

NOTA PARKEERNORMEN REUSEL-DE MIERDEN 2026

VERSIE 1.0
23 maart 2026

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doelstelling Nota Parkeernormen	3
1.3	Relatie met Mobiliteitsplan 2026-2030 'Samen sterk voor mobiliteit'	3
1.4	Leeswijzer	3
2.	JURIDISCH KADER.....	4
2.1	Omgevingswet en Omgevingsvergunning	4
2.2	Citeertitel en inwerkingtreding	4
3.	UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN	5
3.1	Inleiding	5
3.2	Stedelijkheidsgraad	5
3.3	Geografische ligging	5
3.4	Hoogte auto parkeernormen.....	6
3.5	Kwaliteitseisen parkeerplaatsen.....	6
3.6	Wat als een parkeernorm niet voorkomt in de Nota Parkeernormen?	7
4.	TOEPASSINGSKADER NOTA PARKEERNORMEN	8
4.1	Inleiding	8
4.2	Bepalen parkeeropgave.....	8
4.2.1	Stap 1: normatieve parkeerbehoefte	8
4.2.2	Stap 2: maatgevende parkeerbehoefte	9
4.2.3	Stap 3: salderen bestaande situatie	9
4.2.4	Stap 4: compensatie verlies parkeerplaatsen	10
4.2.5	Stap 5: vaststellen parkeeropgave	10
4.3	Invullen parkeeropgave.....	10
4.3.1	Eigen terrein.....	10
4.3.2	Deelmobiliteit.....	10
4.3.3	Maatwerkoplossingen.....	11

Bijlagen:

Bijlage 1: Centrum Reusel

Bijlage 2: Parkeernormen

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages

Bijlage 4: Rekenvoorbeelden

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In de gemeente Reusel-De Mierden vinden diverse soorten ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen zorgen voor een verandering van de parkeersituatie. De Nota Parkeernormen Reusel-De Mierden 2026 (hierna Nota Parkeernormen) geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen en hoe de parkeeropgave ingevuld kan worden. De aanleiding voor het opstellen van de Nota Parkeernormen is tweeledig:

1. De parkeernormen in de gemeente waren verouderd

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente werden de gemiddelde parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie gebruikt. Deze CROW-publicatie komt uit 2012 en de daarin vermelde parkeerkencijfers zijn sterk verouderd. Daarnaast is het GVVP inmiddels vervangen door het Mobiliteitsplan 2026-2030.

2. De gemeente had nog geen Nota Parkeernormen.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente waren weliswaar parkeernormen beschikbaar, maar er werd geen uitleg gegeven hoe deze in de praktijk toegepast moesten worden. Daarnaast ontbrak een toelichting op hoe de parkeeropgave ingevuld kan worden.

1.2 Doelstelling Nota Parkeernormen

Het doel van de Nota Parkeernormen is het bieden van een transparant en uniform toetsingskader voor het bepalen van de parkeeropgave en -invulling van ruimtelijke ontwikkelingen, om daarmee de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente Reusel-De Mierden te waarborgen.

1.3 Relatie met Mobiliteitsplan 2026-2030 'Samen sterk voor mobiliteit'

Op 3 februari 2026 heeft de gemeenteraad het Mobiliteitsplan 2026-2030 'Samen sterk voor mobiliteit' vastgesteld. Dit mobiliteitsplan vervangt het GVVP uit 2017. Het Mobiliteitsplan streeft naar een efficiënt parkeerbeleid dat bijdraagt aan de leefbaarheid en ruimte biedt voor alternatieve vervoerswijzen. In het mobiliteitsplan staan daarom voor de actualisatie parkeernormen twee aandachtspunten:

1. Differentiatie per gebied

De parkeernormen wordt afgestemd op de beoogde functie van gebieden, zoals hogere normen voor functies in de kleinere kernen zonder openbaar vervoer voorzieningen en lagere normen in het centrum van Reusel.

2. Ruimte voor deelmobiliteit

De beschikbaarheid van (elektrische)deelauto's en andere vormen van slimme mobiliteit wordt in nieuwe woonwijken en/of bij inbreidingen gestimuleerd, wat de vraag naar parkeerplekken kan verminderen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het juridisch kader van de Nota Parkeernormen. De uitgangspunten voor de parkeernormen worden in hoofdstuk 3 toegelicht. In hoofdstuk 4 staat het toepassingskader van de Nota Parkeernormen beschreven. De parkeernormen van de gemeente Reusel-De Mierden staan in bijlage 2. In bijlage 4 zijn een aantal rekenvoorbeelden voor de toepassing van de Nota Parkeernormen opgenomen.

2. JURIDISCH KADER

2.1 Omgevingswet en Omgevingsvergunning

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels voor de fysieke leefomgeving. Onder de Omgevingswet zijn er twee mogelijkheden om de parkeernormen juridisch te borgen. Via een dynamische verwijzing naar de beleidsregels in de planregels van het omgevingsplan, of door de parkeernormen direct op te

nemen in de planregels van het omgevingsplan. In het omgevingsplan van de gemeente Reusel – De Mierden is een dynamische verwijzing naar Module 8 uit het GVVP of diens opvolger opgenomen.

2.2 Citeertitel en inwerkingtreding

Citeertitel

Deze nota wordt aangehaald als Nota Parkeernormen Reusel-De Mierden 2026.

Inwerkingtreding

De Nota Parkeernormen wordt op <http://www.overheid.nl> bekendgemaakt. Daags na de bekendmaking treedt de Nota Parkeernormen in werking.

Toepassingsbereik

De Nota Parkeernormen is van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit of een wijziging van het omgevingsplan nodig is. De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op omgevingsvergunningen voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit die voor de datum van bekendmaking bij de gemeente zijn aangevraagd. De Nota Parkeernormen is ook niet van toepassing op wijzigingen van het omgevingsplan die voor de datum van bekendmaking in ontwerp ter inzage zijn gelegd.

3. UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

3.1 Inleiding

De parkeernormen in de Nota Parkeernormen zijn gebaseerd op de kencijfers CROW-publicatie 744 Parkeerkencijfers. In dit hoofdstuk zijn de CROW-parkeerkencijfers vertaald naar parkeernormen voor de gemeente Reusel-De Mierden.

