

Parkeernormennota voor auto en fiets Gemeente Bboxtel

1 Inleiding

1.1 Waarom een nieuwe parkeernormennota

Deze parkeernormennota is de opvolger van de nota "Parkeernormen Gemeente Bboxtel – binnen de bebouwde kom" uit 2007.

Deze nieuwe nota sluit beter aan bij de huidige situatie, de ambities uit de omgevingsvisie en het Programma Duurzame Mobiliteit Bboxtel 2040. Ook houdt het rekening met nieuwe trends en ontwikkelingen. Tot slot is het autogebruik sinds vaststelling van de huidige parkeernormennota in 2007 veranderd, waarmee de huidige parkeernormen in veel gevallen geen goede inschatting geven van de werkelijke parkeerbehoefte.

De belangrijkste wijzigingen op een rij:

- **Fietsparkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen**
In tegenstelling tot de vorige nota, die zich uitsluitend richtte op autoparkeren, stelt deze geactualiseerde nota expliciet dat bij nieuwbouw- en verbouwwontwikkelingen ook moet worden voorzien in voldoende fietsparkeergelegenheid.
- **Actualisatie parkeerkencijfers**
In 2024 zijn door het CROW nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd (CROW-publicatie 744 Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering). Deze cijfers sluiten beter aan bij de actuele parkeerbehoeften en vormen de basis voor de parkeernormen in deze nota.
- **Geografische indeling van deelgebieden**
De toepassing van parkeernormen is geografisch gedifferentieerd. De verschillende deelgebieden zijn vastgesteld en visueel weergegeven in kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van deze nota.
- **Toevoeging parkeernormen buitengebied**
Parkeernormen voor het gebied buiten de bebouwde kom ontbraken en zijn in deze nota toegevoegd.
- **Aanpassing ontheffingsregeling: bijdrage aan voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Bboxtel**
De bestaande ontheffingsregeling is herzien. In plaats van een ontheffing kan onder voorwaarden een financiële bijdrage worden geleverd aan de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Bboxtel van de gemeente Bboxtel. Deze middelen worden ingezet om de bereikbaarheid van het centrumgebied van Bboxtel te waarborgen, bijvoorbeeld door de aanleg van collectieve parkeervoorzieningen voor fiets en auto, of door investeringen in openbaar vervoer. Hiermee wordt gestuurd op integrale en collectieve oplossingen voor de bereikbaarheid van het centrum van Bboxtel, kan de parkeerdruk worden beheerst en wordt de verdere versnippering van parkeervoorzieningen in het centrum tegengegaan.
In de overige woonkernen binnen de gemeente Bboxtel is geen sprake van een behoefte de versnippering van parkeervoorzieningen tegen te gaan en te sturen op collectieve voorzieningen, vandaar dat deze regeling alleen van toepassing is op ruimtelijke ontwikkelingen binnen het centrumgebied van Bboxtel.
- **Beleidskader deelmobiliteit**
Deze nota bevat tevens richtlijnen voor de inzet van deelauto's. Onder specifieke voorwaarden kunnen deelauto's een deel van de parkeereis vervangen. Hiermee wordt ruimte geboden aan innovatieve mobiliteitsconcepten die bijdragen aan een efficiënter ruimtegebruik.

1.2 Doelstelling

De belangrijkste doelstellingen van de parkeernormennota zijn:

- Waarborgen van een goede ruimtelijke ordening en rechtsgelijkheid;
- Voorkomen van parkeerhinder en daarmee bijdragen aan de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid;
- Bevorderen van fietsgebruik;

1.3 Reikwijdte nota

Deze parkeernormennota is van toepassing op alle aanvragen omgevingsvergunning, planvorming nieuwbouw en functiewijzigingen. Deze nota is leidend ten opzichte van elders vastgelegde parkeernormen, rekening houdend met overgangsrecht.

1.4 Juridisch kader

1.4.1 Juridische borging

De juridische basis is en wordt geborgd binnen de regels van de omgevingsplannen. In de omgevingsplannen is een dynamische verwijzing opgenomen naar de meest recent vastgestelde parkeernota.

1.4.2 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht is verwoord dat het bevoegde bestuursorgaan de beleidsregels respecteert, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen. Concreet betekent dit dat het college van B&W de bevoegdheid heeft om af te wijken van de 'Parkeernormennota voor auto en fiets Boxtel 2025', als zich bijvoorbeeld een situatie voordoet waarin één of meerdere belanghebbenden onevenredig worden benadeeld door toepassing van deze nota. Indien gebruik gemaakt wordt van deze zogenaamde "hardheidsclausule" dient dit onderbouwd en beargumenteerd te worden.

1.4.3 Slot- en overgangsbepaling

De beleidsnota "Parkeernormennota voor auto en fiets gemeente Boxtel" wordt na vaststelling door de Raad gepubliceerd in het Gemeenteblad en treedt de dag daarna in werking. De 'Parkeernormen Gemeente Boxtel - Binnen de bebouwde kom 2007' komt met de inwerkingtreding per direct te vervallen.

Het overgangsrecht is van toepassing op bouwplannen waarvoor **vóór de inwerkingtreding** van deze beleidsregels een **formele aanvraag voor een omgevingsvergunning, BOPA of wijziging omgevingsplan** is ingediend. Voor deze bouwplannen is initiatiefnemer vrij te kiezen welke parkeernormennota, de oude of de nieuwe, van toepassing te verklaren.

1.5 Afbakening

De parkeernormennota heeft niet als doel om bestaande parkeerproblemen op te lossen. Bestaande functies hoeven dus niet aan de parkeernormen volgens deze nota te voldoen.

Ook is het bij nieuwbouw, uitbreiding of splitsing van een pand en functie-/bestemmingswijzigingen niet verplicht een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen in de omgeving van het plan binnen het betreffende plan te compenseren.

Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling biedt uiteraard wel de kans om bestaande knelpunten op te lossen.

De parkeernormennota gaat over parkeermogelijkheden voor auto's en fietsen voor toekomstige situaties. Ruimte voor het parkeren en stallen van vrachtauto's, caravans, campers en andere vervoermiddelen zijn geen onderwerp van deze nota.

Het parkeren en/of laden en lossen van vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen behoort tot de bedrijfsvoering. De benodigde ruimte hiervoor moet zijn opgenomen in het bouwprogramma, wat op het eigen perceel moet worden gerealiseerd. Het parkeren van grote voertuigen in de openbare ruimte is geregeld in de APV en verboden binnen de bebouwde kom, uitgezonderd daarvoor aangewezen locaties.

Voor deze onderwerpen en overige aspecten die raken aan het parkeerbeleid wordt verwezen naar de parkeervisie van de gemeente Boxtel

1.6 Relatie met ander beleid

De Nota parkeernormen sluit aan bij het Programma Duurzame Mobiliteit op het gebied van parkeren bij nieuwe ontwikkelingen. Andere relevante wet- en regelgeving en lokaal beleid:

- Omgevingsvisie
- Programma Duurzame Mobiliteit Boxtel
- Parkeervisie en -reguleringsmaatregelen Boxtel 2017
- Visie op de Bezoekerseconomie Boxtel 2022-2030
- Beleidsnota detailhandel en horeca Boxtel 2015
- Economische Agenda 2030 Boxtel
- Doelgroepenverordening 2023 gemeente Boxtel
- Programma volkshuisvesting en wonen-welzijn-zorg 2023 - 2027
- Besluit bouwwerken leefomgeving (BbL)

In onderstaande paragrafen is van de belangrijkste beleidsstukken de relatie met de Nota parkeernormen uiteengezet.

1.6.1 Programma Duurzame Mobiliteit Boxtel

Het Programma Duurzame Mobiliteit omschrijft de behoefte aan actueel parkeerbeleid met voldoende ruimte voor maatwerk. Streven is minder ruimte voor de stilstaande auto, zodat er meer ruimte beschikbaar is voor een andere invulling.

