Stedelijkheidsgraad

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor gemeente Bladel 'weinig stedelijk', op basis van de demografische kencijfers van het CBS per gemeente.

2.2 Gebiedsindeling

Afhankelijk van de locatie van het planvoornemen binnen de gemeente is de parkeernorm hoger of lager. Het CROW maakt onderscheid tussen de volgende gebieden.

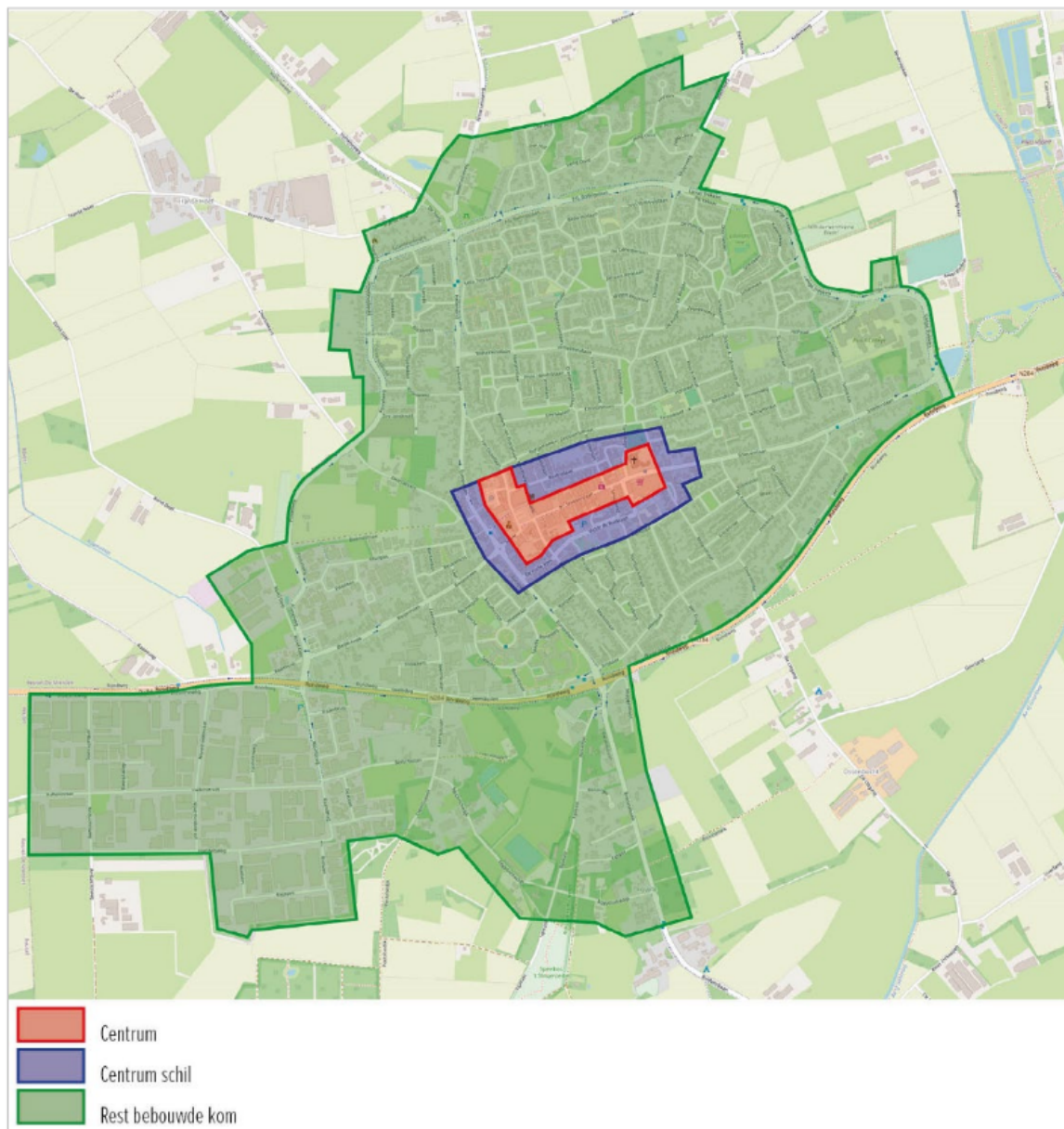
- centrum;
- schil centrum;
- rest bebouwde kom;

- buitengebied.

Onderstaand zijn de deelgebieden in de kernen van gemeente Bladel weergegeven. Alles buiten de komgrenzen van de kernen valt onder het buitengebied.

Bladel

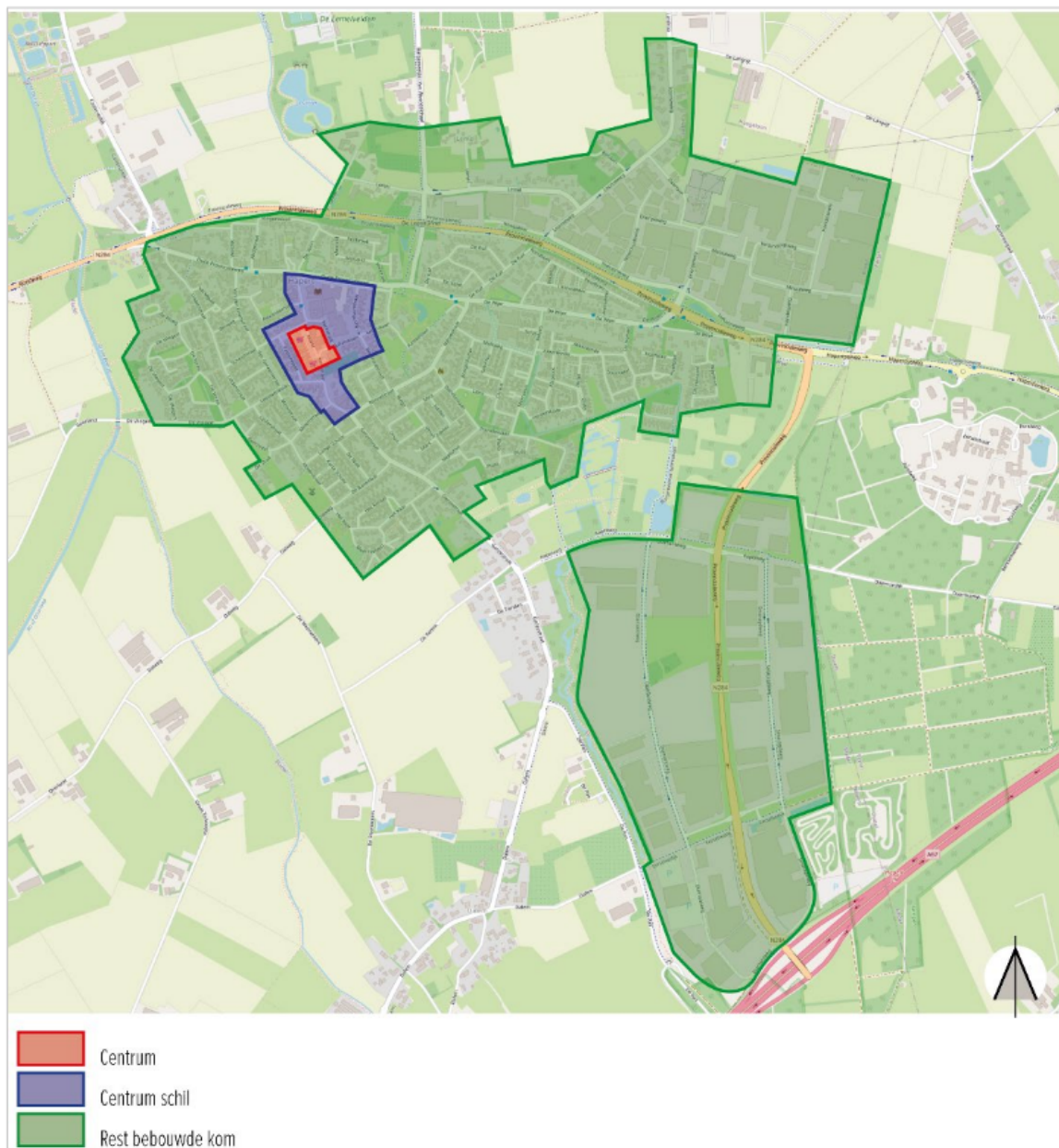
In Bladel is onderscheid gemaakt tussen drie gebieden 'centrum', 'schil centrum' en 'rest bebouwde kom', omdat er sprake is van centrumfuncties en parkeerregulering is ingesteld. De gebieden zijn weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: gebiedsindeling kern Bladel