3.2 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de hoogte van de parkeernorm. Als een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt het gebruik van de auto en de behoefte aan parkeerplaatsen toe. De stedelijkheid van gebieden wordt uitgedrukt in de zogenaamde omgevingsadressen dichtheid (aantal adressen per km²).

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
Zeer sterk stedelijk	> 2.500
Sterk stedelijk	1.500 – 2.500
Matig stedelijk	1.000 – 1.500
Weinig stedelijk	500 – 1.000
Niet stedelijk	< 500

Tabel 1: omgevingsadressendichtheid naar stedelijke klasse (bron CBS)

De omgevingsadressen dichtheid van de gemeente Reusel-De Mierden (2025) bedraagt 608 adressen per vierkante kilometer (bron: CBS). De gemeente wordt daarmee gecategoriseerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²). Voor de parkeernormen in de gemeente Reusel-de Mierden zijn daarom de CROW-parkeerkencijfers voor weinig stedelijk gebied aangehouden.

3.3 Geografische ligging

De hoogte van een autoparkeernorm is ook afhankelijk van de geografische ligging van een gebied. Naarmate een gebied verder van een centrum af ligt, nemen het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) en de mogelijkheden van dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

In de Nota Parkeernormen is onderscheid gemaakt naar drie verschillende geografische gebieden:

- Centrum Reusel;
- Rest bebouwde kom;
- Buitengebied.

Centrum Reusel

In de Nota Parkeernormen is alleen voor Reusel een centrumgebied gedefinieerd. In de andere kernen onvoldoende sprake is van omvang en dichtheid van centrumfuncties. In centrumgebied zijn de parkeernormen t.o.v. de overige gebieden lager door de aanwezigheid van centrumvoorzieningen op korte loopafstand, een beter aanbod van openbaar vervoer en parkeerregulering.

In de Nota Parkeernormen is geen centrumschilgebied opgenomen.

Rest bebouwde kom

Het rest bebouwde kom gebied bevindt zich binnen de bebouwde kom op basis van de Wegenverkeerswet 1994 maar behoort niet tot het centrumgebied van Reusel.

Buitengebied

Het buitengebied bestaat uit het gebied dat niet tot het centrumgebied Reusel en rest bebouwde kom-gebied behoort. De grens tussen rest bebouwde kom en het buitengebied kan in de tijd wijzigen. Daarom is de feitelijke situatie bepalend bij de beoordeling of een ontwikkeling binnen of buiten de bebouwde kom ligt. Uiteraard mag voor ruimtelijke ontwikkelingen die vóór de realisatie buiten de bebouwde kom liggen en ná realisatie binnen de bebouwde kom worden opgenomen, uitgegaan worden van de parkeernormen voor rest bebouwde kom.

3.4 Hoogte auto parkeernormen

De CROW-parkeerkcijfers hebben bandbreedtes om parkeernormen afgestemd op de lokale situatie vast te kunnen stellen. Het autobezit in Reusel-De Mierden is vergelijkbaar met gemeentes met een gelijke stedelijkheidgraad. Bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen voor de gemeente Reusel-De Mierden is daarom uitgegaan van het gemiddelde van de CROW-kcijfers.

Aandeel parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners

Bij woningen geldt een parkeernorm voor bewoners én een parkeernorm voor bezoekers van de woningen. Het aantal bezoekersparkeerplaatsen is afhankelijk van de geografische ligging van de ontwikkeling.

Gebied	Aantal bezoekers parkeerplaatsen per woning
Centrum Reusel	0,15
Rest bebouwde kom	0,2
Buitengebied	0,3

Tabel 2: aantal bezoekersparkeerplaatsen bij woningen naar gebiedsindeling

3.5 Kwaliteitseisen parkeerplaatsen

De parkeernorm bepaalt het aantal parkeerplaatsen in kwantitatieve zin. Omdat parkeerplaatsen in de praktijk bruikbaar moeten zijn worden eisen gesteld aan de maatvoering:

- Openbare parkeerplaatsen moeten voldoen aan de maatvoeringen uit het ASVV 2021 of diens opvolger;
- Niet openbare parkeerplaatsen moeten voldoen aan NEN 2443 (maart 2013) of diens opvolger;
- Openbare en niet openbare parkeerplaatsen in parkeergarages moeten voldoen aan NEN 2443 (maart 2013) of diens opvolger.

3.6 Wat als een parkeernorm niet voorkomt in de Nota Parkeernormen?

In bijlage 2 staan de parkeernormen van de gemeente Reusel-De Mierden. In de praktijk kan het voorkomen dat voor een specifieke functie geen parkeernorm is opgenomen. Er kunnen zich twee situaties voordoen:

1. In de tabellen met de parkeernormen staat bij de betreffende functie "n.v.t."

De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-kengetallen uit publicatie 744. Het CROW geeft bij sommige functies geen parkeerkencijfers op een bepaalde locatie, omdat die functie in de praktijk niet of nauwelijks op een dergelijke locatie gerealiseerd wordt. Er staat dan 'n.v.t.' bij de parkeernorm (bijvoorbeeld een café/bar/cafetaria buiten de bebouwde kom). Dit betekent niet dat dan geen parkeernorm toegepast hoeft te worden. In die situatie bepaalt de gemeente de hoogte van de parkeernorm.

2. De betreffende functie komt niet voor in de Nota Parkeernormen

Wanneer voor een specifieke functie in de Nota Parkeernormen helemaal geen parkeernormen staan, dan moeten onderstaande drie stappen gevolgd worden:

1. Kijken of in de Nota Parkeernormen een vergelijkbare functie voorkomt;
2. Kijken of in een gemeentelijke beleidsvisie of vergelijkbaar wel parkeernormen staan;
3. Kijken of de functie voorkomt in CROW-publicatie 744 Parkeerkencijfers of diens opvolger en/of een andere recente CROW-publicatie.

Als de voorgaande drie stappen geen resultaat hebben opgeleverd moet voor de parkeernorm een parkeeronderbouwing opgesteld worden op basis van ervaringscijfers, benchmark, mobiliteits-kenmerken van de ontwikkeling etc. De parkeeronderbouwing moet door een verkeerskundig adviesbureau opgesteld worden.