*“We maken duurzame en actieve mobiliteit aantrekkelijker door het actualiseren van de parkeernormen-nota, met voldoende ruimte voor maatwerk, flexibiliteit en inclusief fietsparkeernormen. We gaan kijken of en hoe **lagere parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen** kunnen bijdragen aan het inzetten van **andere mobiliteitsoplossingen zoals deelauto's** en het veranderen van de openbare ruimte naar een groene, loop- en fietsvriendelijke omgeving. **Bijvoorbeeld door parkeren op (korte) afstand.**”*

Dit is vertaald in deze nota door:

1. een nieuw deelgebied te introduceren in de nabijheid van mobiliteitshub treinstation Boxtel en daar lagere parkeernormen van toepassing te verklaren dan in de rest van deelgebied Centrum
2. duidelijke randvoorwaarden op te nemen waarbinnen deelauto's bij nieuwbouwontwikkelingen kunnen worden ingezet om een reductie op de parkeereis toe te kunnen passen
3. de mogelijkheid te bieden parkeercapaciteit buiten het plangebied in te zetten voor een ruimtelijke ontwikkeling
4. fietsparkeernormen op te nemen

1.6.2 Economisch beleid vs parkeerbeleid

De uitgevoerde SWOT analyse binnen de “Visie op de Bezoekerseconomie Boxtel 2022-2030” benoemt de huidige parkeercapaciteit in combinatie met het parkeerregime in het centrum van Boxtel als een zwakte. Met name **het versnipperde karakter van de huidige parkeervoorzieningen sluit niet aan bij de behoeften van bezoekers van het centrum.**

De “Beleidsnota detailhandel en horeca Boxtel 2015” benoemt dat **grootschalige parkeervoorzieningen bij de entrees van het centrum van Boxtel noodzakelijk** zijn om aantrekkelijk te zijn en te blijven voor centrumbezoekers.

*“Voor de bezoeker per auto is het noodzakelijk dat nabij het concentratiegebied ruimte gecreëerd wordt voor grootschalige parkeergelegenheid en de autobereikbaarheid van het gehele centrum verbeterd wordt middels een logische routing en heldere bewegwijzering. Idealiter wordt **een entree van het centrum gecombineerd met een grootschalige parkeergelegenheid** gerealiseerd nabij het concentratiegebied en nabij de belangrijkste ontsluitingsroute van Boxtel; de Brederodeweg.”*

Conform de Economische Agenda 2030 wil de gemeente mogelijkheden bieden voor het realiseren van collectieve parkeervoorzieningen op bedrijventerreinen:

*“er wordt strategisch meegedacht over de ruimtebehoefte van ondernemers, **waarbij gekeken wordt naar uitbreidingsruimte en naar intensiveringsruimte op bestaande terreinen** (benutten bouwhoogte en -vlak en **gezamenlijke functie voor bijvoorbeeld parkeren**).”*

Om grootschalige collectieve parkeervoorzieningen bij nieuwbouwontwikkelingen makkelijker mogelijk te maken is de definitie voor Parkeren Op Eigen Terrein (POET) verruimd door expliciet toe te staan dat niet-openbare (bestaande of nieuwe) parkeergelegenheid op particulier terrein buiten het plangebied betrokken mag worden in de parkeeroplossing.

Hierdoor kan een zich te vestigen bedrijf bijvoorbeeld een beroep doen op (een deel van) de aantoonbaar aanwezige parkeercapaciteit van het bedrijf dat er naast gelegen is. Of ten behoeve van een woonbestemming kan een bestaand parkeerterrein iets verderop (binnen acceptabele loopafstanden) worden ingezet voor (een deel van) de parkeerbehoefte van deze woningbouwontwikkeling.

Daarnaast is de ontheffingsregeling voor het principe Parkeren Op Eigen Terrein in deze nota gewijzigd naar een (onder voorwaarden mogelijke) bijdrage vanuit ruimtelijke ontwikkelingen binnen het centrum van Boxtel aan de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel van de gemeente en daarmee aan de bereikbaarheid van het centrum.

Hierdoor ontstaan meer kansen en mogelijkheden de beschikbare ruimte efficiënter te gebruiken en de verdere versnippering van parkeercapaciteit binnen het centrum gelijktijdig tegen te gaan.

1.6.3 Doelgroepenverordening 2023 gemeente Boxtel

In de doelgroepenverordening zijn verschillende woontypes omschreven. Onderstaand de woontypen uit de doelgroepenverordening (met het minimale Gebruik Oppervlak GO).

Belangrijk aandachtspunt in relatie tot de van toepassing zijnde parkeernormen is dat voor de parkeernormen **voor appartementen** (koop, huur en sociale huur) **het BVO (Bruto Vloer Oppervlak) maatgevend** is voor de toe te passen parkeernorm. **Voor grondgebonden woningen** is met name **het type woning maatgevend** (vrijstaand, twee-onder-één-kap of rijtjeswoning) en niet het oppervlak. Er is dus bijvoorbeeld geen vaste parkeernorm voor een “goedkope koopwoning” bekend moet zijn wat voor type grondgebonden woning dit is om de van toepassing zijnde parkeernorm te kunnen bepalen.

In deze parkeernota hebben we ook normen opgenomen voor woningen kleiner dan de doelgroepenverordening voor nieuwbouw voorschrijft. Deze zijn alleen van toepassing op transformaties van bestaande bebouwing waar de doelgroepenverordening een uitzondering voor maakt. Voor transformaties is geen minimum GO (en dus BVO) voorgeschreven.

Type woning conform doelgroepenverordening 2023	GO
Middenhuur app.	>60
Middenhuur grondgebonden	>65
Betaalbare koopwoningen app.	>65
Betaalbare koopwoningen grondgebonden	>50
sociale huurwoningen app.	>65
sociale huurwoningen grondgebonden	>50
Goedkope koopwoningen	>50
Levensloopbestendige woningen in de categorieën betaalbare koopwoningen en middenhuurwoningen	>65

Tabel 1 - Woontypen doelgroepenverordening

1.6.4 Programma volkshuisvesting en wonen-welzijn-zorg 2023 – 2027 vs parkeernormen

In de woonvisie van de gemeente Boxtel wordt aandacht gevraagd voor de vraag naar arbeidsmigrantenhuisvesting. In de onderliggende gemeentelijke beleidsregel en verordening zijn nadere regels gesteld aan het huisvesten van arbeidsmigranten, waaronder de parkeerbehoefte.

1.6.5 Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) vs fietsparkeren hoofdgroep Wonen

In het Bbl is in artikel 4.171 opgenomen dat een woning een bergruimte moet hebben voor het kunnen opbergen van een fiets of scootmobiel:

“Een woonfunctie, anders dan een woonfunctie waarin door het Centraal Orgaan opvang asielzoekers opvang aan asielzoekers wordt geboden, heeft een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen.”

Het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen legt de gemeente vast in deze nota. Daarnaast geeft deze nota ook aan hoeveel fietsparkeerplaatsen er voor bezoekers beschikbaar moeten komen.

1.7 Voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel

In het centrum van Boxtel is sprake van een groeiende behoefte aan collectieve parkeervoorzieningen en aanbod aan alternatieve vervoerswijzen (OV, deelmobiliteit, fietsinfra, etc.). Deze voorzieningen zijn nodig om het centrum van Boxtel aantrekkelijk en goed bereikbaar te houden (zie H1.6.3 Economisch beleid vs parkeerbeleid)

Dit gegeven maakt dat individuele parkeergelegenheden per functie binnen het centrum van Boxtel in veel gevallen onwenselijk zijn aangezien dat juist het versnipperde karakter van parkeergelegenheden binnen het centrum verder in de hand werkt.

Om de realisatie van collectieve parkeervoorzieningen en aanbod aan collectieve alternatieve vervoerswijzen verder uit te kunnen breiden en de versnippering van parkeergelegenheid binnen het centrum tegen te gaan heeft de gemeente de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel ingesteld waarmee de mogelijkheid geboden wordt voor ruimtelijke initiatieven binnen het centrum van Boxtel om bij te dragen aan collectieve (parkeer)voorzieningen in plaats van het realiseren van individuele voorzieningen.

De bijdrage is op voorhand niet verplicht, maar bij die ruimtelijke ontwikkelingen waar een initiatiefnemer om specifieke redenen (technisch, functioneel, juridisch, ruimtelijk) niet op eigen terrein kan of wil voorzien in de normatieve parkeerbehoefte wordt van initiatiefnemer, naar rato van het aantal niet gerealiseerde parkeergelegenheden, een bijdrage verlangt aan de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel van de gemeente Boxtel.

De middelen uit de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel worden ingezet ter bevordering van een optimale bereikbaarheid van het centrum van Boxtel. Een belangrijke indicator voor de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van het centrum is de parkeerdruk, die door de gemeente actief wordt gemonitord.

De voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel heeft een functie en zal dus in principe blijven bestaan zolang er sprake is van verdere verdichting van het centrum van Boxtel en de daarbij behorende bereikbaarheidsvraagstukken.

Deze bijdrage is mogelijk als wordt voldaan aan onderstaande voorwaarden:

1. De ruimtelijke ontwikkeling is gelegen binnen deelgebied Centrum of Centrum Stationsgebied.
2. In de directe omgeving van het bouwplan, binnen de van toepassing zijnde maximale loopafstand, is restcapaciteit aanwezig in de openbare ruimte. Deze restcapaciteit mag tot een maximum van 85% worden aangewend ten behoeve van de parkeerbehoefte van het bouwplan. De hoeveelheid restcapaciteit moet worden aangetoond met een deugdelijk parkeeronderzoek (zie H3.2.6) waarvan de onderzoeksopzet voorafgaand aan de meting door de gemeente is goedgekeurd.
3. Per niet gerealiseerde parkeergelegenheid op eigen terrein, op basis van de parkeereis, wordt een storting van €10.000,- in de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel gedaan door initiatiefnemer. Dit bedrag is gebaseerd op de werkelijke kosten die gemoeid zijn bij de aanleg en het eigendom van de benodigde grond voor één parkeervak inclusief manoeuvreerruimte.