Hapert

In de kern van Hapert wordt vanwege de recent ingestelde blauwe zone ook rekening gehouden met een centrum en een schil centrum daar omheen. De rest van de bebouwde kom valt onder 'rest bebouwde kom'. De gebiedsindeling is weergegeven in Figuur 2.



Figuur 2: gebiedsindeling kern Hapert

Casteren, Hoogeloon, Netersel en Dalem

In de resterende kernen is er alleen sprake van gespreide functies/voorzieningen. Het heeft geen meerwaarde om voor deze kernen onderscheid in de parkeernormen aan te brengen. Het autobezit is voor de gehele kern met elkaar vergelijkbaar. Voor deze vier kernen wordt daarom uitgegaan van de gebiedsindeling 'rest bebouwde kom'. De grenzen per kern vallen samen met de bebouwde kom.

2.3 Autoparkeernormen

De landelijke parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, die ruimte biedt voor maatwerk aan de betreffende ontwikkeling. Gemeente Bladel kiest ervoor om het midden van de bandbreedte te hanteren bij alle gebiedstypen.

In bijlage 1 is de rekenwijze om te komen tot een parkeerbalans opgenomen. De gemeentelijke autoparkeernormen voor woningen zijn opgenomen in Tabel 1. De normen voor voorzieningen zijn opgenomen in bijlage 2.

Rekenvoorbeeld

Een ontwikkelaar heeft het voornemen om vier vrijstaande koopwoningen te realiseren in gebied 'rest bebouwde kom'. De parkeereis voor dit planvoornemen is $4 \times 2,2 = 8,8$ parkeerplaatsen. In de parkeereis

is een gedeelte van het aantal parkeerplaatsen bedoeld voor bezoekers, deze dienen openbaar toegankelijk te zijn. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen bedraagt $4 \times 0,2 = 0,8$ parkeerplaatsen. Het planvoornemen kent daarmee een parkeereis van 8,8 parkeerplaatsen, waarvan 1 (0,8) parkeerplaats openbaar toegankelijk moet zijn.

2.3.1 Parkeernormen voor woningen

De gemeentelijke autoparkeernormen voor woningen zijn opgenomen in Tabel 1, deze zijn inclusief kencijfers voor bezoekersparkeren. Het CROW kent geen parkeerkencijfers voor de huisvesting van arbeidsmigranten. De woonvorm van deze groep kent een sterke variatie waardoor het bepalen van de parkeereis voor dit woningtype maatwerk is.

Woningtypologieën	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	1,65	1,95	2,2	2,4
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,55	1,85	2,1	2,2
Koop, huis, tussen/hoek	1,35	1,65	2,0	2,1
Koop, appartement, > 100 m ² bvo	1,45	1,75	2,0	2,1
Koop, appartement, 75-100 m ² bvo	1,25	1,45	1,6	1,7
Koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,15	1,25	1,5	1,6
Huur, huis, vrije sector	1,15	1,45	1,6	1,7
Huur, huis, sociale huur	0,95	1,05	1,3	1,4
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m ² bvo	1,15	1,45	1,6	1,6
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	0,85	0,95	1,2	1,3
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m ² bvo	0,75	0,95	1,1	1,2
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m ² bvo	0,85	0,95	1,2	1,3
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m ² bvo	0,75	0,85	1,1	1,2
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	0,65	0,75	1,0	1,1
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m ² bvo	0,45	0,5	0,7	0,8
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,2	0,4	0,45	0,55
Aanleunwoning, serviceflat	0,9	0,95	1,1	1,2
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)	0,4	0,5	0,6	0,7
Zorgwoning, intramuraal (zware zorg)	0,6	0,6	0,6	0,6
Zorgwoning, extramuraal type 1 (zorg op afroep)	0,9	0,95	1,1	1,2
Zorgwoning, extramuraal type 2, (vitale bewoners met kleine zorgvraag)	Zie normen reguliere woningen			
Bezoekersaandeel (al verwerkt in parkeernorm)	0,15	0,15	0,2	0,3

Tabel 1: autoparkeernormen voor hoofdgroep 'Wonen', inclusief het bezoekersaandeel

2.4 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein of bij grotere ontwikkelingen binnen het plangebied het uitgangspunt. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. Gemeente Bladel hanteert de rekenwaardes conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in Tabel 2.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Rekenwaarde	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter lang
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter lang
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter lang
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter lang

Tabel 2: rekenwaardes parkeervoorzieningen bij woningen (bron: CROW)

2.5 Dubbelgebruik

Gemeente Bladel kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik, daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen van de dag en week en bij aanwezigheid van verschillende functies in de directe omgeving. In de avond wordt er bijvoorbeeld door bewoners op een parkeerplaats geparkeerd en op dezelfde parkeerplaats parkeren bezoekers van winkels overdag.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo telt een oprit bij een woning niet mee als dubbelgebruik. In Tabel 3 zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen.

	Werk-dagoch-tend	Werk-dagmid-dag	Werk-dag-avond	Werk-dag-nacht	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zater-dagmid-dag	Zater-dag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	80%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	60%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	100%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	75%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	60%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium etc.	5%	40%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	75%	10%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 3: aanwezigheidspercentages (bron: CROW)

2.6 Uitvoeringsregels

Op basis van de parkeernormen, zoals beschreven in Tabel 1 en bijlage 2, wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis bedraagt het totaal aantal parkeerplaatsen dat de aanvrager minimaal moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

- de parkeernormen voor het betreffende gebiedsprofiel;
- omrekenfactoren voor parkeren bij woningen;
- aanwezigheidspercentages, tabel 3;
- bestaande parkeerplaatsen die aan de 'oude' functie kunnen worden toegeschreven.