4. TOEPASSINGSKADER NOTA PARKEERNORMEN

4.1 Inleiding

De Nota Parkeernormen moet in een vaste volgorde worden toegepast. Hiermee wordt voorkomen dat onjuiste parkeerberekeningen worden gemaakt. Eerst moet de parkeeropgave van een ruimtelijke ontwikkeling bepaald worden. Hiervoor moeten de stappen gevolgd worden die in paragraaf 4.2 staan. Daarna moet worden aangegeven hoe de parkeeropgave wordt ingevuld. De mogelijkheden voor het invullen van de parkeeropgave staan in paragraaf 4.3.

4.2 Bepalen parkeeropgave

Voor het bepalen van de parkeeropgave van een ruimtelijke ontwikkeling moeten onderstaande 5 stappen gevolgd worden.

4.2.1 Stap 1: normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte is het aantal parkeerplaatsen dat voor een functie nodig is. Voor het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte wordt gebruikt gemaakt van parkeernormen uit bijlage 2. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de formule: omvang functie x parkeernorm. Bij meerdere functies moet per functie de normatieve parkeerbehoefte bepaald worden. Bij een functiewijziging en/of -uitbreiding hoeft de normatieve parkeerbehoefte alleen berekend te worden op het deel van de ontwikkeling dat betrekking heeft op de wijziging en/of uitbreiding van de functie.

Voor het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte bij woningen gelden onderstaande aandachtspunten:

1. De normatieve parkeerbehoefte voor bewoners en hun bezoek moet ieder afzonderlijk berekend worden;
2. Bij woningen met parkeren op eigen terrein (bijvoorbeeld een oprit/garage) moet het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering gebracht worden op de normatieve parkeerbehoefte.

Hierbij moet gebruik worden gemaakt van de berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen uit tabel 3.

Berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen

Parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden niet altijd optimaal benut. Er worden daarom berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op eigen terrein toegepast. Parkeerplaatsen op eigen terrein die niet voldoen aan de minimale maatvoering mogen niet meegerekend worden. In de parkeerberekening kan het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein nooit hoger zijn dan de parkeerbehoefte van een woning.

	Theoretisch aantal	Berekening aantal	Maatvoering
Parkeergarage/parkeerkelder	1	1	Maatvoering conform NEN 2443
Parkeerplaatsen (niet openbaar)	1	1	Maatvoering conform NEN 2443
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 2,5 meter breed en min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage/carport	2	1,5	Oprit min. 2,5 meter breed en min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 5,0 meter breed en min. 5,0 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Oprit min. 2,5 meter breed en min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,9	Oprit min. 2,5 meter breed en min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2,1	Oprit min. 5,0 meter breed en min. 5,0 meter diep

Tabel 3: Berekeningsaantallen en maatvoering parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen

4.2.2 Stap 2: maatgevende parkeerbehoefte

Als een ontwikkeling bestaat uit meerdere functies hebben (waarschijnlijk) niet alle functies op hetzelfde moment gelijktijdig hun parkeerbehoefte. Hierdoor kan mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden. Voor het bepalen in welke mate dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan plaatsvinden moet de maatgevende parkeerbehoefte bepaald worden. De maatgevende parkeerbehoefte wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte van iedere afzonderlijke functie te vermenigvuldigen met aanwezigheidspercentages uit bijlage 3. Het dagdeel waarop de parkeerbehoefte van alle functies het hoogst is, wordt aangehouden als de maatgevende parkeer-behoefte.

4.2.3 Stap 3: salderen bestaande situatie

Bij functiewijziging en/of -uitbreiding en/of sloop-nieuwbouw leidde het oude gebruik ook tot een bepaalde parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte van de bestaande functie(s) mag in mindering gebracht worden op de toekomstige parkeerbehoefte. Dit principe wordt salderen genoemd. Uitgangspunt bij salderen is dat de parkeerdruk in de openbare ruimte door een ruimtelijke ontwikkeling niet toeneemt. Een eventueel bestaand parkeertekort mag daarbij buiten beschouwing blijven. Als bestaande parkeerplaatsen gesaldeer worden dan moeten deze parkeerplaatsen nu en in de toekomst in aantal aanwezig zijn en blijven. Bij het salderen van de bestaande parkeerbehoefte zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte van zowel de nieuwe- als bestaande functie(s) te bepalen;
- Voor het berekenen van de parkeerbehoefte in de bestaande situatie wordt uitgegaan van de laatst vergunde functie;
- Salderen kan alleen indien alle parkeerplaatsen fysiek toegankelijk zijn en blijven voor de verschillende gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen die exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners) kunnen bij salderen niet meegenomen worden.
- Salderen mag alleen als het gebouw in de bestaande situatie minder dan 3 jaar leeg staat of gesloopt is;
- Bij salderen wordt rekening gehouden met een verschuiving van het moment waarop de nieuwe functie een parkeerbehoefte heeft ten opzichte van de oude functie. De parkeerbehoefte van de bestaande - en nieuwe situatie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Hiervoor moet gebruik gemaakt worden van aanwezigheidspercentages (bijlage 3). Het dagdeel waarop het verschil tussen de oude- en nieuwe parkeerbehoefte het hoogst is (maatgevend moment), wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte;

- Bij salderen kunnen nooit meer parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) worden toegerekend aan de bestaande situatie dan het aantal parkeerplaatsen dat fysiek aanwezig is binnen acceptabele loopafstand (zie tabel 4);
- Als de parkeerbehoefte na salderen gelijk is of afneemt ten opzichte van de bestaande situatie, dan hoeft de ontwikkeling geen extra parkeerplaatsen te realiseren.

4.2.4 Stap 4: compensatie verlies parkeerplaatsen

Als door een ruimtelijke ontwikkeling parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein of in de openbare ruimte, dan moet het verlies aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt door een ruimtelijke ontwikkeling moet bij de parkeerbehoefte opgeteld worden

4.2.5 Stap 5: vaststellen parkeeropgave

Bij deze stap wordt de parkeeropgave van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. De parkeeropgave is het aantal parkeerplaatsen dat daadwerkelijk gerealiseerd moet worden. Voor het bepalen van de parkeeropgave worden verschillende berekeningen uitgevoerd. De berekeningen worden tussentijds afgerond op 1 decimaal. Bij het vaststellen van de uiteindelijke parkeeropgave wordt afgerond op hele getallen. Daarbij wordt kleiner dan 0,5 naar beneden afgerond en groter of gelijk aan 0,5 naar boven afgerond.

