Veldhoven

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Veldhoven

Nr. 541174

19 november

2026

Nota Parkeernormen 2025 Gemeente Veldhoven

Algemene bepalingen

Artikel 1.1. Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?
De komende jaren komen er grote opgaven en kansen op de gemeente Veldhoven af. De uitdaging is om de stevige basis te behouden die er nu is en dit te versterken waar het kan. Waarbij het doel is om op de lange termijn een duurzame, leefbare gemeente te zijn waar inwoners, bezoekers en ondernemers zich thuis voelen.

Mobiliteit speelt een belangrijke rol bij het zorgen voor een prettige leefomgeving, de veranderende bevolking, de klimaatopgaven zoals hittestress en wateroverlast en bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen. De manier waarop we ons gaan verplaatsen gaat veranderen. Zoals benoemd in de Mobiliteitsvisie en programma gaan we inzetten op een mobiliteitstransitie door middel van het STOMP principe. Lopen, fietsen en openbaar vervoer gaan we versterken om zo de keuzevrijheid te vergroten in hoe iemand zich wil verplaatsen. Tegelijkertijd is ook de realiteit dat de auto een aanzienlijke rol blijft spelen in de verplaatsingen van, naar en in Veldhoven.

De keuzes uit de Mobiliteitsvisie zijn ook van invloed op het parkeren bij nieuwbouw, transformaties en functiewijzigingen. Een reis met de auto en fiets begint en eindigt met parkeren en is daarmee een vast onderdeel van hoe we ons verplaatsen. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen is daarmee een belangrijk instrument om de mobiliteit te veranderen.

De huidige parkeernormen van de gemeente Veldhoven dateren uit 2021. Sindsdien hebben zich diverse ontwikkelingen voorgedaan die een herziening noodzakelijk maken. Zo zijn de landelijke CROW-parkeernormen geactualiseerd, wat aanpassing van de lokale normen vereist. Daarnaast zijn er nieuwe gemeentelijke ambities en doelstellingen vastgesteld, en is het aantal bewoners en werknemers toegenomen. Deze ontwikkelingen maken een actualisatie van de Nota Parkeernormen noodzakelijk.

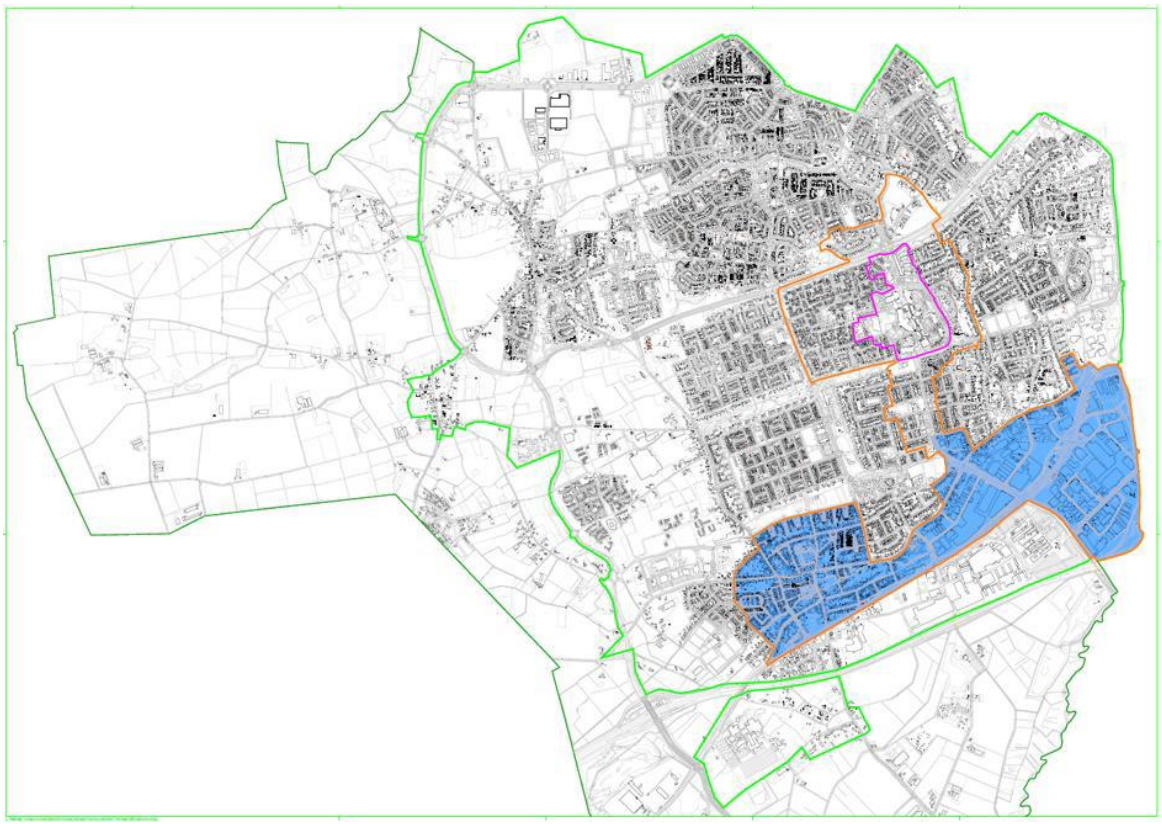
Artikel 1.2. Doel van deze Nota Parkeernormen
Deze 'Nota Parkeernormen' heeft als doel om de parkeereis voor auto en fiets te bepalen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Een omgevingsvergunning is verplicht bij het bouwen, vernieuwen, veranderen, vergroten of aanpassen van de functie van een gebouw of gronden.