1.8 Begripsomschrijvingen

• Autoparkeerbehoefte	Inschatting van het totale aantal autoparkeergelegenheden dat nodig is ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.
• Autoparkeereis	Het totale aantal autoparkeergelegenheden dat voor een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd dient te worden.
• Autoparkeernorm	Een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie verwacht worden nodig te zijn per eenheid.
• BVO	Bruto Vloer Oppervlak uitgedrukt in vierkante meters conform NEN 2580.
• CROW	Nationaal kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid.
• Deelauto	Een personenauto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze op grond van een overeenkomst gedeeld wordt met tenminste één andere particuliere deler van een ander huishouden.
• Eigen terrein	Grond waarover de initiatiefnemer duurzaam en aantoonbaar kan beschikken gedurende het gebruik van de functie, dan wel binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de ruimtelijke activiteit.
• Fietsparkeerbehoefte	Inschatting van het totale aantal fietsparkeergelegenheden dat nodig is ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.
• Fietsparkeereis	Het totale aantal fietsparkeergelegenheden dat voor een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd dient te worden.
• Fietsparkeernorm	Een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie verwacht worden nodig te zijn per eenheid.
• Initiatiefnemer	De partij die het initiatief neemt tot realisatie van een nieuwe of te wijzigen functie.
• Mobiliteitscorrectie	Een potentiële reductie op de normatieve parkeerbehoefte voor woondoeleinden binnen de centrumlocaties als gevolg van de inzet van deelauto's.
• Mobiliteitshub	Een fysieke locatie die de schakel vormt tussen verschillende vervoersmodaliteiten zoals auto, fiets, openbaar vervoer, deelvervoer en andere mobiliteitsdiensten.
• Normatieve parkeerbehoefte	Het totale aantal parkeergelegenheden dat voor een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd dient te worden op basis van de parkeernormen.
• Openbare ruimte	De ruimte die voor éénieder toegankelijk is en door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig is aangewezen.
• Parkeerdruk	Het percentage structureel in gebruik zijnde parkeergelegenheid ten opzichte van het totale aanbod aan parkeergelegenheden binnen een bepaald gebied
• Parkeerdrukmeting	Een onderzoeksmethode waarmee de bezettingsgraad van parkeergelegenheden in een specifiek gebied kan worden vastgesteld.
• Parkeergelegenheid	Ruimte voor het kunnen parkeren van één personenauto.
• Parkeervak	Ruimte specifiek aangeduid ten behoeve van het parkeren van één personenauto.

2 Bereikbaarheidskenmerken

De vraag naar parkeerplaatsen en de bereikbaarheid (afstand) van deze parkeerplaatsen wordt bepaald door:

- stedelijkheidsgraad gemeente;
- gemiddeld autobezit en fietsgebruik gemeente;
- ligging van de ontwikkeling in (deelgebieden in) de gemeente;
- aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen, met name openbaar vervoer;
- aanwezige parkeerregulering.

2.1 Stedelijkheidsgraad

De gemeente Boxtel heeft in 2023 gemiddeld 1.165 adressen per km². Op basis van de CBS kenmerken voor stedelijkheid van een gebied valt Boxtel onder **matig stedelijk** met deze adressendichtheid. De kencijfers van het CROW voor matig stedelijke gemeenten zijn daarom als uitgangspunt gehanteerd.

2.2 Gemiddeld autobezit en fietsgebruik

2.2.1 Autobezit

Gemeente Boxtel kent in 2023 circa 1,1 auto's per huishouden. Gemiddeld kent Nederland 1,1 auto's per huishouden (Bron: CBS). Het autobezit in Boxtel sluit daarmee aan bij het landelijk gemiddelde en op basis hiervan zijn de **gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW** toegepast voor de bepaling van de parkeernormen Auto.

Uitzondering hier op is **deelgebied Centrum Stationsgebied** waar de **minimale parkeerkencijfers van het CROW** zijn toegepast voor de bepaling van de parkeernormen Auto.

Voor nieuwbouw oftewel nieuwe bewoners binnen deelgebied Centrum Stationsgebied voorzien we in het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen (OV, fiets) te kunnen stimuleren. Hiermee wordt de bestaande parkeerdruk niet verhoogd maar is in dit gedeelte van Boxtel dus wel sprake van sturend parkeerbeleid in plaats van volgend parkeerbeleid. Door middel van monitoring (1x/3jaar parkeerdrukmeting centrum) en vervolgens indien nodig ingrijpen door middel van regulering of uitbreiding van de collectieve openbare parkeercapaciteit, borgen we dat de parkeerdruk niet toeneemt tot het punt dat hinder kan ontstaan.

2.2.2 Fietsgebruik

Gemiddeld in Nederland was het fietsgebruik binnen de periode 2020 – 2022 bij een afstand tot 7,5 kilometer 33,2%. De bandbreedte binnen Nederland varieert tussen de 25% en 45%. Het cijfer geeft het percentage ritten weer die met de fiets gemaakt zijn ten opzichte van alle ritten binnen de gemeente. In de gemeente Boxtel ligt dat percentage op 37,9% (Bron: Onderweg in Nederland (ODiN)) en op basis daarvan zijn de **gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW** toegepast voor de bepaling van de parkeernormen Fiets.

2.3 Deelgebieden

De parkeernormen in Boxtel zijn onderverdeeld naar de volgende deelgebieden:

- Centrum;
- Centrum Stationsgebied (alleen relevant voor woondoeleinden);
- Rest bebouwde kom;
- Buitengebied. (gebied buiten de bebouwde kom)

Per deelgebied zijn specifieke parkeernormen van toepassing. Alleen de kern Boxtel kent een deelgebied 'Centrum' en 'Centrum Stationsgebied', alle overige adressen binnen de bebouwde kom, inclusief de kernen Liempde, Esch en Lennisheuvel vallen onder deelgebied 'Rest bebouwde kom'.

Mocht binnen een ruimtelijke ontwikkeling de komgrens wijzigen, dan vormt de nieuwe bebouwde komgrens de begrenzing van het deelgebied.

In Figuur 1 zijn de begrenzingen van deelgebieden Centrum en Centrum Stationsgebied binnen de kern Boxtel weergegeven.



Figuur 1 - Gebiedsindeling parkeernormen gemeente Bortel_centrum Bortel

2.4 Aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen

2.4.1 Inzet deelauto's

De inzet van deelauto's is een alternatieve vervoerswijze die bij woonfuncties in specifieke gevallen tot een reductie van de parkeerbehoefte voor bewoners kan leiden. Er is nog weinig concrete en gevalideerde data beschikbaar over het effect van deelauto's in zijn vele verschijningsvormen op de parkeerbehoefte in nieuwbouwsituaties, maar de gemeente Bortel wil deelmobiliteit stimuleren en kiest er voor de toepassing van deelauto's ook in nieuwbouwsituaties een kans te geven.

Verhuizen is namelijk voor veel mensen het moment om na te denken over nut en noodzaak van autobezit en door het gebruik van deelauto's te integreren in een woonconcept kan een specifieke doelgroep worden aangeboord die er bewust voor kiest van deze alternatieve vervoerswijze gebruik te gaan maken.

Het toepassen van deelauto's als onderdeel van de parkeerbehoefte is alleen van toepassing op deelgebieden Centrum en Centrum Stationsgebied. Hier is namelijk sprake van een relatief hoog voorzieningenniveau in combinatie met een goed aanbod aan Openbaar Vervoer, wat het structurele gebruik van deelauto's op voorhand kansrijk maakt.

Naast voorzieningenniveau en aanbod OV is de potentiële kostenbesparing en beschikbaarheid van de deelauto's een essentiële succesfactor voor gebruik deelmobiliteit (zie publicatie [CROW KpVV: Wat is het effect van deelauto's op autobezit?](#)). Op het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte van een woonfunctie heeft deelmobiliteit geen verwacht effect, het gaat dus om het bewonersaandeel van de parkeerbehoefte.

De gemeente Bortel hanteert de volgende voorwaarden voor toepassing van deelauto's:

- Alleen van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, zijnde woningbouwontwikkelingen, **binnen deelgebieden Centrum en Centrum Stationsgebied**
- **Maximaal 25% van de totale parkeerbehoefte voor bewoners kan worden gefaciliteerd met deelauto's.** Op basis van voorlopig onderzoek van het CROW (zie publicatie [CROW KpVV: Wat is het effect van deelauto's op autobezit?](#)) is het animo onder bewoners in een vergelijkbare situatie (nieuwbouw nabij OV station) ongeveer dit percentage.