4.3 Invullen parkeeropgave

4.3.1 Eigen terrein

Uitgangspunt is dat de parkeeropgave van een ruimtelijk ontwikkeling volledig op eigen terrein (of binnen het plangebied) wordt ingevuld. Als de parkeeropgave van een ruimtelijke ontwikkeling niet (volledig) kan worden ingevuld is er sprake van een negatieve parkeerbalans. In die situatie moet gekeken worden of aanpassing van het bouwvolume en/of een andere planinvulling mogelijk is.

4.3.2 Deelmobiliteit

De Nota Parkeernormen biedt bij woningbouw de mogelijkheid om deelmobiliteit in te zetten als middel om een deel van de parkeerbehoefte in te vullen. Iedere deelauto levert een correctie van 4 parkeerplaatsen op (5 parkeerplaatsen minder per deelauto en 1 parkeerplaats voor de deelauto).

Aan de inzet van deelmobiliteit worden onderstaande voorwaarden gekoppeld:

- Deelmobiliteit kan alleen bij woonfuncties worden ingezet:
 - Bij woningbouwprojecten voor de doelgroep(en) starters/jongvolwassenen (18-35 jaar) en eenpersoonshuishouden mag per 25 toegevoegde woningen maximaal 1 deelauto ingezet worden;
 - Bij woningbouwprojecten voor alle andere doelgroepen mag per 40 toegevoegde woningen maximaal 1 deelauto ingezet worden.
- Bij grote ruimtelijke ontwikkelingen wordt afhankelijk van de omvang en doelgroepen eventueel een maximum aantal deelauto's vastgesteld;
- De inzet van deelmobiliteit wordt opgenomen in de voorwaarden van de omgevingsvergunning;
- De deelauto's zijn elektrische of zero emission voertuigen;
- Voor iedere deelauto wordt een ingerichte en herkenbare deelauto parkeerplaats op eigen terrein aangelegd;
- De inzet van een deelauto moet minimaal 10 jaar geborgd zijn. Hiervoor moet een ondertekende (intentie)overeenkomst tussen de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling en de aanbieder van de deelauto bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning aangeleverd worden;
- Voor de situatie dat de inzet van deelmobiliteit mislukt moet op eigen terrein een ruimtereservering voor parkeerplaatsen opgenomen worden die gelijk is aan de correctie van parkeerplaatsen die voor deelauto's mag worden toegepast;
- In een communicatieplan moeten initiatiefnemers aangeven hoe toekomstige bewoners vanaf het begin van het project geïnformeerd worden over het deelmobiliteitsconcept dat wordt aangeboden;
- De deelauto's moet(en) vanaf het moment dat de woningen worden opgeleverd beschikbaar zijn.

4.3.3 Maatwerkoplossingen

Wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om een bouwplan aan te passen, moet in overleg met de gemeente beoordeeld worden of de parkeeropgave door middel van maatwerk kan worden ingevuld. Hierbij wordt benadrukt dat het geen vanzelfsprekendheid is dat in alle situaties met maatwerk de parkeeropgave kan worden ingevuld. Er zijn twee maatwerk oplossingen:

1. Vervangende private parkeerruimte;
2. Gebruik maken van bestaande openbare parkeercapaciteit.

Maatwerkoplossing 1: vervangende private parkeerruimte

De parkeeropgave van een ruimtelijke ontwikkeling kan ook ingevuld worden op particulier terrein dat buiten het plangebied ligt. Hieraan worden de volgende voorwaarden gesteld:

1. Aangetoond moet worden dat de parkeerplaatsen aanwezig en beschikbaar zijn;
2. De parkeerlocatie in eigendom (eigendomsakte) of wordt gehuurd voor de duur van minimaal 10 jaar (huurovereenkomst);
3. De parkeerlocatie bevindt zich op acceptabele loopafstand van de planlocatie. Hierbij moeten onderstaande maximaal acceptabele loopafstanden per functie worden aangehouden.

Hoofdfunctie	Centrum Reusel	Overige gebieden
Wonen (bewoners)	150 meter	100 meter
Wonen (bezoekers)	200 meter	100 meter
Winkelen	200 meter	100 meter
Werken	500 meter	500 meter
Ontspanning	200 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter
Onderwijs	100 meter	100 meter

Tabel 4: Acceptabele loopafstanden

Maatwerkoplossing 2: benutten openbare parkeercapaciteit

In overleg met de gemeente kan gekeken worden of een deel van de parkeeropgave in de openbare ruimte kan worden ingevuld. Hiervoor mogen maximaal 5 bestaande openbare parkeerplaatsen benut worden. Openbare ruimte is schaars en hiermee wordt voorkomen dat een ruimtelijke ontwikkeling een onevenredig beslag op de openbare parkeercapaciteit legt. Wanneer openbare parkeerplaatsen benut worden moet de initiatiefnemer aantonen dat in de openbare ruimte voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hiervoor moet een parkeeronderzoek uitgevoerd worden.

Aan een parkeeronderzoek worden de volgende voorwaarden gesteld:

- Het parkeeronderzoek moet worden uitgevoerd door een verkeerskundig adviesbureau;
- Voorafgaand aan het parkeeronderzoek vindt afstemming met de gemeente plaats over de omvang van het onderzoeksgebied en de momenten waarop het parkeeronderzoek uitgevoerd wordt;
- Na toevoeging van de parkeeropgave van een ontwikkeling mag de parkeerdruk in de openbare ruimte op geen enkel onderzoeksmoment hoger worden dan 85%;
- De kosten voor het uitvoeren van een parkeeronderzoek zijn volledig voor rekening van de initiatiefnemer.

Wanneer blijkt dat ook met de maatwerkoplossingen het niet mogelijk is om de volledige parkeer-opgave in te vullen moet geconcludeerd worden dat een ruimtelijke ontwikkeling niet past en zal door initiatiefnemer naar aanpassing van het bouwvolume en/of een andere planinvulling gekeken moeten worden.