De volgende uitvoeringsregels zijn voor het bepalen van de parkeerbalans van toepassing:

Bezoekersparkeren

De parkeernormen, zoals beschreven in Tabel 1 en bijlage 2, zijn inclusief de parkeerplaatsen voor bezoekers. Parkeerplaatsen voor bezoekers dienen openbaar toegankelijk te zijn.

Afronden parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt berekend op één decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt aan het eind van de berekening altijd afgerond op hele getallen, conform de normale rekenkundige wijze. Een parkeerbehoefte van 5,4 parkeerplaatsen wordt dus afgerond naar 5 parkeerplaatsen en een behoefte van 5,5 naar 6.

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 3 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto's.

Salderen

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie. In dat geval kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein, als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie op basis van de parkeernorm die gold bij de bouw aanvraag. In dat geval hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen extra worden aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie.

Functie onbekend

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeereis gesteld moet worden. Hierbij wordt, rekening houdend met de toegestane functies in het omgevingsplan, uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm.

Inzet parkeercapaciteit

Als bij een functie door de parkeereis parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, dan is deze capaciteit primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de betreffende functie. Het is de eigenaar van de parkeerplaatsen niet toegestaan de aan de functie gekoppelde capaciteit, geheel of gedeeltelijk, structureel anders in te zetten, tenzij de eigenaar op basis van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans kan aantonen dat het gebruik van de parkeerplaatsen door een andere dan de beoogde doelgroep(en) geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving.

Bruto vloeroppervlak

Voor diverse functies wordt bruto vloeroppervlakte (bvo) gehanteerd. Dit geldt ook voor een aantal woonfuncties. De NEN 2580 'Oppervlakten en inhoud van gebouwen - Termen, definities en bepalingsmethoden' beschrijft de werkwijze voor het bepalen van de bvo. In de kencijfers is uitgegaan van reguliere situaties met een standaardverhouding.

2.7 Ontheffing van de autoparkeernorm

De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de op dit moment bekende feiten. Er kunnen zich omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om van de normen af te wijken. Een goede motivering daarbij is essentieel.

In artikel 4:82 van de Algemene Wet Bestuursrecht is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing van deze beleidsregel onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken. Dit principe is ook van toepassing op voorliggende nota parkeernormen en geeft het College van Burgemeester en Wethouders ruimte om in voorkomende gevallen maatwerk te kunnen leveren.

2.8 Bedrijventerreinen

Op de bedrijventerreinen dient het parkeren in principe op particulier terrein opgelost te worden. Dat geldt voor vrachtwagens en voor personenauto's van personeel en bezoekers. Daar waar openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kunnen deze gebruikt worden. De overige parkeerbehoefte dient het betreffende bedrijf op eigen terrein op te lossen. Dit geldt ook als het bedrijf wil uitbreiden. De bebouwde oppervlakte van de kavel wordt dan groter, wat ten koste kan gaan van de parkeercapaciteit.

Er liggen soms parkeerplaatsen van bedrijven geheel of gedeeltelijk op gemeenteground. Dat is in het verleden mogelijk gemaakt om bedrijven te laten groeien, maar zorgt nu voor een rommelig straatbeeld en soms gevaarlijke situaties. Hierdoor zijn bijna alle groene bermen verdwenen. Gemeente Bladel kiest ervoor om geen nieuwe parkeerplaatsen of gedeeltes daarvan op gemeenteground toe te staan en indien op het industrieterrein blijkt dat openbare parkeerplaatsen niet meer noodzakelijk zijn worden ze omgebouwd naar groen.

De rijbaan op de bedrijventerreinen blijft beschikbaar voor het laden en lossen. Het is niet toegestaan om (vracht)auto's en trailers te parkeren of stallen op de rijbaan. Gemeente Bladel blijft bewaken dat parkeren op straat niet leidt tot overlast en verkeersonveiligheid. Handhaving is een instrument dat kan worden ingezet om parkeren op eigen terrein te controleren en af te dwingen.

3. Maatwerk voor parkeernormen

De beschikbare ruimte in de gemeente is schaars én we hebben een hoge woningbouwopgave. Niet elke ruimtelijke ontwikkeling kan daardoor voldoen aan de parkeerbehoefte die dit plan oplevert. Tegelijkertijd spelen er in verschillende woonwijken parkeerproblemen. Het aanbod parkeerplaatsen kan niet worden verhoogd door een beperkte beschikbare ruimte of omdat hierdoor de ruimtelijke kwaliteit vermindert. Dit hoofdstuk beschrijft 'slimme' maatwerkoplossingen die binnen gemeente Bladel toegepast worden.

3.1 Mobiliteitscorrectie

Het belangrijkste uitgangspunt is dat elk initiatief in beginsel kan voldoen aan de parkeeropgave die daarvoor geldt. Alleen in de gevallen waar het realiseren van de parkeerbehoefte (net) niet lukt kan men gebruik maken van de maatwerkoplossingen. Ook alleen maar als de situatie er zich voor leent en er geen parkeeroverlast in de directe omgeving door wordt veroorzaakt.

3.1.1 Inzet deelauto

Een deelauto is een auto die gebruikt wordt door meerdere gebruikers. De deelauto maakt het mogelijk om zonder het bezit van een auto toch de beschikking te hebben over een auto. Het delen van een auto kan op grond van een overeenkomst met een aanbieder of tussen personen uit meerdere huishoudens.

Reductiefactor

De inzet van deelauto's met een vaste standplaats leidt tot een lagere parkeerbehoefte. Voor sommige huishoudens is een deelauto een alternatief op het bezit van een (tweede) auto omdat zij deze te weinig gebruiken. De inzet van deelauto's zorgt er daarmee voor dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Om deelmobiliteit te stimuleren kan de parkeerbehoefte na inzet van een deelauto worden verlaagd. De reductiefactor is als volgt:

Gebiedsindeling	Correctie per deelauto	Plafond
Centrum	max. 5 parkeerplaatsen	20% van parkeerbehoefte bewoners
Schil-centrum	max. 5 parkeerplaatsen	20% van parkeerbehoefte bewoners
Rest bebouwde kom	max. 5 parkeerplaatsen	20% van parkeerbehoefte bewoners
Buitengebied	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 4: reductiefactor en plafond per gebiedsindeling

De inzet van een deelauto levert een korting op van maximaal vijf parkeerplaatsen, echter heeft de deelauto zelf ook een (gereserveerde) parkeerplaats nodig, waardoor de parkeereis mag worden verminderd met maximaal vier parkeerplaatsen per deelauto. De mobiliteitscorrectie is beperkt tot een

deel van de totale parkeereis. Voorkomen moet worden dat de gebruikers bij onvoldoende belangstelling voor een deelauto alsnog in de omgeving parkeren. Op grond hiervan is de mobiliteitscorrectie ingeperkt tot de genoemde percentages.