- **Per deelauto kunnen maximaal vier auto's vervangen worden.** Dus bij een parkeerbehoefte van 4,0 parkeergelegenheden kan bij inzet deelauto volstaan worden met de aanleg van één parkeervak op eigen perceel.
- De deelauto's zijn **24uur/dag beschikbaar voor de bewoners**
- De **kosten voor gebruik van een deelauto dienen aantoonbaar minimaal 20% lager te liggen** dan gebruik reguliere auto van vergelijkbaar prijssegment, uitgaande van een autogebruik van 7.000km/jaar.
- Ten behoeve van de deelauto's wordt **op particulier terrein** voorzien in voldoende parkeergelegenheid inclusief eventueel benodigde laadvoorzieningen.
- De beschikbaarheid van de in te zetten deelauto's wordt aangetoond middels een **ondertekende overeenkomst tussen initiatiefnemer en deelautoleverancier** en wordt vastgelegd in een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer. De deelauto's moeten eeuwigdurend beschikbaar blijven voor de bewoners onder toepassing van bovenstaande voorwaarden.
- Wordt naar verloop van tijd toch een deel van de parkeerbehoefte afgewend op de omliggende openbare ruimte, dan wordt alsnog het niet gerealiseerde deel van de parkeereis in rekening gebracht conform regeling voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel

2.4.2 Aanwezigheid mobiliteitshub

De gemeente Boxtel wil het gebruik van alternatieve vervoerswijzen ten opzichte van de auto stimuleren. Waar deze alternatieven al beschikbaar zijn, liggen de meeste kansen. Een mobiliteitshub, zoals het treinstation van Boxtel, biedt een goed alternatief voor de auto. Om het gebruik van deze voorzieningen verder te bevorderen, wordt in nieuwbouwsituaties nabij deze mobiliteitshub in minder parkeergelegenheid voorzien dan in de rest van het centrum.

De exacte begrenzingen van deelgebieden Centrum en Centrum Stationsgebied staan weergegeven in Figuur 1 en zijn gebaseerd op een loopafstand van minder dan 10 minuten van en naar het station. De parkeernormen voor woningen in deelgebied Centrum Stationsgebied zijn gebaseerd op de kencijfers van het CROW (CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'), waarbij binnen de door het CROW bepaalde bandbreedte wordt uitgegaan van het minimale kencijfer.

Dit minimale kencijfer houden we aan als parkeernorm voor deelgebied Centrum Stationsgebied om het gebruik van het aanwezige OV te stimuleren.

In deelgebied Centrum wordt uitgegaan van het gemiddelde binnen de bepaalde bandbreedte door het CROW en wordt dus aangesloten op de verwachte behoefte uitgaande van een gemiddeld gebruik van alternatieve vervoerswijzen.

2.5 Parkeerregulering

Niet overal in de bestaande openbare ruimte is op alle momenten voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Om de beschikbare parkeercapaciteit in te kunnen zetten voor de juiste doelgroepen, kan de gemeente overgaan tot verschillende vormen van parkeerregulering zoals: parkeren voor specifieke doelgroepen verbieden, lang parkeren ontmoedigen, kort parkeren stimuleren, enzovoort.

Deze vormen van regulering zijn via uiteenlopende reguleringsmaatregelen te bereiken. Binnen het gemeentelijke parkeerbeleid zijn de drie belangrijkste reguleringsvormen (zie [website parkeerservice-boxtel.nl](https://www.boxtel.nl/parkeerservice) voor kaarten en nadere informatie):

1. Betaald parkeren: betaald parkeren is een middel om de parkeerdruk op straat te verminderen. Vooral woon-werkverkeer is zeer gevoelig voor uurtarieven op straat.
2. Parkeerschijfzone: met de parkeerschijfzone (blauwe zone) zijn bijvoorbeeld winkelstraten vrij te houden voor auto's van kort parkerende bezoekers.
3. Parkeren voor belanghebbenden (vergunninghoudersparkeren): met parkeren voor belanghebbenden zijn straten of gebieden exclusief te reserveren voor een doelgroep, veelal de bewoners.

Daarnaast is er regulering voor parkeren voor mindervaliden, het laden/lossen in winkelgebieden en de verplichting te parkeren in de daarvoor bedoelde vakken zoals binnen parkeerverbodszones en woonerven.

2.5.1 Communicatie parkeerregulering naar (eind)gebruikers

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het een verantwoordelijkheid van de aanvrager van de omgevingsvergunning om de (toekomstige) eigenaren / huurders / gebruikers vooraf te informeren over de wijze van parkeren, inclusief eventuele parkeerregulering in het openbaar gebied.

Zie [website parkeerserviceboxtel.nl](https://www.boxtel.nl/parkeerservice) voor meer informatie over de aanwezige parkeerreguleringsvormen in Boxtel.

2.5.2 Vrijstellingsoverzicht

Alle adressen binnen nieuwbouw en/of verbouwplannen ten behoeve van de functie wonen waarvan de volledige parkeerbehoefte op het eigen perceel wordt voorzien, worden opgenomen in het vrijstellingsoverzicht.

Gebruikers en/of bezoekers van deze adressen komen nooit in aanmerking voor parkeervergunningen of ontheffingen voor parkeren op de openbare weg.

3 De parkeereis

3.1 Bepaling Parkeereis

3.1.1 Stappenplan

1. Bepaal de uitgangspunten in relatie tot de specifieke ruimtelijke ontwikkeling
2. Bepaal normatieve parkeerbehoefte per binnen de geplande ontwikkeling aanwezige functie
3. Pas eventuele mobiliteitscorrectie (deelauto's) toe op de parkeerbehoefte van bewoners
4. Pas dubbelgebruik toe met behulp van de aanwezigheidspercentages per functie indien meerdere functies aanwezig zijn binnen de geplande ontwikkeling en deze allemaal ten alle tijden over de betreffende parkeergelegenheden kunnen beschikken.
5. Pas saldering toe indien de huidige of voormalige parkeervraag objectief is vast te stellen en de voormalige functie niet meer dan 5 jaar geleden in gebruik was.
6. Bepaal de parkeereis

Onderstaand worden de benoemde berekeningswijzen uit het stappenplan verder toegelicht.

1. Bepaal de uitgangspunten

Bepaal de functie(s) aanwezig binnen de ruimtelijke ontwikkeling waarvoor een parkeernorm beschikbaar is binnen deze nota en verzamel de benodigde gegevens per functie om de juiste norm te kunnen bepalen (ligging, oppervlak in BVO etc.)

2. Bepaling normatieve parkeerbehoefte

Op basis van de parkeernormen in deze nota (zie H4 De parkeernormen) kan per functie de normatieve parkeerbehoefte bepaald worden. De normatieve parkeerbehoefte is de parkeernorm vermenigvuldigd met het aantal eenheden van een betreffende functie.

In specifieke gevallen waar de parkeernormen geen handvat biedt voor de te verwachten parkeerbehoefte kunnen afwijkende parkeernormen worden toegepast, als aannemelijk is gemaakt dat deze normen een beter passende inschatting van de parkeerbehoefte bieden.

Maak vervolgens onderscheidt tussen de benodigde private parkeercapaciteit (voor bewoners en/of personeel) en de benodigde parkeercapaciteit voor bezoekers. Het bezoekersaandeel van de normatieve parkeerbehoefte moet voor bezoekers toegankelijk zijn.

3. Mobiliteitscorrectie

Pas eventuele mobiliteitscorrectie toe indien deelauto's wordt toegepast. Dit is een correctie op de normatieve parkeerbehoefte voor bewoners binnen de centrumlocaties, rekening houdend met de van toepassing zijnde voorwaarden (zie H2.4.1). Maximaal 25% van de totale parkeerbehoefte voor bewoners kan worden gefaciliteerd met deelauto's en per deelauto kunnen maximaal vier auto's vervangen worden.

4. Dubbelgebruik parkeerplaatsen

Parkeerplaatsen kunnen door meerdere functies worden gebruikt. Overdag parkeert er bijvoorbeeld een werknemer en in de avond een bewoner op een parkeerplaats, dit heet dubbelgebruik.

Bij het bepalen van de parkeereis bij meerdere functies binnen één ruimtelijke ontwikkeling moet daarom rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de functies die gebruik maken van de te realiseren parkeergelegenheid.

In onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per functie en per moment aangegeven.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	koopavond ¹⁾	vrijdagmiddag	vrijdagavond	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
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% ²⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³⁾	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort ⁵⁾	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant ⁵⁾	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0	100%	0%	0%	0%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

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

Tabel 2 - Aanwezigheidspercentages

5. Saldering

De voormalige parkeerbehoefte van een bestaande functie bij een functiewijziging van een gebouw kan in sommige gevallen in mindering worden gebracht op de nieuwe parkeerbehoefte, dit wordt salderen genoemd. In het geval de voormalige parkeerbehoefte geheel of deels in de openbare ruimte werd opgevangen komt salderen in beeld.

In het geval sprake is van een bestaande functie waarvan de huidige of voormalige parkeervraag objectief is vast te stellen en de voormalige functie aantoonbaar niet meer dan 5 jaar geleden in gebruik was is saldering van de parkeerbehoefte mogelijk. Is een plek of gebouw meer dan 5 jaar niet in gebruik, dan wordt de parkeerbehoefte van de huidige/voormalige functie op 0 gesteld omdat het gebruik van de aanwezige openbare parkeervoorzieningen dan niet meer representatief is ten opzichte van de situatie zoals die was toen de functie nog in gebruik was.

Is saldering mogelijk dan kan de oude en nieuwe normatieve parkeerbehoefte per functie en voor ieder dagdeel worden gesalderd. Het dagdeel waarop de parkeervraag voor de nieuwe functie(s) het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe (extra) parkeerbehoefte.

6. Bepaling parkeereis

De totale parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling wordt berekend op één decimaal achter de komma en wordt wiskundig afgerond. Om het aantal te realiseren parkeergelegenheden te bepalen wordt de parkeereis wiskundig afgerond.

3.1.2 Automatische vrijstelling op parkeereis

Er is een automatische vrijstelling van toepassing op de parkeereis wanneer bij een willekeurige ontwikkeling de totale parkeereis $\leq 1,0$ parkeergelegenheid is en de parkeerdruk in de openbare ruimte onder de 85% blijft.

3.2 Parkeerbalans

De parkeerbalans voor een ruimtelijke ontwikkeling geeft de verhouding weer tussen parkeerbehoefte en parkeercapaciteit. De parkeerbalans moet positief zijn om te kunnen voldoen aan de parkeereis. Deze parkeercapaciteit moet in beginsel op eigen terrein worden gerealiseerd.

3.2.1 Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Een ruimtelijke ontwikkeling dient in haar eigen parkeeropgave te voorzien om te voorkomen dat de parkeerdruk in de directe omgeving toeneemt tot een niveau waarbij parkeerhinder te verwachten is. De benodigde ruimte voor deze parkeeropgave moet in beginsel worden gezocht op eigen terrein.

Onder "eigen terrein" verstaan we de grond waarover een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling duurzaam en aantoonbaar kan beschikken gedurende het gebruik van de functie, binnen de

maximaal acceptabele loopafstand van de ruimtelijke activiteit. Dit kan in voorkomende gevallen ook (toekomstige) openbare ruimte omvatten. Denk bijvoorbeeld aan het bezoekersaandeel van individuele woningen of parkeergelegenheid voor ouders die hun kinderen brengen en halen van een basisschool.

Is de parkeerbehoefte op basis van het initiële plan niet of niet geheel op het eigen perceel te realiseren dan kunnen onderstaande maatregelen genomen worden:

- Bouwplan zodanig aanpassen dat een lagere parkeerbehoefte ontstaat en kan worden voorzien in voldoende parkeercapaciteit op eigen perceel;
- Creëren van meer parkeeraanbod door het aanleggen en/of beschikbaar maken van extra parkeergelegenheid buiten het plangebied op particulier terrein, binnen de van toepassing zijnde acceptabele loopafstanden (voorwaarden zie H3.2.2);
- Gebruik maken van eventueel beschikbare restcapaciteit voor het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte (alleen van toepassing voor woonfuncties binnen deelgebieden rest bebouwd en buitengebied, overige voorwaarden zie H3.2.3) , e.e.a. aan te tonen met een representatieve parkeerdrukmeting (vereisten parkeerdrukmeting zie H3.2.6)
- Een bijdrage doen in de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel naar rato van het aantal niet gerealiseerde parkeergelegenheden op basis van de parkeereis (alleen van toepassing binnen deelgebieden Centrum en Centrum_Stationsgebied, overige voorwaarden zie H3.2.4);

3.2.2 Gebruik niet-openbare parkeergelegenheid buiten plangebied

Het betrekken van parkeergelegenheid in de parkeeropgave buiten het planologische plangebied op particulier terrein is mogelijk mits deze binnen de van toepassing zijnde maximale loopafstand van de ontwikkeling gelegen is. Dit wordt gezien als een vorm van Parkeren Op Eigen Terrein.

De voorwaarde is dat de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen voor de gebruikers van de ontwikkeling voor onbepaalde tijd moet zijn geborgd, gebruik makend van een notarieel vast te leggen kwalitatieve verplichting. Ook moet inzichtelijk zijn gemaakt door de initiatiefnemer dat het gebruik van deze parkeerplaatsen geen tekort aan parkeerplaatsen tot gevolg heeft voor de bestaande functie(s) waarvoor deze parkeergelegenheden ooit aangelegd zijn. Mocht desondanks het contract voor onbepaalde tijd tussentijds worden opgebroken dan moet alsnog voldaan worden aan de parkeereis.

3.2.3 Gebruik bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte

Het bezoekersaandeel van de parkeereis voor woondoeleinden buiten deelgebieden Centrum en Centrum Stationsgebied kan onder voorwaarden (geheel of gedeeltelijk) worden ingevuld door gebruik te maken van bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte waar de gemeente eigenaar van is.

Binnen het centrum van Boxtel bestaat deze mogelijkheid voor de complete parkeereis voor alle denkbare functies omdat we willen sturen op collectieve voorzieningen die de algehele bereikbaarheid van het centrum verbeteren.

Wordt binnen het centrum gebruik gemaakt van bestaande restcapaciteit, dan wordt naar rato van het aantal niet gerealiseerde parkeergelegenheden een financiële bijdrage gevraagd van initiatiefnemer om in te kunnen zetten voor collectieve voorzieningen ten behoeve van de bereikbaarheid van het centrum van Boxtel, zie H3.2.4.

Of gebruik maken van bestaande restcapaciteit mogelijk is, wordt per geval beoordeeld door de gemeente en is met name afhankelijk van eventueel geplande ruimtelijke ingrepen in de betreffende openbare ruimte zoals bijvoorbeeld bouwplannen in de directe nabijheid, vergroeningsopgaven of andere herinrichtingsplannen. Oftewel er wordt bekeken of het in een specifiek geval aannemelijk is dat het betreffende initiatief duurzaam kan beschikken over deze openbare ruimte met de kennis die ten tijde van de aanvraag redelijkerwijs voorhanden is.

De eventueel beschikbare restcapaciteit vervolgens door initiatiefnemer aan te tonen middels een representatieve parkeerdrukmeting (zie H3.2.6)

3.2.4 Bijdrage voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel deelgebied Centrum en Centrum_Stationsgebied

In het centrum van Boxtel is sprake van een groeiende behoefte aan collectieve parkeervoorzieningen en aanbod aan alternatieve vervoerswijzen (OV, deelmobiliteit, fietsinfra, etc.). Dit is nodig om het centrum van Boxtel aantrekkelijk en goed bereikbaar te houden (zie H1.6.3 Economisch beleid vs parkeerbeleid)

Dit gegeven maakt dat individuele parkeergelegenheden per functie binnen het centrum van Boxtel in veel gevallen onwenselijk zijn aangezien dat juist het versnipperde karakter van parkeergelegenheden binnen het centrum verder in de hand werkt.

Om de realisatie van collectieve parkeervoorzieningen en aanbod aan collectieve alternatieve vervoerswijzen verder uit te kunnen breiden en de versnippering van parkeergelegenheid binnen het centrum tegen te gaan heeft de gemeente de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Bixtel ingesteld waarmee de mogelijkheid geboden wordt voor ruimtelijke initiatieven binnen het centrum van Bixtel om bij te dragen aan collectieve (parkeer)voorzieningen in plaats van het realiseren van individuele voorzieningen.

De bijdrage is op voorhand niet verplicht, maar bij die ruimtelijke ontwikkelingen waar een initiatiefnemer om specifieke redenen (technisch, functioneel, juridisch, ruimtelijk) niet op eigen terrein kan of wil voorzien in de normatieve parkeerbehoefte wordt van initiatiefnemer een bijdrage verlangd aan de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Bixtel van de gemeente Bixtel.