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Reusel-De Mierden op 10 maart 2026

Mw. A.J.M.H. van de Ven

Burgemeester

Dhr. J.P.P.S. Ruyters

Secretaris

Bijlage 1: Centrum Reusel



Bijlage 2: Parkeernormen Reusel - De Mierden

In deze bijlage zijn voor onderstaande functiegroepen parkeernormen opgenomen:

- Wonen;
- Werken;
- Boodschappen en winkelen;
- Sport, cultuur en ontspanning;
- Horeca en verblijfsrecreatie;
- Gezondheid en sociale voorzieningen;
- Onderwijs.

De parkeernormen in de Nota Parkeernormen zijn gepresenteerd naar eenheden. Daarbij wordt veel de term bvo gebruikt. Bvo staat voor Bruto Vloer Oppervlak en betreft de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een gebouw gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.

Parkeernormen wonen

Woningtype	Eenheid	Centrum Reusel	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bezoekers bewoners	Per woning	0,15	0,2	0,3
Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,50	2,00	2,10
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,40	1,90	1,90
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,20	1,80	1,80
Koop, appartement >100 m ² bvo	per woning	1,30	1,80	1,80
Koop, appartement 75-100 m ² bvo	per woning	1,10	1,40	1,40
Koop, appartement <75 m ² bvo	per woning	1,00	1,30	1,30
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,00	1,40	1,40
Huur, huis, sociale huur	per woning	0,80	1,10	1,10
Huur, appartement, vrije sector >100 m ² bvo	per woning	1,00	1,40	1,40
Huur, appartement, vrije sector 75-100 m ² bvo	per woning	0,70	1,00	1,00
Huur, appartement, vrije sector <75 m ² bvo	per woning	0,60	0,90	0,90
Huur, appartement, sociale huur >100 m ² bvo	per woning	0,70	1,00	1,00
Huur, appartement, sociale huur 75-100 m ² bvo	per woning	0,60	0,90	0,90
Huur, appartement, sociale huur <75 m ² bvo	per woning	0,50	0,80	0,80
Aanleunwoning, serviceflat	per woning	0,75	0,90	0,90
Mantelzorgwoning	per woning	1,00	1,00	1,00
Arbeidsmigranten ⁽¹⁾	-	-	-	-
Langdurige opvang vluchtelingen ⁽¹⁾	-	-	-	-
Asielzoekerscentrum ⁽¹⁾	-	-	-	-

(1) Voor de functies arbeidsmigranten, langdurige opvang vluchtelingen en asielzoekerscentrum zijn geen parkeernormen opgenomen. Deze woonvormen kennen een sterke variatie waardoor het bepalen van de parkeereis voor deze woonvormen maatwerk is.

Parkeernormen werken

Bedrijfstype	Eenheid	Centrum Reusel	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor (zonder balie functie)	per 100 m ² bvo	1,85	2,55	2,55
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m ² bvo	2,45	3,55	3,55
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	per 100 m ² bvo	1,55	2,35	2,35
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	per 100 m ² bvo	0,65	1,05	1,05
Showroom ⁽¹⁾	per 100 m ² bvo	1,30	2,05	2,05
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m ² bvo	1,35	1,95	1,95
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	nvt	10,00	10,00

(1) Voor een showroom staan in CROW publicaties 381 en 744 geen parkeernormen. De vermelde parkeernormen zijn afkomstig uit CROW publicatie 181 Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering uit 2004. Omdat deze publicatie inmiddels ruim 20 jaar en het autobezit sindsdien is toegenomen zijn de parkeernormen uit 2004 met 20% opgehoogd.

Parkeernormen boodschappen en winkelen

Winkeltype	Eenheid	Centrum Reusel	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt ⁽¹⁾	per 100 m ² bvo	2,30	4,10	nvt
Fullservice supermarkt ⁽²⁾	per 100 m ² bvo	3,85	5,90	nvt
Grote supermarkt (XL) ⁽³⁾	per 100 m ² bvo	6,60	8,60	nvt
Groothandel en specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen) ⁽⁴⁾	per 100 m ² bvo	nvt	6,75	nvt
Groothandel algemeen ⁽⁵⁾	per 100 m ² bvo	nvt	7,60	nvt
Detailhandel ⁽⁶⁾	per 100 m ² bvo	3,60	4,00	nvt
Weekmarkt	per 100 m ² bvo	0,23	0,23	nvt
Kringloopwinkel	per 100 m ² bvo	nvt	1,95	nvt
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m ² bvo	4,05	8,15	nvt
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m ² bvo	1,25	1,95	nvt
Woonwarenhuis (zeer groot) ⁽⁷⁾	per 100 m ² bvo	nvt	5,15	nvt
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m ² bvo	nvt	2,55	nvt
Winkelboulevard	per 100 m ² bvo	nvt	4,45	nvt
Outletcentrum	per 100 m ² bvo	nvt	10,40	nvt
Bouwmarkt	per 100 m ² bvo	nvt	2,45	nvt
Tuin/groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m ² bvo	nvt	2,65	2,85

- (1) Een buurtsupermarkt is een kleinere supermarkt (< 600 m² winkelvloeroppervlak (wvo)) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.
- (2) Een fullservice supermarkt heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² wvo.
- (3) Een XL supermarkt kenmerkt zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlak > 2.500 m² wvo. Het serviceniveau is hoog. In dit soort supermarkten worden vaak producten (brood, vlees) ter plekke bereid.
- (4) Een groothandel in levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen is een grootschalige detailhandelsvestiging voor een specifieke productgroep op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
- (5) Een groothandel algemeen is een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
- (6) Voor detailhandel is een parkeernorm opgenomen die voor het centrum van Reusel de Mierden is samengesteld op basis van de gemiddelde CROW parkeerkcijfers voor een hoofdwinkelgebied van 20.000 – 30.000 inwoners, voor detailhandel in de rest bebouwde kom zijn de gemiddelde CROW parkeerkcijfers voor een buurt- en dorps(winkel)centrum aangehouden.
- (7) Dit zijn grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. De parkeernorm geldt ook voor meer gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, etc.