Borging

Voor deze mobiliteitscorrectie is borging van een deelauto een vereiste. Bij de inzet van deelauto's is een mobiliteitsplan vereist waarin wordt onderbouwd hoe de mobiliteitsoplossingen tot stand worden gebracht en duurzaam beschikbaar blijven. Hierbij wordt ook een intentieverklaring van een aanbieder van deelauto's verlangd. Binnen drie maanden na oplevering van het plan moeten de deelauto's beschikbaar zijn. Als er sprake is van deelmobiliteit in de parkeeropgave dan moet dat publiekrechtelijk worden geregeld, in het omgevingsplan of de omgevingsvergunning.

3.1.2 Kleine ontwikkelingen met een geringe toename op de parkeerdruk

Bij kleine ontwikkelingen, zoals het wijzigen van een functie, komt het regelmatig voor dat de parkeereis iets toeneemt en dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Om te voorkomen dat een planvoornemen hierdoor niet wordt gerealiseerd is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen voor ontwikkelingen met een parkeereis tot 1,5 parkeerplaats. Er hoeft hierbij niet onderbouwd te worden of er voldoende beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn.

Rekenvoorbeeld

In het gebied 'centrum' zijn er plannen om een tussenwoning te splitsen naar twee koop appartementen (<75m² bvo). Volgens de parkeernormen bedraagt het parkeergebruik in de huidige situatie 1,35 parkeerplaatsen en in de toekomstige situatie 2,3 (2 x 1,15) parkeerplaatsen. De parkeertoename bedraagt daarmee 0,95 parkeerplaats. De parkeereis neemt daarmee niet meer toe dan 1,5 parkeerplaats waardoor de toename van 0,95 parkeerplaats wordt kwijtgescholden.

3.2 Maatwerk voor verplichting op eigen terrein

De parkeereis van een ontwikkeling kan niet altijd op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarom biedt de gemeente de mogelijkheid aan een aanvrager van een omgevingsvergunning om de parkeereis buiten het eigen terrein op te lossen. We maken onderscheid tussen de volgende situaties:

- A De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op.
- B De aanvrager realiseert zelf vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
- C De aanvrager maakt gebruik van bestaande beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

A De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op Binnen een gebied met parkeerregulering

In een gebied waar sprake is van parkeerregulering wordt een parkeergelegenheid, die gelegen is binnen een acceptabele loopafstand en binnen de afstand tussen de meest dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, als vervangende parkeerruimte gezien. Daarbij worden de loopafstanden via logische looproutes gemeten. Als maximale loopafstand gelden de 'acceptabele loopafstanden' zoals vermeld in bijlage 4. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 3. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en zijn deze openbaar toegankelijk. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

In een gebied waar geen parkeerregulering geldt

In een gebied waar geen sprake is van parkeerregulering wordt als vervangende parkeerruimte een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving gezien, waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 3. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en openbaar toegankelijk te zijn. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

B De aanvrager realiseert zelf vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied - binnen of buiten een gebied met parkeerregulering - aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen, zoals aangegeven in bijlage 3. De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd een het openbare karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage

4, worden daarbij in acht genomen. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en goedkeuring van de gemeente, die zorg draagt voor het onderhoud, omdat de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

C Er wordt gebruikgemaakt van bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op één van de voorgaande wijzen, kan het College van Burgemeester en Wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis. Voorwaarde hierbij is dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving - inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan - niet boven de 85% uitkomt. Dit wordt aangetoond met een berekening van de parkeerbehoefte en een veldwerkonderzoek naar de parkeerdruk in de omgeving. De kosten hiervoor komen ten laste van initiatiefnemer.

3.3 Parkeerdruk meten

De wijze waarop de parkeerdruk in de openbare ruimte wordt gemeten is beschreven in bijlage 5.

4. Fietsparkeernormen

Gemeente Bladel wil het fietsgebruik stimuleren, zoals opgenomen in de 'Verkeersvisie 2035'. De fiets is een gezond en duurzaam alternatief voor de auto en levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid. Om het fietsgebruik te stimuleren wil de gemeente ook inzetten op goede stallingsvoorzieningen.

4.1 Uitgangspunten fietsparkeernormen

Het uitgangspunt voor fietsparkeerbeleid is dat ook hier voorkomen moet worden dat er fietsparkeeroverlast bij ontwikkelingen ontstaat. Fietsers willen vaak netjes parkeren, als er op korte afstand van hun bestemming maar plek is.

Plaatsing fietsparkeerplaatsen

Vergelijkbaar met de parkeervraag voor auto's dient de parkeervraag voor fietsers zoveel mogelijk op eigen terrein of, bij grootschaligere ontwikkelingen, binnen het plangebied worden gerealiseerd. Om een goede toegankelijkheid te waarborgen streven we ernaar om fietsparkeerplaatsen te realiseren nabij de entree en op de begane grond. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met verschillende fietstypes, zoals bakfietsen en elektrische fietsen. Indien nodig dient voor scootmobielen een aparte ruimte te worden opgenomen.

Uitzondering toepassingskader

Het College van Burgemeester en Wethouders verklaart de verplichte fietsparkeernormen niet van toepassing bij kleine (her)ontwikkelingen (woonfunctie) waarbij het verschil tussen de normatieve parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 5 fietsparkeerplaatsen.

Salderen

Als bestaande functies behouden blijven of worden uitgebreid, dan hoeft een mogelijk tekort aan fietsparkeerplaatsen in de huidige situatie niet te worden opgelost. Het is wel een vereiste dat de reeds aanwezige fietsparkeerplaatsen voor de bestaande of uit te breiden functies in de toekomstige situatie behouden blijven.

4.2 Fietsparkeernormen

Het CROW biedt in publicatie 741 'Leidraad fietsparkeren 2023' fietsparkeerkencijfers aan voor verschillende functies. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor fietsers bij nieuwbouw, verbouwingen of functiewijzigingen wordt uitgegaan van de fietsparkeernormen, die gebaseerd zijn op de kencijfers van het CROW. Voor fietsparkeren is uitgegaan van het midden van de bandbreedte.

De fietsparkeernormen zijn opgenomen als bijlage 6.

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering van 25 september 2025.