Deze bijdrage is mogelijk als wordt voldaan aan onderstaande voorwaarden:

1. De ruimtelijke ontwikkeling is gelegen binnen deelgebied Centrum of Centrum Stationsgebied.
2. In de directe omgeving van het bouwplan, binnen de van toepassing zijnde maximale loopafstand, is restcapaciteit aanwezig in de openbare ruimte. Deze restcapaciteit mag tot een maximum van 85% worden aangewend ten behoeve van de parkeerbehoefte van het bouwplan. De hoeveelheid restcapaciteit moet worden aangetoond met een deugdelijk parkeeronderzoek (zie H3.2.6) waarvan de onderzoeksopzet voorafgaand aan de meting door de gemeente is goedgekeurd.
3. Per niet gerealiseerde parkeergelegenheid op eigen terrein, op basis van de parkeereis, wordt een storting van €10.000,- in de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Bixtel gedaan door initiatiefnemer. Dit bedrag is gebaseerd op de werkelijke kosten die gemoeid zijn bij de aanleg en het eigendom van de benodigde grond voor één parkeervak inclusief manoeuvreerruimte.

3.2.5 Parkeercapaciteit op eigen perceel bij functie Wonen

In de praktijk blijkt dat parkeergelegenheden op eigen perceel bij woonfuncties niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van de auto. Om die reden zijn de theoretische aantallen parkeergelegenheid omgerekend naar rekenwaarden die recht doen aan het werkelijke gebruik.

Om te bepalen in welk deel van de parkeereis van een woonfunctie op het woonperceel zelf voorzien kan worden moeten onderstaande rekenwaarden worden toegepast.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	rekenwaarde	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	1,0	Parkeerruimte min. 5,0 m. diep en 3,0 m. breed op eigen perceel
lange oprit zonder garage	2	1,0	Parkeerruimte min. 10,0 m. diep en 3,0 m. breed op eigen perceel
dubbele oprit zonder garage	2	2,0	Parkeerruimte min. 5,0 m. diep en 5,0 m. breed op eigen perceel
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,0	
garagebox (niet bij woning)	1	0,0	
garage met enkele oprit	2	1,0	Parkeerruimte min. 5,0 m. diep en 3,0 m. breed op eigen perceel
garage met lange oprit	3	1,2	Parkeerruimte min. 10,0 m. diep en 3,0 m. breed op eigen perceel
garage met dubbele oprit	3	2,0	oprit min. 5,0 m. diep en min. 5,0 m. breed op eigen perceel

Tabel 3 - Rekenwaarden parkeren op woonperceel

3.2.6 Parkeerdrukmeting

De eventueel aanwezige restcapaciteit in de directe omgeving, zijnde openbare ruimte, van een ruimtelijke ontwikkeling moet met een representatieve parkeerdrukmeting, vooraf afgestemd met de gemeente (afdeling verkeer) en op kosten van de initiatiefnemer inzichtelijk worden gemaakt. De parkeerdrukmeting moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- De meting moet representatief zijn, passend bij de ruimtelijke ontwikkeling. Daarom moet rekening gehouden worden met speciale omstandigheden die een afwijkend parkeerbeeld tot gevolg kunnen hebben.

- Elk representatief meetmoment moet minimaal twee keer gemeten worden. De aanwezigheidspercentages in Tabel 1 worden toegepast om te bepalen wat de representatieve momenten zijn voor een specifieke parkeerdrukmeting.
- Het onderzoeksgebied van de parkeerdrukmeting moet binnen de van toepassing zijnde maximale loopafstand vallen.
- Het onderzoeksgebied wordt opgedeeld in secties van maximaal 100m lengte die rekening houden met de aanwezige situatie.
- De parkeercapaciteit binnen het onderzoeksgebied moet éénduidig en herleidbaar worden vastgesteld en weergegeven.
- Bij de bepaling van de parkeercapaciteit moet rekening gehouden worden met de eventueel van toepassing zijnde parkeerregulering. Dit kan bijvoorbeeld effect hebben op de bepaling van de maatgevende meetmomenten.
- De eventueel beschikbare restcapaciteit wordt berekend door de parkeerdruk in mindering te brengen op 85% van de totale parkeercapaciteit binnen deelgebieden Centrum en Centrum_Stationsgebied en 90% voor de overige gebieden. De beschikbare restcapaciteit wordt berekend op één decimaal achter de komma en wordt vervolgens naar beneden afgerond op een heel aantal parkeergelegenheden.

Het kan voorkomen dat een ruimtelijke ontwikkeling vraagt om een uitgebreider parkeeronderzoek, dat zal per geval door de gemeente beoordeeld worden.

3.2.7 Acceptabele loopafstanden

Goede verbindingen voor alternatieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer tussen de locatie van (grotere) parkeervoorzieningen en de populaire bestemmingen zijn van invloed op de acceptabele loopafstanden. Binnen het centrum van Boxtel zijn om die reden substantieel grotere loopafstanden acceptabel dan buiten het centrum. Daarom is onderscheidt gemaakt tussen acceptabele loopafstanden binnen deelgebieden Centrum/ Centrum_Stationsgebied en de overige deelgebieden. Deze loopafstanden zijn van toepassing op parkeergelegenheden ten behoeve van individuele ruimtelijke ontwikkelingen.

In onderstaande tabellen staan de maximale acceptabele loopafstanden weergegeven voor de meest voorkomende functies.

Functie	Acceptabele loopafstanden vanaf Auto (in meters)	
	Centrum (Stationsgebied)	Overig
vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	100	100
vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	100	100
vanaf geparkeerde auto naar woning	200 (250 voor bezoekers)	100 (100 voor bezoekers)
vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	200	200
vanaf geparkeerde auto naar ziekenhuis	200	100
vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied	600	200
vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	600	200
vanaf geparkeerde auto naar horeca	600	100
vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater	600	200
vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen	600	200
vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten	600	200

Tabel 4 - Acceptabele loopafstanden Auto

Functie	Acceptabele loopafstanden vanaf Fiets (in meters)	
	Centrum (Stationsgebied)	Overig
vanaf geparkeerde fiets naar woning	50 (50 voor bezoekers)	50 (50 voor bezoekers)
vanaf geparkeerde fiets naar supermarkt	50	50
vanaf geparkeerde fiets naar schoollocatie	100	100

<i>vanaf geparkeerde fiets naar huisarts/fysio/apotheek</i>	50	50
<i>vanaf geparkeerde fiets naar ziekenhuis</i>	150	50
<i>vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen</i>	150	50
<i>vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten</i>	150	50
<i>vanaf geparkeerde fiets naar werklocatie</i>	200	100
<i>vanaf geparkeerde fiets naar horeca</i>	200	100
<i>vanaf geparkeerde fiets naar bioscoop/theater</i>	200	100
<i>vanaf geparkeerde fiets naar stadscentrum/winkelgebied</i>	300	100

Tabel 5 - Acceptabele loopafstanden Fiets

3.3 Bruikbaarheid en kwaliteit parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid dient zodanig te zijn aangelegd dat de parkeerplaatsen comfortabel bruikbaar zijn. Dit heeft betrekking op de vormgeving en afmetingen van de parkeervoorziening zelf en de benodigde manoeuvreerruimte.

- Voor fietsparkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers moet worden uitgegaan van een systeem met fietsaanleunbeugels waar aan weerszijden van de beugel een fiets geparkeerd kan worden. Er moet gerekend worden met een hart op hart afstand tussen de beugels van minimaal 1,0m.
- Vormgeving en inrichting autoparkeervoorzieningen wordt getoetst op basis van de meest recente richtlijnen van het CROW.
- Voor de maatvoering en eisen ten aanzien van autoparkeergarages moet worden voldaan aan de NEN 2443.

3.4 Speciale parkeergelegenheden

3.4.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaats

Er moet binnen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien in een minimum van vijf procent aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen zoals een bioscoop, bibliotheek of gemeentehuis. De loopafstand tussen de parkeerplaats en de ingang moet zo klein mogelijk zijn en minder dan 100 meter.

Een algemene gehandicaptenparkeerplaats is te herkennen aan een blauw verkeersbord met een witte P en een wit rolstoelsymbool (verkeersbord E6). Alleen voertuigen met een gehandicaptenparkeerkaart mogen hier staan.

3.4.2 Parkeerplaatsen voor laden van elektrische auto's

Bij het berekenen van de parkeeropgave dient het aandeel voor te bereiden openbare oplaadpunten voor elektrische voertuigen per specifiek geval ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeente Boxtel.

Voor de van toepassing zijnde ontwerpisen voor oplaadpunten wordt de richtlijn 'Parkeren\Laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte' van het CROW gehanteerd.

3.4.3 Laad- en losvoorzieningen

Indien de bestemming en/of functie van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden en lossen, moet op eigen perceel in voldoende mate in deze behoefte worden voorzien. De benodigde ruimte voor het laden en lossen is inclusief de benodigde manoeuvreerruimte, achteruitrijbewegingen op de openbare weg door zwaar verkeer moet in alle gevallen voorkomen worden.