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning 1/2

Functie	Eenheid	Centrum Reusel	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek	per 100 m ² bvo	0,45	1,15	1,35
Museum	per 100 m ² bvo	0,60	1,10	nvt
Bioscoop ⁽¹⁾	per 100 m ² bvo	3,20	11,20	13,70
Filmtheater/filmhuis ⁽²⁾	per 100 m ² bvo	2,60	7,90	9,90
Theater/schouwburg ⁽³⁾	per 100 m ² bvo	7,40	9,80	12,00
Casino	per 100 m ² bvo	5,70	6,50	8,00
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,60	2,80	2,80
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,85	1,35	1,75
Dansstudio	per 100 m ² bvo	1,60	5,50	7,40
Fitnessstudio/sportschool ⁽⁴⁾	per 100 m ² bvo	1,40	4,80	6,50
Fitnesscentrum ⁽⁵⁾	per 100 m ² bvo	1,70	6,30	7,40
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m ² bvo	nvt	9,30	10,30
Sauna, hammam	per 100 m ² bvo	2,50	6,70	7,30
Sporthal	per 100 m ² bvo	nvt	2,85	3,45
Sportzaal	per 100 m ² bvo	nvt	2,85	3,55
Tennishal	per 100 m ² bvo	nvt	0,50	0,50
Padelhal ⁽⁶⁾	per 100 m ² bvo	nvt	0,65	0,65
Squashhal	per 100 m ² bvo	nvt	2,70	3,20

(1) Bij bioscopen moet voor parkeren rekening gehouden worden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (hiervoor moet de parkeerbehoefte op het moment van overlap met 40% opgehoogd worden).

(2) Bij een filmhuis moet voor parkeren rekening gehouden worden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (hiervoor moet de parkeerbehoefte op het moment van overlap met 20% opgehoogd worden)

(3) 100 zitplaatsen is 300 m² bvo.

(4) Een fitnessstudio/sportschool is een kleinschaligere voorziening (indicatie: circa 750 m² bvo) waar bezoekers voor het overgrote deel alleen gebruik maakt van fitnessapparaten.

(5) Bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (> 1.500 m² bvo), die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.

(6) Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en is maatwerk nodig

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning 2/2

Functie	Eenheid	Centrum Reusel	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Zwembad overdekt ⁽¹⁾	per 100 m ² bassin	nvt	11,50	13,30
Zwembad openlucht ⁽¹⁾	per 100 m ² bassin	nvt	12,90	15,80
Sportveld	per ha netto terrein	20,00	20,00	20,00
Jachthaven ⁽²⁾	per ligplaats	nvt	nvt	0,60
Golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	nvt	51,10	56,20
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes/60 ha	nvt	96,00	118,30
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m ² bvo	nvt	4,70	5,10
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m ² bvo	nvt	5,60	6,10
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m ² bvo	nvt	5,90	6,40
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	3,10	4,70	5,10
Manege (paardenhouderij)	per box	nvt	nvt	0,40
Dierenpark	per ha netto terrein	8,00	8,00	8,00
Volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,35	1,45
Multifunctioneel centrum	per 100 m ² bvo	2,00	2,00	2,00

(1) Bij een combinatie van overdekt en openlucht zwembad wordt het aantal parkeerplaatsen bepaald op basis van de verhouding tussen het aantal m² overdekt en openlucht bassin.

(2) Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en is maatwerk nodig.

Parkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Centrum Reusel	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bed and Breakfast	Per B&B verblijf	1,00	1,00	1,00
Camping (kampeerterrein) ⁽¹⁾	per standplaats	nvt	nvt	1,20
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	nvt	1,70	2,10
1* hotel	per 10 kamers	0,40	2,50	4,50
2* hotel	per 10 kamers	1,45	4,25	6,25
3* hotel	per 10 kamers	2,20	5,20	6,80
4* hotel	per 10 kamers	3,50	7,50	9,00
5* hotel	per 10 kamers	5,50	11,00	12,60
Café/bar/cafetaria ⁽²⁾	per 100m ² bvo	6,00	7,00	nvt
Restaurant ⁽²⁾	per 100m ² bvo	7,00	7,00	9,00
Discotheek	per 100m ² bvo	nvt	20,90	20,80
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100m ² bvo	5,50	8,50	nvt

(1) Exclusief 10% voor bezoekers.

(2) De parkeerbehoefte bij horecafuncties is in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het bezoekersprofiel met bijbehorende vervoerswijze keuze van de bezoekers. Voor deze functies is daarom maatwerk nodig.

Parkeernormen gezondheid en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum Reusel	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,25	3,25	3,25
Apotheek	per apotheek	2,35	3,35	nvt
Fysiotherapiepraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,35	1,95	1,95
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,45	2,05	2,15
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,30	2,00	2,20
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,65	2,55	2,65
Gezondheidscentrum ⁽¹⁾	per behandelkamer	1,65	2,45	2,45
Afscheidshuis	Per afscheidskamer	5,00	5,00	5,00
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	30,00	30,00
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	31,60	31,60	31,60
Religiegebouw	per zitplaats/kniel- plaats	0,15	0,15	nvt
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,60	0,60	nvt
Dagbesteding (gehandicapten/ouderen)	per opvangplaats	0,30	0,30	0,30

(1) Een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen, een apotheek en/of een consultatiebureau. De diverse gezondheidsinstellingen hebben vaak verschillende openingstijden, ook avondopeningstijden komen voor. Bij het parkeercijfer is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van een apotheek.

Parkeernormen onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum Reusel	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche, psz, bso/vso) ⁽¹⁾	per 100m ² bvo	1,00	1,40	1,50
Basisonderwijs ⁽¹⁾	per leslokaal	0,75	0,75	0,75
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,70	4,90	4,90
Avondonderwijs op vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	4,60	6,80	10,50

(1) Exclusief halen en brengen

Halen en brengen bij basisscholen, crèches en kinderdagverblijven, peuterspeelzalen, voor- en naschoolse kinderopvang

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor halen en brengen bij basisscholen, crèches en kinderdagverblijven, peuterspeelzalen, voor- en naschoolse kinderopvang dient gebruik gemaakt te worden van de Parkeervraagcalculator (of diens opvolger) van het CROW.

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages

Onderstaande aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 744. Voor bepaalde functies (bijv. café/bar/cafetaria) zijn geen aanwezigheidspercentages beschikbaar. Bij het bepalen van de aanwezigheidspercentages voor deze functies moet door de initiatiefnemer een onderbouwde aanname bijvoorbeeld op basis van bijvoorbeeld de bedrijfsvoering gedaan worden.