Op basis van de beleidsregels in deze nota wordt vastgesteld: 1) hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen nodig zijn; 2) waar deze moeten worden aangelegd of beschikbaar worden gesteld en 3) hoe dat in de praktijk moet gebeuren. Het voldoen aan de eisen uit deze Nota Parkeernormen is een voorwaarde voor het verlenen van de omgevingsvergunning. Wanneer de aanvraag voor een omgevingsvergunning niet (volledig) voldoet, dan is dat een reden om de omgevingsvergunning te weigeren.

Artikel 1.3. Parkeernormen als onderdeel van parkeerbeleid
Parkeernormen is één van de instrumenten binnen parkeerbeleid. Het sturen op de juiste parkeerder op de juiste plaats vraagt om samenhang in de manier waarop het parkeren wordt geregeld. Deze Nota Parkeernormen heeft daarom een relatie met de bestaande parkeerbelasting- en parkeerverordening.

De locatie van een bouwontwikkeling bepaalt welke autoparkeernormen van toepassing zijn en is daarmee afhankelijk van het gebied. Er wordt onderscheid gemaakt door middel van een gebiedsindeling (Tabel 1).

De gemeente Veldhoven wil rondom de HOV4-as de mobiliteitstransitie stimuleren. Kijkende naar de grote ontwikkelingen in dit gebied gaan we extra inzetten op het gebruik van openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit. In de nieuwe parkeernormennota is daarom een aparte HOV4 zone opgenomen met een minimale auto parkeernorm en een maximale fietsparkeernorm.



Gebied	Omschrijving
A	HOV4-gebied
A	Centrum
B	Schil centrum
C	Rest bebouwde kom
D	Buitengebied

Tabel 1. Gebiedsaanduiding en omschrijvingen.

Fietsparkeren

De gemeente Veldhoven zet in op een mobiliteitstransitie door fietsen te stimuleren. Een belangrijk onderdeel hiervan is dat er voldoende en goede fietsparkeerplaatsen zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom zijn er in deze Nota eisen opgenomen over hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn en waar en hoe deze moeten worden gemaakt of beschikbaar worden gesteld.

Artikel 2.1. Hoeveel fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd?

Voorzien in de fietsparkeereis

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende fietsparkeerplaatsen worden aangelegd of beschikbaar worden gesteld.
- Het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen wordt per functie bepaald met fietsparkeernormen (zie onderstaande tabellen). Er mogen niet minder fietsparkeerplaatsen zijn dan de norm aangeeft. Meer fietsparkeerplaatsen maken mag wel.
- Alleen de extra vraag naar fietsparkeerplaatsen die de ruimtelijke ontwikkeling veroorzaakt moet worden opgelost. Een ruimtelijke ontwikkeling wordt niet verplicht extra fietsparkeerplaatsen te realiseren om een bestaand tekort aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te lossen. In artikel 4.3 is opgenomen hoe de parkeereis voor fietsparkeren wordt bepaald.