De raad voornoemd,

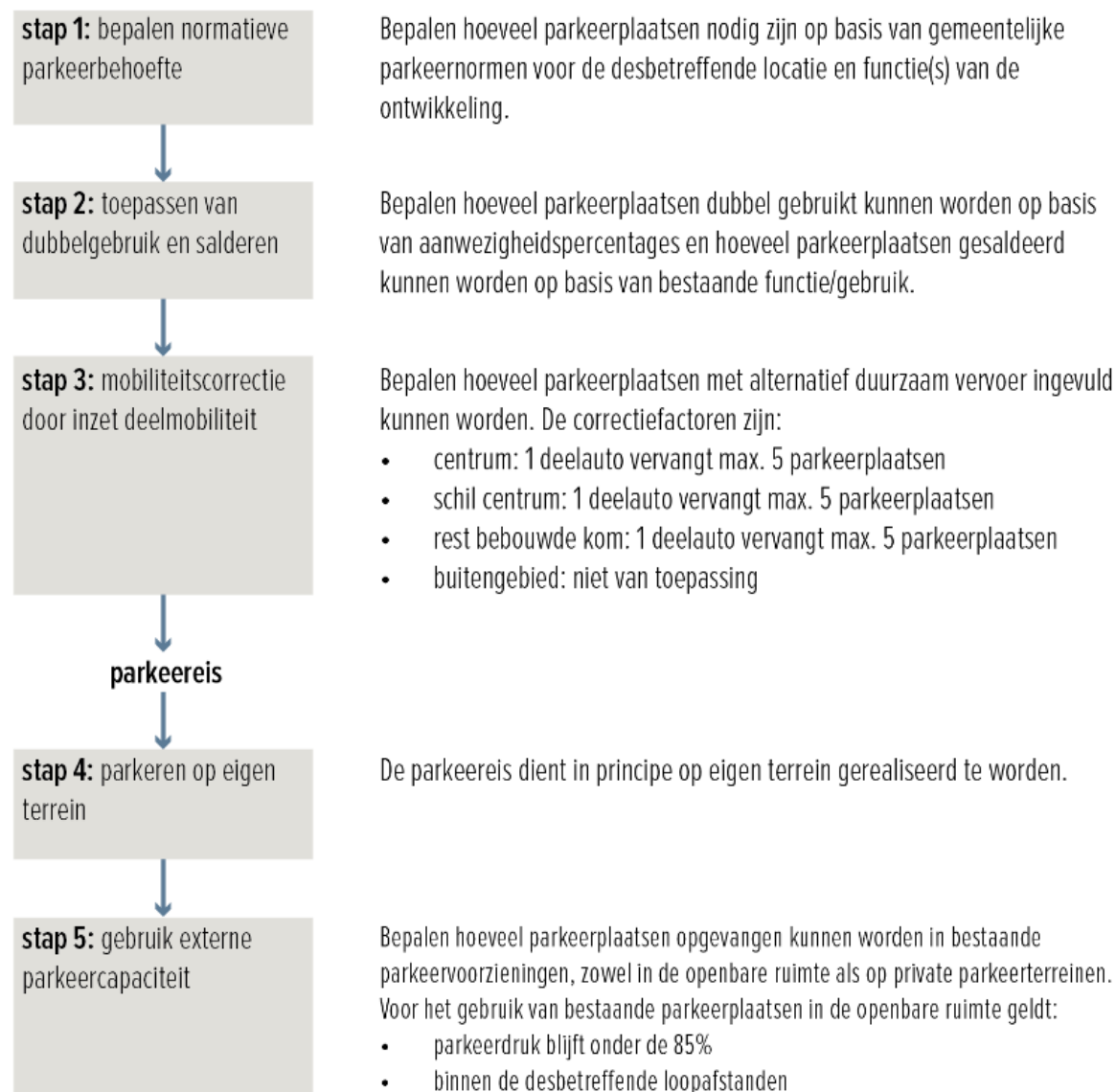
de griffier,

de voorzitter,

Bijlage 1 — Rekenmethode parkeerbalans

Rekenmethode parkeerbalans

Onderstaand schema toont de rekenmethode om te komen tot de parkeerbalans voor een ruimtelijke ontwikkeling.



Stap 1: bepalen normatieve parkeerbehoefte

Bij het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte zijn de parkeernormen en de locatie van het plan bepalend. Paragraaf 2.2 beschrijft de gebiedsindeling van de kernen binnen de gemeente. Om de normatieve parkeerbehoefte te bepalen tel je de parkeernormen van de betreffende functies van de ontwikkeling bij elkaar op.

Stap 2: toepassen van dubbelgebruik en salderen

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies/voorzieningen worden gerealiseerd, is het mogelijk om bij het berekenen van de parkeerbehoefte rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij een functiemenging van bijvoorbeeld woningen en bedrijven maken bewoners 's avonds gebruik van de parkeerplaatsen en werknemers/bezoekers van de bedrijven overdag. Hierdoor hoeven er minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd dan de som van de parkeernorm van de verschillende functies. Om het dubbelgebruik te berekenen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit paragraaf 2.5, tabel 3.

De parkeernorm is gericht op de toekomstige parkeerbehoefte van plannen die nog gerealiseerd moeten worden. Als een ontwikkeling in de plaats komt van een bestaande functie, is er sprake van een bestaande

parkeerbehoefte. Met salderen kunnen, alleen als de bestaande parkeerplaatsen worden gehandhaafd, de bestaande parkeerplaatsen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen. Dit geldt voor parkeerplaatsen op eigen terrein, maar ook in het openbaar gebied. Bestaande parkeerplaatsen die bij een herontwikkeling komen te vervallen tellen dus niet mee.

Zowel het rekenen met dubbelgebruik als salderen is niet verplicht. Het is een keuze om toch de gehele normatieve parkeerbehoefte op eigen terrein te realiseren.

Stap 3: mobiliteitscorrectie door inzet deelmobiliteit

De parkeerbehoefte kan lager worden als er bij een woningbouwontwikkeling deelauto's worden ingezet. Ook dit is geen verplichting, maar beleidsmatig wenselijk om de mobiliteitstransitie in gang te zetten. Eén deelauto vervangt vijf personenauto's, dit houdt in dat er vier parkeerplaatsen minder gerealiseerd hoeven te worden. Om uitwijkgedrag te voorkomen is de mobiliteitscorrectie beperkt tot 20% van de totale parkeerbehoefte.

Bij de inzet van deelauto's is een mobiliteitsplan vereist waarin wordt onderbouwd hoe de mobiliteitsoplossingen tot stand worden gebracht en duurzaam beschikbaar blijven. Hierbij wordt ook een intentieverklaring van een aanbieder van deelauto's verlangd. Binnen drie maanden na oplevering van het plan moeten de deelauto's beschikbaar zijn. De ontwikkelaar meldt dit aan de gemeente waarna de aanbieder jaarlijks het gebruik bij de gemeente rapporteert.

Stap 4: parkeren op eigen terrein

De normatieve parkeerbehoefte (stap 1), het eventueel toepassen van dubbelgebruik en salderen (stap 2) en de eventuele inzet van deelmobiliteit (stap 3) resulteert in de parkeereis van de ontwikkeling. In eerste instantie dient de parkeereis in zijn geheel op eigen terrein te worden opgelost. De benodigde parkeerplaatsen dienen binnen de eigendomsgrenzen van de ontwikkeling te worden aangelegd, die ook duurzaam voor de functie beschikbaar moeten blijven.