	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%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ⁽¹⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ⁽²⁾	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ⁽²⁾	0% ⁽³⁾
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch (arts, therapeut etc.)	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
restaurant ⁽⁴⁾	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 open op zaterdag: 100%

(2) Indien 's avonds open: 70%

(3) Indien koopzondag: 100%

(4) Voor een restaurant is sprake van richtgetallen en is maatwerk voor de verschillende typen restaurants nodig

Bijlage 4: Rekenvoorbeelden

REKENVOORBEELD 1:

Omschrijving ontwikkeling

In Lage Mierde worden op een braakliggend terrein 6 woningen gebouwd:

- 2 vrijstaande woningen met een garage en dubbele oprit
- 4 twee-onder-een-kap woningen met een lange oprit zonder garage

In het plangebied wordt 4 openbare parkeerplaatsen aangelegd.

Bepalen parkeerbehoefte

Stap 1: normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte is vastgesteld op basis van het ruimtelijke programma en parkeernormen uit bijlage 2. De parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen worden op basis van de berekeningsaantallen uit tabel 3 als volgt meegerekend:

- garage en dubbele oprit = 2,1 parkeerplaats
- lange oprit = 1,5 parkeerplaats

aantal	Functie	parkeer norm	rekeeneenheid	parkeerbehoefte normatief	af: eigen terrein	totaal normatieve parkeerbehoefte
2	Koop, huis, vrijstaand	2	per woning	4,0	-4,2	0 ¹
4	Koop, huis, 2-onder-1-kap	1,9	per woning	7,6	-6,0	1,6
6	Bezoekers bewoners	0,2	per woning	1,2		1,2
Normatieve parkeerbehoefte nieuw						2,8

¹ In deze situatie is bij de vrijstaande woningen het berekeningsaantal parkeerplaatsen op eigen terrein hoger dan de normatieve parkeerbehoefte. In de berekening kan het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein nooit hoger kan zijn dan de normatieve parkeerbehoefte.

Stap 2: maatgevende parkeerbehoefte

Omdat sprake is van woningbouw, en gedeeld gebruik van de openbare parkeerplaatsen kan plaatsvinden moet de normatieve parkeerbehoefte vertaald worden naar de maatgevende parkeerbehoefte. Hiervoor is de normatieve parkeerbehoefte met aanwezigheidspercentages uit bijlage 3 vermenigvuldigd.

	normatieve parkeerbehoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners woningen	1,6	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
		1,0	1,0	1,4	1,6	1,3	1,1	1,1	1,2	1,3	1,2
Bezoekers bewoners	1,2	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
		0,5	0,6	0,9	0,0	0,8	0,7	1,2	1,2	1,2	1,1
Maatgevende parkeerbehoefte nieuw		1,4	1,6	2,3	1,6	2,1	1,8	2,3	2,4	2,5	2,3

De maatgevende parkeerbehoefte treedt op zaterdagavond op en bedraagt dan 2,5 parkeerplaatsen.

Stap 3: salderen

In deze situatie is sprake van nieuwbouw en is er geen bestaande situatie waarmee gesaldeer kan worden.

Stap 4: compensatie verlies parkeercapaciteit

Door dit bouwplan verdwijnen geen parkeerplaatsen

Stap 5: vaststellen parkeeropgave

De parkeeropgave van dit bouwplan bedraagt 2,5 parkeerplaatsen. Dit zijn afgerond 3 parkeerplaatsen.

Invulling parkeeropgave

Er worden 4 openbare parkeerplaatsen aangelegd. Hieruit wordt geconcludeerd dat het plan voorziet in de aanleg van voldoende parkeerplaatsen. Er wordt per saldo 1 parkeerplaats te veel aangelegd.

REKENVOORBEELD 2:

Omschrijving ontwikkeling

In het centrum van Reusel worden op een braakliggend terrein 40 nieuwe appartementen gebouwd:

- 20 sociale huur 55 m² bvo (doelgroep jongvolwassenen)
- 20 koopappartementen 80 m² bvo

In het gebouw komt 200 m² bvo detailhandel en een restaurant (150 m² bvo). Er wordt een parkeerterrein met 40 parkeerplaatsen aangelegd. Voor de bewoners van de 20 sociale huur appartementen wordt één deelauto ingezet. Verder verdwijnen door de aanleg van het parkeerterrein 2 openbare parkeerplaatsen.

Bepalen parkeerbehoefte

Stap 1: normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte is vastgesteld op basis van het ruimtelijke programma en parkeernormen uit bijlage 2.

aantal	functie	parkeer norm	rekeeneenheid	parkeerbehoefte normatief	af: eigen terrein	totaal normatieve parkeerbehoefte
20	Huur, appartement, sociaal < 75 m ²	0,5	per woning	10,0		10,0
20	Koop, appartement, 75-100 m ²	1,1	per woning	22,0		22,0
40	Bezoekers bewoners	0,15	per woning	6,0		6,0
200 m ²	detailhandel	3,6	per 100 m ² bvo	7,2		7,2
150 m ²	restaurant	7,0	per 100 m ² bvo	10,5		10,5
Normatieve parkeerbehoefte nieuw						55,7

Stap 2: maatgevende parkeerbehoefte

Omdat sprake is van meerdere functies en woningbouw moet de normatieve parkeerbehoefte vertaald worden naar de maatgevende parkeerbehoefte. Hiervoor is de normatieve parkeerbehoefte met aanwezigheidspercentages uit bijlage 3 vermenigvuldigd.

	normatieve parkeerbehoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners huurappartementen	10,0	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Bewoners koopappartementen	22,0	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Bezoekers bewoners	10,5	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Detailhandel	7,2	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Restaurant	10,5	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Maatgevende parkeerbehoefte nieuw		28,7	33,0	45,8	32,0	46,8	39,3	46,7	49,1	46,6	42,0

De maatgevende parkeerbehoefte treedt op zaterdagmiddag op en bedraagt dan 49,1 parkeerplaatsen.

Stap 3: salderen

In deze situatie is sprake van nieuwbouw op een braakliggend terrein en kan niet met de bestaande situatie gesaldeer worden.