Artikel 2.2. Waar moeten fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd?

Fietsparkeren op eigen terrein als uitgangspunt

- Fietsparkeerplaatsen voor vaste gebruikers worden op eigen terrein gerealiseerd.
- Ook voor bezoekers is het uitgangspunt dat de fietsparkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn.

Artikel 2.3. Hoe moeten fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd?

Fietsparkeren op eigen terrein bij woningen	Fietsparkeren op eigen terrein bij niet-woonfuncties
Bewoners	**Vaste gebruikers**
• Bewoners parkeren hun fiets in een individuele, overdekte en afsluitbare berging met minimaal een vloeroppervlakte van 5 m², bij een breedte van minstens 1,8 en een hoogte van minstens 2,3 meter. • Wanneer het gebruiksoppervlak van de woning kleiner is dan 50 m² is het niet vereist dat elke woning een aparte berging heeft. De berging mag dan gedeeld worden, maar moet wel minimaal 1,5 m² zijn per woning. Deze gedeelde fietsberging dient overdekt, afsluitbaar te zijn en voorzien van oplaadpunten voor E-bikes. Ook moeten de fietsen op een goede manier aan de fietsenrekken bevestigd kunnen worden. • Ook voor woningen groter dan een gebruikersoppervlakte van 50 m2 mag het fietsparkeren wordt gerealiseerd in een gemeenschappelijke fietsstalling. Aangezien de berging naast het parkeren van fietsen ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er bij het realiseren van een gemeenschappelijke fietsstalling ook een individuele berging van minimaal 2,7 m² worden gemaakt.	• Fietsparkeerplaatsen voor vaste gebruikers moeten inpandig of overdekt zijn.
Bezoekers	**Bezoekers**
• Bij appartementen zijn aparte fietsparkeernorm voor bezoekers nodig. Bezoekers parkeren hun fiets in fietsrekken of fietsnietjes. Dat mag inpandig en/of overdekt.	• Bezoekers van niet-woonfuncties parkeren hun fiets in een openbaar toegankelijke voorziening.

Tabel 2. Vormeisen fietsparkeren op eigen terrein per type functie en doelgroep

Fietsparkeernormen
In het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) staan de minimale eisen waaraan voldaan moet worden bij de nieuwbouw van woon-functies. Gemeente Veldhoven biedt de initiatiefnemer ook de mogelijkheid om een gelijkwaardig (collectief) alternatief te realiseren, waarbij het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein t.b.v. woningbouw wordt vastgesteld aan de hand van gemeentelijke fietsparkeernormen. Ook bij de nieuwbouw van niet-woon-functies zijn fietsparkeerplaatsen vereist. De benodigde aantallen fietsparkeerplaatsen worden bepaald aan de hand van de gemeentelijke fietsparkeernormen. De fietsparkeernormen voor woon- en niet-woon-functies zijn afhankelijk van de locatie (gebieden) van de ontwikkeling. De desbetreffende gebiedsindeling is te raadplegen in onderstaande tabel.

Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL)		
Grondgebonden woningen	Per woning	• Elke woning heeft een individuele, afsluitbare berging met minimaal een vloeroppervlakte van 5 m², bij een breedte van minstens 1,8 en een hoogte van minstens 2,3 meter. • Wanneer het gebruiksoppervlak van de woning kleiner is dan 50 m² is het niet vereist dat elke woning een aparte berging heeft. De berging mag dan gedeeld zijn, maar moet wel minimaal 1,5 m² zijn per woning • Ook voor woningen groter dan een gebruikersoppervlakte van 50 m2 mag het fietsparkeren wordt gerealiseerd in een gemeenschappelijke fietsstalling.
Niet grondgebonden woningen	Per woning	

Tabel 3. Besluit Bouwwerken Leefomgeving en gelijkwaardig (collectief) alternatief

De gemeentelijke fietsparkeernormen voor zowel woon-functies als niet-woon-functies zijn gebaseerd op de landelijke CROW-parkeerkencijfers bandbreedte voor de fiets (2025), variërend tussen minimum, gemiddeld en maximum. Gemeente Veldhoven kiest voor de HOV4 zone het maximum, voor centrum en schil centrum het gemiddelde en voor rest bebouwde kom en buitengebied het minimum van de landelijke CROW-fietsparkeerkencijfers. Met deze fietsparkeernormen wordt het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen bepaald waarin bouwontwikkelingen in de gemeente moeten voorzien.