Mocht de ontwikkeling de parkeereis niet in zijn geheel op eigen terrein op kunnen lossen kan gebruik worden gemaakt van externe parkeercapaciteit (stap 5). Bij een kleine ontwikkeling met een parkeereis van maximaal 1,5 parkeerplaatsen die niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, kan deze parkeereis worden kwijtgescholden, zie paragraaf 3.1.2.

Stap 5: gebruik externe parkeercapaciteit

De parkeereis van een ontwikkeling kan niet altijd op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarom biedt de gemeente de mogelijkheid aan een aanvrager van een omgevingsvergunning om de parkeereis buiten het eigen terrein op te lossen. We maken onderscheidt tussen de volgende situaties:

- A De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op.
- B De aanvrager realiseert zelf vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
- C De aanvrager maakt gebruik van bestaande beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

De belangrijkste uitgangspunten om gebruik te maken van externe parkeercapaciteit is dat de parkeerdruk onder de 85% blijft en dat de parkeerplaatsen binnen de desbetreffende loopafstanden (zoals beschreven in bijlage 4) liggen.

Bijlage 2 — Parkeernormen voorzieningen

Parkeernormen voorzieningen

Onderstaande tabellen geeft de bandbreedte voor de parkeernormen per functie weer, waarbij Bladel kiest voor het midden van de norm. De tabellen zijn onderverdeeld in verschillende hoofdgroepen.

Parkeernormen werken

Functie (Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ²)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aan- deel bezoee- kers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,1	2,6	2,3	2,8	2,3	2,8	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,2	2,7	2,7	3,2	3,3	3,8	3,3	3,8	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,1	2,6	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	0,8	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,6	1,5	2,0	1,7	2,2	1,7	2,2	-
Opslagruimte (particulier) (per vestiging)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5	15	5	15	-

Tabel 5: parkeernormen hoofdgroep 'werken'

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoee- kers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Buurtsupermarkt	1,3	3,3	2,2	4,2	3,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	2,6	5,1	3,6	6,3	4,6	7,2	n.v.t.	n.v.t.	93%
Grote supermarkt	5,6	7,6	6,6	8,6	7,6	9,6	n.v.t.	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	n.v.t.	n.v.t.	5,6	7,1	5,6	7,9	n.v.t.	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	n.v.t.	6,1	8,1	6,1	8,1	n.v.t.	n.v.t.	80%
Detailhandel in centrum	3,1	4,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%
Detailhandel overig	n.v.t.	n.v.t.	3,7	5,7	4,5	6,5	n.v.t.	n.v.t.	79%
Kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	1,0	1,5	1,7	2,2	2,0	2,5	89%
Bruin- en witgoedzaken	3,3	4,8	5,4	6,9	7,4	8,9	8,5	10,0	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	1,0	1,5	1,5	2,0	1,7	2,2	1,7	2,2	91%
Meubelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	1,9	2,4	2,3	2,8	n.v.t.	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	3,7	4,2	4,2	4,7	n.v.t.	n.v.t.	94%
Outletcentrum	n.v.t.	n.v.t.	8,5	10,5	9,4	11,4	9,4	11,4	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	2,2	2,7	2,2	2,7	87%
Tuincentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	89%

Groencentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	89%
--------------	--------	--------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Tabel 6: parkeernormen hoofdgroep 'winkelen en boodschappen'

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Bibliotheek	0,2	0,7	0,5	1,0	0,9	1,4	1,1	1,6	97%
Museum	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2	n.v.t.	n.v.t.	95%
Bioscoop	2,2	4,2	7,0	9,0	10,2	12,2	12,7	14,7	94%
Filmtheater/ filmhuis	1,6	3,6	4,3	6,3	6,9	8,9	8,9	10,9	97%
Theater/ schouwburg	5,9	8,9	6,5	9,5	8,3	11,3	10,5	13,5	87%
Musicaltheater	2,4	3,4	2,9	3,9	3,5	4,5	4,6	5,6	86%
Casino	5,2	6,2	5,6	6,6	6,0	7,0	7,5	8,5	86%
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	1,1	2,1	1,8	2,8	2,3	3,3	2,3	3,3	89%
Biljart-/ snookercentrum (per tafel)	0,6	1,1	0,9	1,4	1,1	1,6	1,5	2,0	87%
Dansstudio	1,1	2,1	3,4	4,4	5,0	6,0	6,9	7,9	93%
Fitnessstudio/ sportschool	0,9	1,9	2,9	3,9	4,3	5,3	6,0	7,0	87%
Fitnesscentrum	1,2	2,2	4,0	5,0	5,8	6,8	6,9	7,9	90%
Wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	9,8	10,8	99%
Sauna, hamam	2,0	3,0	4,1	5,1	6,2	7,2	6,8	7,8	99%
Sporthal	1,3	1,8	1,9	2,4	2,6	3,1	3,2	3,7	96%
Sportzaal	0,9	1,4	1,7	2,2	2,6	3,1	3,3	3,8	94%
Tennishal	0,2	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6	87%
Padelhal	0,2	0,5	0,3	0,6	0,5	0,8	0,5	0,8	87%
Squashhal	1,5	1,7	2,3	2,5	2,6	2,8	3,1	3,3	84%

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zwembad overdekt (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	9,7	11,7	10,5	12,5	12,3	14,3	97%
Zwembad openlucht (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	9,1	11,1	11,9	13,9	14,8	16,8	99%
Zwemparadijs (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,0	5,0	3,0	5,0	99%
Sportveld (per ha netto terrein)	3,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	95%
Kunstijsbaan (< 400 meter)	1,0	1,5	1,3	1,8	1,6	2,1	1,8	2,3	98%
Kunstijsbaan (> 400 meter)	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,5	2,3	2,8	2,5	3,0	98%
Ski- snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,3	2,8	n.v.t.	n.v.t.	98%

(per 100 m ² sneeuw)									
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	49,1	53,1	54,2	58,2	93%
Golfbaan (18 holes) (per 18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	86,0	106,0	108,3	128,3	98%
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	0,6	5,6	1,4	6,4	2,2	7,2	2,6	7,6	97%
Indoorspeeltuin (groot)	1,2	6,2	2,1	7,1	3,1	8,1	3,6	8,6	98%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	2,5	5,5	3,4	6,4	4,4	7,4	4,9	7,9	98%

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Kinderboerderij (per boerderij)	0,6	5,6	1,4	6,4	2,2	7,2	2,6	7,6	97%
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,5	90%
Dierenpark (per ha netto terrein)	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	99%
Attractie- en pretpark (per ha netto terrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,0	12,0	4,0	12,0	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,4	1,2	1,5	1,3	1,6	100%
Plantentuin (per gemiddelde tuin)	n.v.t.	n.v.t.	5,0	10,0	8,0	13,0	11,0	16,0	99%

Tabel 7: parkeernormen hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning'