Stap 4: compensatie verlies parkeercapaciteit

Door dit bouwplan verdwijnen 2 openbare parkeerplaatsen die gecompenseerd moeten worden.

Stap 5: vaststellen parkeeropgave

De parkeeropgave van dit bouwplan bedraagt $49,1 + 1 = 50,1$ parkeerplaatsen. Dit zijn afgerond 50 parkeerplaatsen.

Invulling parkeeropgave

Er worden 40 parkeerplaatsen aangelegd en er wordt één deelauto ingezet. Voor de deelauto mag een correctie van 4 parkeerplaatsen op de parkeeropgave worden toegepast. Dit betekent dat de parkeeropgave verlaagd wordt naar $50 - 4 = 46$ parkeerplaatsen. Er worden maar 40 parkeerplaatsen aangelegd. Er worden 6 parkeerplaatsen te weinig aangelegd.

REKENVOORBEELD 3:

Omschrijving ontwikkeling

Een bestaand kantoorgebouw van 800 m² bvo in Reusel wordt getransformeerd naar 10 koopappartementen van ieder 80 m² bvo. Het kantoor beschikt over een parkeerterrein met 12 parkeerplaatsen. Dit parkeerterrein blijft behouden.

Stap 1: normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte is vastgesteld op basis van het ruimtelijke programma en parkeernormen uit bijlage 2.

aantal	Functie	parkeer norm	rekeneneheid	parkeerbehoefte normatief	af: eigen terrein	totaal normatieve parkeerbehoefte
10	Koop, appartement, 75-100 m ²	1,4	per woning	14,0		14,0
10	Bezoekers bewoners	0,2	per woning	2,0		2,0
				Normatieve parkeerbehoefte nieuw		16,0

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt 16,0 parkeerplaatsen.

Stap 2: maatgevende parkeerbehoefte

Omdat sprake is van woningbouw en bewoners en bezoekers van dezelfde parkeerplaatsen gebruik maken moet de normatieve parkeerbehoefte omgerekend worden naar de maatgevende parkeerbehoefte. Hiervoor is de normatieve parkeerbehoefte met aanwezigheidspercentages uit bijlage 3 vermenigvuldigd.

	normatieve par- keerbehoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	14,0	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
koopappartementen		8,4	8,4	12,6	14,0	11,2	9,8	9,8	10,5	11,2	10,5
Bezoekers bewoners	2,0	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
		0,8	1,0	1,5	0,0	1,4	1,2	2,0	2,0	2,0	1,8
Maatgevende parkeerbehoefte nieuw		9,2	9,4	14,1	14,0	12,6	11,0	11,8	12,5	13,2	12,3

De maatgevende parkeerbehoefte treedt op de werkdagavond op en bedraagt dan 14,1 parkeerplaatsen.

Stap 3: salderen

In deze situatie is sprake van een functiewijziging waardoor de parkeerbehoefte van de bestaande situatie gesaldeerd moet worden. Voor het bepalen van de bestaande parkeerbehoefte worden stap 1 en 2 herhaald.

Stap 1: normatieve parkeerbehoefte (bestaand)

De normatieve parkeerbehoefte is vastgesteld op basis 800 m² kantoor en parkeernormen uit bijlage 2.

aantal	Functie	parkeer norm	Rekeneenheid	parkeerbehoefte normatief	af: eigen terrein	totaal normatieve parkeerbehoefte
800 m ²	Kantoor (zonder baliefunctie)	2,55	per 100 m ² bvo	20,4		20,4
				Normatieve parkeerbehoefte bestaand		20,4

De normatieve parkeerbehoefte van de bestaande situatie bedraagt 20,4 parkeerplaatsen.

Stap 2: maatgevende parkeerbehoefte (bestaand)

Omdat sprake is van een functiewijziging en hierdoor een verschuiving van de parkeerbehoefte kan optreden moet ook de maatgevende parkeerbehoefte bepaald worden. Hiervoor is de normatieve parkeerbehoefte vermenigvuldigd met aanwezigheidspercentages uit bijlage 3. Door het bestaande aantal parkeerplaatsen in mindering te brengen op de maatgevende parkeerbehoefte wordt berekend of in de bestaande situatie sprake is van een parkeertekort of -overschot.

	normatieve par- keerbehoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Kantoor zonder baliefunctie	20,4	100%	100%	5%	0%	5%	5%	60%	0%	0%	0%
		20,4	20,4	1,0	0,0	1,0	1,0	12,2	0,0	0,0	0,0
Maatgevende parkeerbehoefte bestaand		20,4	20,4	1,0	0,0	1,0	1,0	12,2	0,0	0,0	0,0
Aantal parkeerplaatsen eigen terrein		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Bestaand parkeertekort		8,4	8,4	-11,0	-12,0	-11,0	-11,0	0,2	-12,0	-12,0	-12,0

De maatgevende parkeerbehoefte treedt op de werkdagochtend en -middag op en bedraagt dan 20,4 parkeerplaatsen. In de bestaande situatie zijn maar 12 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Op deze momenten is daarom sprake van een parkeertekort. Op alle andere momenten is sprake van een parkeeroverschot.

Stap 3 (vervolg): salderen bestaande en nieuwe parkeerbehoefte

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Toekomstige parkeerbehoefte	9,2	9,4	14,1	14,0	12,6	11,0	11,8	12,5	13,2	12,3
Bestaand parkeertekort	-8,4	-8,4					-0,2			
Parkeerbehoefte na salderen	0,8	1,0	13,1	14,0	12,6	11,0	11,6	12,5	13,2	12,3

Na salderen treedt de maatgevende parkeerbehoefte op de werkdagnacht op en bedraagt dan 14,0 parkeerplaatsen.

Stap 4: compensatie verlies parkeercapaciteit

Door dit bouwplan verdwijnen geen parkeerplaatsen

Stap 5: vaststellen parkeeropgave

De parkeeropgave van dit bouwplan bedraagt 14 parkeerplaatsen.

Invulling parkeeropgave

Op eigen terrein is een parkeerterrein met 12 parkeerplaatsen aanwezig. De parkeeropgave bedraagt 14 parkeerplaatsen bedraagt er is daarom een tekort van 2 parkeerplaatsen.