KOOPWONINGEN	HOV4-gebied		Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	Bewo-ners	**Bezoe-kers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewo-ners**	**Bezoe-kers**
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND										
Woning	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP										
Woning	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK										
Woning	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2
KOOP, APPARTEMENT										
Woning kleiner dan 75 m² BVO	4,0	0,3	3,25	0,3	3,25	0,3	2,5	0,25	2,5	0,2
Woning van 75 tot 100 m² BVO	5,0	0,3	4,25	0,3	4,25	0,3	3,5	0,25	3,5	0,2
Woning van 100 en groter m² BVO	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2

Tabel 4. Fietsparkeernormen koopwoningen

HUURWONINGEN	**HOV4-gebied**		**Centrum**		**Schil centrum**		**Rest bebouwde kom**		**Buitengebied**	
	Bewo-ners	**Bezoe-kers**	**Bewo-ners**	**Bezoe-kers**	**Bewo-ners**	**Bezoe-kers**	**Bewo-ners**	**Bezoekers**	**Bewo-ners**	**Bezoe-kers**
HUUR, HUIS, VRIJE SECTOR										
Twee-onder-een-kap	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2
Rijwoning	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2
HUUR, HUIS, SOCIALE HUUR										
Twee-onder-een-kap	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2
Rijwoning	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2
HUUR, APPARTEMENT, VRIJE SECTOR										
Woning kleiner dan 30 m² BVO	3,0	0,3	2,5	0,3	2,5	0,3	2,0	0,25	2,0	0,2
Woning kleiner dan 75 m² BVO	4,0	0,3	3,25	0,3	3,25	0,3	2,5	0,25	2,5	0,2
Woning van 75 tot 100 m² BVO	5,0	0,3	4,25	0,3	4,25	0,3	3,5	0,25	3,5	0,2
Woning van 100 en groter m² BVO	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2
HUUR, APPARTEMENT, SOCIALE HUUR										
Woning kleiner dan 30 m² BVO	3,0	0,3	2,5	0,3	2,5	0,3	2,0	0,25	2,0	0,2
Woning kleiner dan 75 m² BVO	4,0	0,3	3,25	0,3	3,25	0,3	2,5	0,25	2,5	0,2
Woning van 75 tot 100 m² BVO	5,0	0,3	4,25	0,3	4,25	0,3	3,5	0,25	3,5	0,2
Woning van 100 en groter m² BVO	6,0	0,3	5,0	0,3	5,0	0,3	4,0	0,25	4,0	0,2
OVERIGE TYPE WONINGEN										
Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten	1,5	0,3	1,35	0,3	1,35	0,3	1,2	0,25	1,2	0,2
Serviceflat	0,8	0,3	0,55	0,3	0,55	0,3	0,5	0,25	0,5	0,2
Kleine eenpersoonswoning (tiny house)	3,0	0,3	2,5	0,3	2,5	0,3	2,0	0,25	2,0	0,2

Tabel 5. Fietsparkeernormen huurwoningen

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (Inclusief bezoekers)				
		HOV4-ge-bied	**Centrum**	**Schil centrum**	**Rest bebouwde kom**	**Buitengebied**
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m2 BVO	1,3	1,7	1,15	0,9	0,7
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties)	per balie	2,2	3	2,05	1,2	1
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers-extensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 BVO	1,2	1,4	1,1	0,8	0,7
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekers-extensief (loods, opslag, transport-bedrijf)	per 100 m2 BVO	0,6	0,6	0,45	0,3	0,3

Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 BVO	1	1,15	0,85	0,6	0,6
Opslagruimte (particulier)	per vesti-ging	0	0	0	4	4