Parkeernormen horeca en (verblijfs-)recreatie

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,3	90% (excl. 10% voor gasten van bezoekers)
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,8	2,0	2,2	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	0,3	0,5	0,7	0,9	2,4	2,6	4,4	4,6	77%
2* Hotel (per 10 kamers)	1,2	1,7	2,1	2,6	4,0	4,5	6,0	6,5	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	1,7	2,7	2,9	3,9	4,7	5,7	6,3	7,3	77%
4* Hotel (per 10 kamers)	3,0	4,0	4,8	5,8	7,0	8,0	8,5	9,5	73%
5* Hotel (per 10 kamers)	4,7	6,3	7,5	9,1	10,2	11,8	11,8	13,4	65%
Café/bar/ cafetaria	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	90%
Restaurant	6,0	8,0	6,0	8,0	6,0	8,0	8,0	10,0	80%
Discotheek	5,0	9,0	11,9	15,9	18,9	22,9	18,8	22,8	99%

Evenementenhal/ beursgebouw/ con- gresgebouw	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0	n.v.t.	n.v.t.	99%
--	-----	-----	-----	-----	-----	------	--------	--------	-----

Tabel 8: parkeernormen hoofdgroep 'horeca en (verblijfs-)recreatie'

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie (tenzij anders aangege- ven geldt de norm per behandelkamer)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoek- kers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Huisartsenpraktijk	2,0	2,5	2,5	3,0	3,0	3,5	3,0	3,5	57%
Apotheek	2,1	2,6	2,6	3,1	3,1	3,6	n.v.t.	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk	1,1	1,6	1,4	1,9	1,7	2,2	1,7	2,2	57%
Consultatiebureau	1,2	1,7	1,5	2,0	1,8	2,3	1,9	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	1,4	1,5	1,7	1,9	2,1	2,1	2,3	38%
Tandartsenpraktijk	1,4	1,9	1,9	2,4	2,3	2,8	2,4	2,9	47%
Gezondheidscentrum	1,4	1,9	1,8	2,3	2,2	2,7	2,2	2,7	55%
Ziekenhuis (per 100 m ² bvo)	1,4	1,6	1,6	1,8	1,8	2,0	1,9	2,1	29%
Crematorium (per gelijktijdige plech- tigheid)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,1	35,1	25,1	35,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plech- tigheid)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,6	36,6	26,6	36,6	97%
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,4	1,9	1,9	2,4	3,0	3,5	3,4	3,9	37%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	n.v.t.	n.v.t.	100%
Verpleeg- en verzor- gingstehuis (per wooneenheid)	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	n.v.t.	n.v.t.	60%

Tabel 9: parkeernormen hoofdgroep 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Parkeernormen onderwijs

Functie (tenzij anders aange- geven geldt de norm per 100 leerlin- gen/studenten)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Kinderdagverblijf (crèche) (per 100 m ² bvo)	0,9	1,1	1,1	1,3	1,3	1,5	1,4	1,6	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	48% (excl. Kiss & ride)
Middelbare school	2,7	4,7	3,6	5,6	3,9	5,9	3,9	5,9	11%
ROC	3,8	5,8	4,4	6,4	4,9	6,9	4,9	6,9	7%
Hogeschool	7,4	11,4	8,1	12,1	8,9	12,9	8,9	12,9	72%
Universiteit	11,4	15,4	13,4	17,4	14,7	18,7	14,8	18,8	48%
Avondonderwijs of vrijtijdsonderwijs	3,6	5,6	4,7	6,7	5,8	7,8	9,5	11,5	95%

(per 10 studenten)									
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Tabel 10: parkeernormen hoofdgroep 'onderwijs'

Bijlage 3 – Maatvoering parkeerplaatsen en -wegen

Maatvoering parkeerplaatsen en -wegen

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

- 1 de parkeerplaats(en);
- 2 de parkeerweg(en).

Parkeerplaats

In Tabel 11 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2021. Voor parkeergarages is de NEN 2443 van toepassing. Voor parkeergarages bedraagt de minimumbreedte 2,30 meter bij normaal gebruik en 2,50 meter bij intensief gebruik. De huidige aanbevolen parkeerbreedte is tenminste 2,40 meter.

	Breedte	Lengte
Haaks- of gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	2,50 meter	5,13 meter
Langsparkeren	2,00 meter	6,00 meter

Tabel 11: minimale breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zowel bij haaks-, als langsparkeren 3,5 meter breed te zijn of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naar het parkeervak is.

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd (zonder te steken). Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In veel gevallen noodzaken andere eisen (bijvoorbeeld van de brandweer) tot een grotere breedte van de parkeerweg. In Tabel 12 staat de breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaksparkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 meter), gebaseerd op het ASVV 2021.

	Breedte parkeerweg
Haaksparkeren	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	4,0 meter

Tabel 12: breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaksparkeren voor personenauto's

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

Bijlage 4 – Acceptabele loopafstanden

Acceptabele loopafstanden

Indien de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan gekeken worden naar vervangende parkeergelegenheid. In onderstaande tabel is aangegeven wat een acceptabele loopafstand tot deze alternatieve parkeergelegenheid is. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex. Bij de woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang et cetera.

Het CROW benoemt in onderstaande tabel de acceptabele loopafstanden voor verschillende typen voorzieningen. Bij iedere verplaatsing is een bandbreedte in acceptabele loopafstand aangegeven.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	75 – 100 meter
Supermarkt	100 – 250 meter
Stadscentrum/winkelgebied	200 – 600 meter
Werklocatie	200 – 800 meter
Schoollocatie	100 – 300 meter
Horeca	100 – 500 meter
Huisarts/fysio/apotheek	100 – 250 meter
Ziekenhuis	100 – 350 meter
Bioscoop/theater	100 – 600 meter
Sportlocatie binnen	100 – 300 meter
Sportlocatie buiten	100 – 300 meter

Tabel 13: acceptabele loopafstanden (bron: CROW)

Bijlage 5 — Parkeerdruk berekenen

Parkeerdruk berekenen

In deze bijlage staat beschreven op welke manier de parkeerdruk wordt gemeten. De parkeerdruk is in dit geval het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop een auto staat geparkeerd. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op de genoemde tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

Afbakening gebied

In bijlage 4 staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen de in bijlage 4 genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven.

Aantal parkeerplaatsen

Vervolgens wordt van de legale en openbare parkeerplaatsen het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 3). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijvoorbeeld een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan acht.

Aantal geparkeerde auto's

Bij deze berekening wordt uitgegaan van de openbare parkeerplaatsen en de auto's die op deze openbare plaatsen zijn geparkeerd. Dit betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet meetellen in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in een bepaalde straat willen parkeren. Ook auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en nadere gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg tellen niet mee.

Tijdstippen van meting

Doordeweekse avond/nacht	23.00 - 01.00 uur
Doordeweekse ochtend	10.00 - 12.00 uur
Doordeweekse middag	13.00 - 15.00 uur
Koopavond	18.00 - 20.00 uur
Zaterdagmiddag	13.00 - 15.00 uur

De doordeweekse tellingen geven een beeld van de 'normale parkeerdruk' en worden bij voorkeur op een dinsdag of donderdag uitgevoerd; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdruk. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperiodes. Telmomenten kunnen afwijken als de aard van de ontwikkeling daarom vraagt. Dit gebeurt altijd in overleg met de gemeente.