Op basis van afmetingen van het te verwachten (vracht)verkeer en rijcurves wordt de bruikbaarheid van de laad en los mogelijkheid getoetst.

Voor het laden/lossen van voertuigen van pakketdiensten geldt dat er op eigen terrein in de behoefte voor laden en lossen moet worden voorzien. Een initiatief waar een pakketkluis in is opgenomen kan een reden zijn om in een laad-/losplaats te moeten voorzien.

4 De parkeernormen

Op basis van parkeerkencijfers van het CROW (CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering') zijn de parkeernormen voor fietsen en auto's voor de gemeente Boxtel (uitgangspunt matig stedelijk) vastgesteld. De parkeernormen zijn ingedeeld in de volgende hoofdgroepen:

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

In uitzonderlijke gevallen kan het voorkomen dat de vastgestelde parkeernormen voor een specifieke ruimtelijke ontwikkeling niet leiden tot een reële inschatting van de verwachte parkeerbehoefte. In dat geval kan een maatwerknorm worden toegepast.

Voorwaarde is dat wordt aangetoond dat er werkelijk sprake is van een uitzonderlijk geval en dat de eventueel van toepassing te verklaren maatwerknorm naar oordeel van de gemeente voldoende onderbouwd is.

Bezoekersaandeel

Het bezoekersaandeel van de parkeernorm voor woondoeleinden moet voor bezoekers met de auto of de fiets, afhankelijk van of het een autoparkeerplaats of fietsparkeerplaats betreft, toegankelijk zijn. Een particuliere inrit tot een individuele woning kan niet worden ingezet ten behoeve van het bezoekersaandeel.

Het bezoekersaandeel van de parkeereis voor woondoeleinden mag om die reden ook in de openbare ruimte worden opgevangen, eventueel gebruik makend van bestaande restcapaciteit.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen deelgebieden Centrum en Centrum_Stationsgebied (zie H3.2.3) vragen we vanuit de gemeente daarnaast nog een bijdrage voor de voorziening Bereikbaarheid centrumgebied Boxtel van de gemeente (en deze bijdrage hoeft niet beperkt te zijn tot het bezoekersaandeel).

4.1 Wonen

4.1.1 Wonen - Auto

Functie	Parkeernorm (parkeergelegenheid/woning)							
	Aandeel bezoekers							
	Centrum		Centrum Stations-gebied		Rest bibeko		Buiten gebied	
Koop, huis, vrijstaand	1,60	0,10	1,20	0,10	2,05	0,15	2,30	0,20
Koop, huis, twee-onder-één-kap	1,50	0,10	1,10	0,10	1,95	0,15	2,10	0,20
Koop, huis, tussen/hoek	1,30	0,10	0,90	0,10	1,85	0,15	2,00	0,20
Koop, app. >100m2 bvo	1,40	0,10	1,0	0,10	1,85	0,15	2,00	0,20
Koop, app. 75-100m2 bvo	1,20	0,10	0,80	0,10	1,45	0,15	1,60	0,20
Koop, app. <75m ² bvo	1,10	0,10	0,70	0,10	1,45	0,15	1,50	0,20
Huur, huis, vrije sector	1,10	0,10	0,70	0,10	1,45	0,15	1,60	0,20
Huur, huis, sociale huur	0,90	0,10	0,50	0,10	1,25	0,15	1,30	0,20
Huur, app. vrije sector, >100 m ² bvo	1,10	0,10	0,70	0,10	1,45	0,15	1,50	0,20
Huur, app. vrije sector, 75-100 m ² bvo	0,80	0,10	0,40	0,10	1,15	0,15	1,20	0,20
Huur, app. vrije sector, <75 m ² bvo	0,70	0,10	0,30	0,10	1,05	0,15	1,10	0,20
Huur, app. sociale huur, >100 m ² bvo	0,80	0,10	0,40	0,10	1,15	0,15	1,20	0,20
Huur, app. sociale huur, 75 - 100 m ² bvo	0,70	0,10	0,30	0,10	1,05	0,15	1,10	0,20
Huur, app. sociale huur, <75 m ² bvo	0,70	0,10	0,30	0,10	0,95	0,15	1,00	0,20
Huur, app. sociale of particuliere huur <30 m ² bvo	0,45	0,10	0,40	0,10	0,65	0,15	0,70	0,20
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,15	0,10	0,10	0,10	0,30	0,15	0,45	0,20
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,85	0,10	0,60	0,10	0,95	0,15	1,10	0,20
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,35	0,10	0,30	0,10	0,55	0,15	0,60	0,20

4.1.2 Wonen – Fiets

Functie	Parkeernorm (parkeergelegenheid/kamer*)	Aandeel bezoekers
Rij- en vrijstaande woning	1,20	0,20
Appartement	1,00	0,25
Studentenhuis	1,25	0,25

* Een kamer is een niet gedeelde woonruimte; een hal, schuur, technische- of sanitaire ruimte valt niet onder deze definitie

4.2 Werken

4.2.1 Werken – Auto

Functie	Parkeernorm* (parkeergelegenheid per 100m ² BVO)			Aandeel bezoekers
	Centrum (Stationsgebied)	Rest bibeko	Buitengebied	
Kantoor – zonder baliefunctie	1,55	2,05	2,55	5%
Kantoor – met baliefunctie	2,05	2,85	3,55	20%
Bedrijf arbeidsin-/bezoekersextensief (industrie/laboratorium/werkplaats)	1,55	2,35	2,35	5%
Bedrijf arbeidsex-/bezoekersextensief (loods/opslag/transport)	0,65	1,05	1,05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,85	1,95	5%

* Parkeernorm exclusief laden/lossen (vrachtauto's). De benodigde laad- en losvoorzieningen dienen apart onderbouwd te worden.

4.2.2 Werken – fiets

Functie	Parkeernorm (parkeergelegenheid per 100m ² BVO)			Aandeel bezoekers
	Centrum* (Stationsgebied)	Rest bibeko*	Buitengebied*	
Kantoor**	2,00	1,50	0,90	6,0*
Bedrijf arbeidsin-/bezoekersextensief (industrie/laboratorium/werkplaats)	1,70	1,20	0,70	0,9
Bedrijf arbeidsex-/bezoekersextensief (loods/opslag/transport)	0,70	0,55	0,30	0,0
Bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,10	0,55	0,7

* Eenheid parkeernormen per 100 m² BVO, uitgezonderd bezoekersaandeel kantoren: per balie

** kantoren minimaal 6 fietsparkeerplaatsen

4.3 Winkelen en boodschappen

4.3.1 Winkelen en boodschappen - Auto

Functie	Parkeernorm (parkeergelegenheid per 100m ² BVO)			Aandeel bezoekers
	Centrum (Stationsgebied)	Rest bibeko	Buitengebied	
Buurtsupermarkt (< 600 m ² wvo)	1,90	3,50	nvt	89%
Full service supermarkt	3,35	5,20	nvt	93%
Grote supermarkt (XL)	6,00	7,70	nvt	84%
Groothandel specialist (bv Makro, Hanos, Sligro)	nvt	5,90	nvt	80%
Groothandel algemeen	nvt	6,40	nvt	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	3,45	nvt	nvt	82%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	nvt	3,70	nvt	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	nvt	4,50	nvt	76%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	0,20	0,20	nvt	85%
Kringloopwinkel	nvt	1,85	2,25	89%
Bruin-/witgoedzaak (grootschalig)	3,95	7,85	9,25	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,85	1,95	91%
Woonwarenhuis (groot ± 25.000 m ²)	nvt	5,05	5,15	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	nvt	2,35	nvt	93%
Outletcentrum	nvt	10,10	10,40	94%
Bouwmarkt	nvt	2,35	2,45	87%
Tuincentrum (incl. buitenruimte)	nvt	2,55	2,85	89%

4.3.2 Winkelen en boodschappen – Fiets

Functie*	Parkeernorm (Parkeergelegenheid per 100m ² BVO)
Winkelcentrum	2,50
Supermarkt	2,70
Bouwmarkt	0,25
Tuincentrum (incl. buitenruimte)	0,25

** voor de overige functies binnen hoofdgroep Boodschappen en winkelen zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Aantal fietsers dient per functie te worden onderbouwd*