Parkeerdruk

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie) + (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. 's Avonds kunnen immers de parkeerplaatsen anders gebruikt worden dan overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.

De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 85% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.

Bijlage 6 — Fietsparkeernormen

Fietsparkeernormen

Fietsparkeernormen wonen

Woning	(Schil) centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, vrijstaand	5,3	5,25	5,2
Koop, twee-onder-een-kap	5,3	5,25	5,2
Koop, tussen/hoek	5,3	5,25	5,2
Koop, appartement, > 100 m ² bvo	5,3	5,25	5,2
Koop, appartement, 75 - 100 m ² bvo	4,55	4,5	4,45
Koop, appartement, < 75 m ² bvo	3,55	3,5	3,45
Huur, vrije sector	5,3	5,25	5,2
Huur, sociale huur	5,3	5,25	5,2
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m ² bvo	5,3	5,25	5,2
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m ² bvo	4,55	4,5	4,45
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m ² bvo	3,55	3,5	3,45
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m ² bvo	5,3	5,25	5,2
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m ² bvo	4,55	4,5	4,45
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	3,55	3,5	3,45
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m ² bvo	2,8	2,75	2,7
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	1,65	1,6	1,55
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,85	1,0	0,95
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)	2,8	2,75	2,75
Bezoekersaandeel (al verwerkt in parkeernorm)	0,3	0,25	0,2

Tabel 14: fietsparkeernormen hoofdgroep 'wonen'

Fietsparkeernormen werken

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ² bvo)	(Schil) centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,5	1,1	0,8
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,0	1,4	1,1
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,5	1,2	0,9
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	0,4	0,4
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	0,8	0,7
Opslagruimte (particulier) (per vestiging)	n.v.t.	6,0	6,0

Tabel 15: fietsparkeernormen hoofdgroep 'werken'

Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ² bvo)	(Schil) centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt	3,1	1,7	n.v.t.
Fullservice-supermarkt	4,4	2,9	n.v.t.
Grote supermarkt	4,4	2,9	n.v.t.
Groothandel specialist	n.v.t.	1,3	n.v.t.
Groothandel algemeen	n.v.t.	1,3	n.v.t.
Buurt-/dorps-(winkel)centrum	2,7	2,5	n.v.t.
Wijkwinkel-centrum (klein)	n.v.t.	2,9	n.v.t.
Wijkwinkel-centrum (gemiddeld)	n.v.t.	3,5	n.v.t.
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,3	1,1
Bruin- en witgoedzaken	0,3	0,3	0,3
Woonwarenhuis/ woonwinkel	0,3	0,3	0,3
Meubelboulevard	n.v.t.	0,3	n.v.t.
Winkelboulevard	n.v.t.	0,3	n.v.t.
Outletcentrum	n.v.t.	0,3	0,2
Bouwmarkt	n.v.t.	0,3	0,3
Tuincentrum	n.v.t.	0,3	0,3
Groencentrum	n.v.t.	0,3	0,3

Tabel 16: fietsparkeernormen hoofdgroep 'winkelen en boodschappen'

Fietsparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ² bvo)	(Schil) centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek	3,5	3,1	2,4
Museum	1,4	0,7	n.v.t.
Bioscoop	7,5	2,8	1,7
Filmtheater/ filmhuis	7,5	2,8	1,7
Theater/ schouwburg	23	13	10
Musicaltheater	23	13	10
Casino	1,7	1,3	1,3
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	4,5	2,6	2,4
Biljart-/ snookercentrum (per tafel)	2,4	1,5	1,1
Dansstudio	5,7	2,9	2,0
Fitnessstudio/sportschool	5,7	2,9	2,0
Fitnesscentrum	5,7	2,9	2,0
Wellnesscentrum	n.v.t.	4,0	4,0
Sauna, hamam	4,0	4,0	4,0
Sporthal	5,3	2,9	2,4
Sportzaal	6,5	2,6	2,1
Tennishal	0,8	0,5	0,5
Padelhal	1,6	1,0	1,0
Squashhal	5,1	3,0	2,5
Zwembad overdekt (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	16,0	9,5

Zwembad openlucht (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	24	17,5
Zwemparadijs (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	9,5	9,5
Sportveld (per ha netto terrein)	57,5	57,5	57,5
Kunstijsbaan (<400 meter)	2,9	1,9	1,7
Kunstijsbaan (>400 meter)	n.v.t.	3,3	2,9
Ski- snowboardhal (per 100 m ² sneeuw)	n.v.t.	3,2	n.v.t.
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	17,5	17,5
Golfbaan (18 holes) (per 18 holes)	n.v.t.	17,5	17,5
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	1,5	1,0	0,5
Indoorspeeltuin (groot)	1,5	1,0	0,5
Indoorspeeltuin (zeer groot)	1,5	1,0	0,5
Kinderboerderij (per boerderij)	12,5	12,5	12,5
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,6
Dierenpark (per ha netto terrein)	10,8	10,8	10,8
Attractie- en pretpark (per ha netto terrein)	n.v.t.	10,8	10,8
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,8	1,6
Plantentuin (per gemiddelde tuin)	n.v.t.	14,1	11,0

Tabel 17: fietsparkeernormen hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning'

Fietsparkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100m ² bvo)	(Schil) centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	0,2
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	0,2	0,2
1* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
2* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
3* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
4* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
5* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
Café/bar/cafetaria	11,5	11,5	n.v.t.
Restaurant	11,5	11,5	6,5

Discotheek	12,5	10,0	5,5
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	1,0	1,0	n.v.t.

Tabel 18: fietsparkeernormen hoofdgroep 'horeca en (verblijfs)recreatie'

Fietsparkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per behandelkamer)	(Schil) centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk	1,2	0,9	0,5
Apotheek (per apotheek)	7,0	7,0	n.v.t.
Fysiotherapiepraktijk	1,2	0,9	0,5
Consultatiebureau	1,2	0,9	0,5
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	0,9	0,5
Tandartsenpraktijk	2,5	2,2	1,9
Gezondheidscentrum	1,2	0,9	0,5
Ziekenhuis (per 100 m ² bvo)	1,1	1,0	0,7
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	6,5	6,5
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	6,5	6,5
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	0,5	0,5	0,5
Religiegebouw (per zitplaats)	0,4	0,4	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,8	0,8

Tabel 19: fietsparkeernormen hoofdgroep 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Fietsparkeernormen onderwijs

Functie (tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 leerlingen/studenten)	(Schil) centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche)(per 100 m ² bvo)	1,0	0,8	0,8
Basisonderwijs(per leslokaal)	13,0	13,0	13,0
Middelbare school	80,0	80,0	80,0
ROC	48,0	48,0	48,0
Hogeschool	64,0	64,0	64,0
Universiteit	64,0	64,0	64,0
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs(per 10 studenten)	3,8	3,8	3,8

Tabel 20: fietsparkeernormen hoofdgroep 'onderwijs'