4.4 Sport, cultuur en ontspanning

4.4.1 Sport, cultuur en ontspanning – Auto

Functie	Eenheid	Parkeernorm			Aandeel bezoekers
		Centrum (Stations-gebied)	Rest bibeko	Buiten-gebied	
Bibliotheek	100 m² BVO	0,45	1,15	1,35	97%
Museum		0,60	1,10	Nvt	95%
Bioscoop*		3,20	11,20	13,70	94%
Filmtheater/-huis		2,60	7,90	9,90	97%
Theater/schouwburg**		7,40	9,80	12,00	87%
Casino		5,70	6,50	8,00	86%
Musicaltheater		2,90	4,00	5,10	86%
Bowlingcentrum	baan	1,60	2,80	2,80	89%
Biljart-/snookercentrum	tafel	0,85	1,35	1,75	87%
Dansstudio	100 m² BVO	1,60	5,50	7,40	93%
Fitnessstudio/sportschool (< 1.500 m² BVO)		1,40	4,80	6,50	87%
Fitnesscentrum (> 1.500 m² BVO)		1,70	6,30	7,40	90%
Wellnesscentrum (thermen/kuur-/beautycentrum)		Nvt	9,30	10,30	99%
Sauna/hamman		2,50	6,70	7,30	
Sporthal		1,55	2,85	3,45	96%
Sportzaal		1,15	2,75	3,55	94%
Tennishal		0,30	0,50	0,50	87%
Padelhal		0,35	0,65	0,65	87%
Squashhal		1,60	2,70	3,20	84%
Zwembad overdekt	100 m² bassin	Nvt	11,50	13,30	97%
Zwembad openlucht		Nvt	12,90	15,80	99%
Zwemparadijs		Nvt	4,00	4,00	99%
Sportveld***	ha netto terrein	20,00	20,00	20,00	95%
Kunstijsbaan (< 400 m)	100 m² BVO	1,25	1,85	2,05	98%
Kunstijsbaan (400 m)		Nvt	2,55	2,75	
Jachthaven	ligplaats	0,60	0,60	0,60	
Golfoefencentrum	centrum	Nvt	51,10	56,20	93%
Golfbaan	18 holes	Nvt	96,00	118,30	98%
Indoorspeeltuin (< 2.500 m² BVO)	100 m² BVO	3,10	4,70	5,10	97%
Indoorspeeltuin (2.500-5.000m² BVO)		3,70	5,60	6,60	98%
Indoorspeeltuin (> 5.000 m² BVO)		3,90	5,80	6,40	
Kinderboerderij	boerderij	3,10	4,70	5,10	97%
Manege	box	Nvt	Nvt	0,40	90%
Dierenpark	ha netto terrein	8,00	8,00	8,00	99%
Attractie- en pretpark		Nvt	8,00	8,00	
Volkstuin	10 tuinen	Nvt	1,35	1,45	100%
Plantentuin	tuin	Nvt	10,50	13,50	99%

* Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%) Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand

** Theater/schouwburg: 100 zitplaatsen is circa 300 m² BVO

*** Sportveld: exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten

4.4.2 Sport, cultuur en ontspanning – Fiets

Functie*	Eenheid	Parkeernorm	
		Centrum (Stations-gebied)	Rest bibeko
Bibliotheek	100 m ² BVO	3,0	
Bioscoop filmtheater/-huis		7,8	1,4
Dansstudio fitnessstudio/sportschool fitnesscentrum		6,0	2,0
Museum		0,9	
Sporthal/-zaal		2,5	
Sportveld	ha netto terrein	50	
Theater	100 zitplaatsen	24,0	18,0
Zwembad overdekt	100 m ²	20,0	
Zwembad openlucht	bassin	28,0	

* voor de overige functies binnen hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Aantal fietsers dient per functie te worden onderbouwd.

4.5 Horeca en (verblijfs)recreatie

4.5.1 Horeca en (verblijfs)recreatie – Auto

Functie	Eenheid	Parkeernorm			Aandeel bezoekers
		Centrum (Stations-gebied)	Rest bibeko	Buiten-gebied	
Camping	plaats	Nvt	Nvt	1,20	90%
Bungalowpark	bungalow	Nvt	1,70	2,10	91%
Hotel 1 ster	10 kamers	0,40	2,40	4,50	77%
Hotel 2 sterren		1,35	4,05	6,25	80%
Hotel 3 sterren		2,10	5,00	6,80	77%
Hotel 4 sterren		3,40	7,20	9,00	73%
Hotel 5 sterren		5,30	10,60	12,60	65%
Café/bar/cafetaria	100 m ² BVO	5,00	6,00	Nvt	90%
Restaurant		5,00	6,00	8,00	80%
Discotheek		6,90	20,80	20,80	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw		5,50	8,50	Nvt	99%

* camping: exclusief 10% parkeervraag door gasten van bezoekers

4.5.2 Horeca en (verblijfs)recreatie – Fiets

Functie*	Parkeernorm (Parkeergelegenheid per 100m ² BVO)		
	Centrum (Stations-gebied)	Rest bibeko	Buitengebied
Fastfoodrestaurant**	10,00	3,50	2,50
Restaurant**	7,00	0,00	0,00
Restaurant (luxe)	2,00	0,00	0,00
Café	7,00	7,00	0,00

* voor de overige functies binnen hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Aantal fietsers dient per functie te worden onderbouwd.

** Terras oppervlak meetellen ten behoeve van functies Fastfoodrestaurant en restaurant

4.6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

4.6.1 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen - Auto

Functie	Eenheid	Centrum (Stations- gebied)	Rest bibeko	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	behandel-kamer	2,05	2,95	3,25	57%
Fysiotherapiepraktijk		1,25	1,75	1,95	
Consultatiebureau		1,35	1,85	2,15	
Consultatiebureau voor ouderen		1,30	1,90	2,20	38%
Tandartsenpraktijk		1,55	2,35	2,65	47%
Gezondheidscentrum		1,55	2,15	2,45	55%
Apotheek	apothek	2,25	3,15	Nvt	45%
Ziekenhuis	100m2 bvo	1,40	1,70	2,00	29%
Crematorium	(deels) gelijktijdige plechtigheid	Nvt	30,10	30,10	99%
Begraafplaats		Nvt	31,60	31,60	97%
Religiegebouw	zitplaats	0,15	0,15	Nvt	-
Verpleeg-verzorgingstehuis	wooneenheid	0,60	0,60	Nvt	60%

4.6.2 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen – Fiets

Functie	Eenheid	Parkeernorm	Aandeel bezoekers
Apotheek	Locatie	11,00	7,00
Begraafplaats/crematorium	(deels) gelijktijdige plechtigheid	5,00	5,00
Gezondheidscentrum	100m2 bvo	1,70	1,30
Religiegebouw	100 zitplaatsen	30,00	30,00
Ziekenhuis	100m2 bvo	1,00	0,40

* voor de overige functies binnen hoofdgroep Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Aantal fietsers dient per functie te worden onderbouwd.

4.7 Onderwijs

4.7.1 Onderwijs – Auto

Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijf

Voor het halen en brengen van kinderen bij een basisschool of een kinderdagverblijf zijn ook parkeerplaatsen nodig. De parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen is afhankelijk van een viertal factoren:

- A aantal leerlingen
- B percentage kinderen met de auto (30% = 0,30)
- C reductiefactor parkeerduur
- D aantal kinderen per auto

De aanvullende parkeeropgave wordt voor de verschillende groepen met de volgende formule berekend:

	Aanvullende parkeeropgave = A * B * C * D
Kinderdagverblijf	(aantal leerlingen) x % x 0,25 x 0,75
Groepen 1 t/m 3	(aantal leerlingen) x % x 0,5 x 0,75
Groepen 4 t/m 8	(aantal leerlingen) x % x 0,25 x 0,85

Indien aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 met minimaal 30 minuten worden gescheiden, mag de parkeeropgave met 40% worden gereduceerd.

Functie	Eenheid	Parkeernorm			
		Centrum (Stations- gebied)	Rest bibeko	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf*	100 m ² bvo	1,00	1,40	1,50	0%
Basisschool*	lokaal	0,75	0,75	0,75	0%
Middelbare school	100	3,70	4,90	4,90	11%
ROC	leerlingen	4,70	5,80	5,90	7%
Avondonderwijs	10 leerlingen	4,50	6,80	10,50	95%

* kinderdagverblijf, basisschool: exclusief kiss & ride. Zie hiervoor onderdeel halen en brengen.

4.7.2 Onderwijs – Fiets

Functie	Eenheid	Parkeernorm	
		Centrum (Stations- gebied)	Rest bibeko
Basisschool < 250 leerlingen	10 leerlingen	4,30	4,30
Basisschool 250 - 500 leerlingen		5,00	5,00
Basisschool > 500 leerlingen		6,20	6,20
Basisschool - medewerkers		0,40	0,40
Middelbare school - leerlingen	100 m ² BVO	10,00	10,00
Middelbare school - medewerkers		0,60	0,40
ROC - leerlingen		12,00	12,00
ROC - medewerkers		0,90	0,90

Aldus vastgesteld in zijn openbare vergadering van 10 december 2025,

Waarbij eveneens is besloten tot intrekking van de Parkeernormen Gemeente Boxtel 2007,

De gemeenteraad van Boxtel,

De griffier,

I. Smits

De voorzitter,

R. van Meygaarden