Tabel 6. Fietsparkeernormen werklocaties

HOOFDCATEGORIE WINKELEN EN BOOD-SCHAPPEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)				
		HOV4-ge-bied	**Centrum**	**Schil cen-trum**	**Rest bebouw-de kom**	**Buitengebied**
Buurtsupermarkt	per 100 m2 BVO	3,6	3,7	2,65	1,3	n.v.t.
Fullservice-supermarkt	per 100 m2 BVO	5,3	5,35	4,1	2,5	n.v.t.
grote supermarkt (XL)	per 100 m2 BVO	5,3	5,35	4,1	2,5	n.v.t.
groothandel specialist (bijvoorbeeld levens-middelen, kantoorartikelen)	per 100 m2 BVO	2,2	n.v.t.	1,65	0,9	n.v.t.
groothandel algemeen	per 100 m2 BVO	2,2	n.v.t.	1,65	0,9	n.v.t.
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)cen-trum	per 100 m2 BVO	4,6	3,35	3,6	2,1	n.v.t.
wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m2 BVO	5,4	n.v.t.	4,35	2,7	n.v.t.
wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m2 BVO	6	n.v.t.	4,95	3,3	n.v.t.
wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m2 BVO	6,6	n.v.t.	5,55	3,8	n.v.t.
stadsdeelcentrum	per 100 m2 BVO	7,2	n.v.t.	6,15	4,2	n.v.t.
weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscen-trum	per 100 m2 BVO	4,6	3,35	3,6	2,1	n.v.t.
kringloopwinkel	per 100 m2 BVO	2,8	n.v.t.	2,45	1,4	1,1
bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 BVO	0,6	0,4	0,4	0,1	0,1
woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 BVO	0,6	0,4	0,4	0,1	0,1
woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,1	0,1
meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m2 BVO	0,7	n.v.t.	0,5	0,2	n.v.t.
winkelboulevard	per 100 m2 BVO	0,7	n.v.t.	0,5	0,2	n.v.t.
outletcentrum	per 100 m2 BVO	0,7	n.v.t.	0,5	0,2	0,1
bouwmarkt	per 100 m2 BVO	0,6	n.v.t.	0,45	0,2	0,1
tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	0,6	n.v.t.	0,45	0,2	0,1
groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	0,6	n.v.t.	0,45	0,2	0,1

Tabel 7. Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)				
		HOV4-ge-bied	**Centrum**	**Schil cen-trum**	**Rest bebouw-de kom**	**Buitengebied**
Cultureel centrum/ buurthuis/ wijkge-bouw	Per 100 m2 BVO	5,5	4	4	1,8	1,4
Bibliotheek	per 100 m2 BVO	5,5	4	4	1,8	1,4
Museum	per 100 m2 BVO	1,4	1,7	1,25	0,7	n.v.t.
Bioscoop	per 100 m2 BVO	10	9	7,5	2	0,8
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 BVO	10	9	7,5	2	0,8
Theater/schouwburg	per 100 m2 BVO	31	26	20,5	9	7
Musicaltheater	per 100 m2 BVO	31	26	20,5	9	7
Casino	per 100 m2 BVO	3	2	2	0,8	0,8
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	3,9	4,5	3,2	2	1,9
Biljart-/snookercentrum	per tafel	2,2	2,5	1,85	1,2	0,9
Dansstudio	per 100 m2 BVO	5,5	5,85	3,7	1,7	1
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 BVO	5,5	5,85	3,7	1,7	1
Fitnesscentrum	per 100 m2 BVO	5,5	5,85	3,7	1,7	1
Wellnesscentrum (thermen, kuurcen-trum, beautycentrum)	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2	2
Sauna, hammam	per 100 m2 bassin	6	5,5	4	2	2
Sporthal*	per 100 m2 BVO	4,3	5,5	3,9	2,7	2,2
Sportzaal*	per 100 m2 BVO	4,3	6,7	3,9	2,4	1,9
*een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.						
Tennishal	per 100 m2 BVO	0,8	0,8	0,65	0,4	0,4

Padelhal	per 100 m2 BVO	1,4	1,55	1,15	0,7	0,7
Squashhal	per 100 m2 BVO	3,5	5,1	3,4	2,9	2,4
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	32	n.v.t.	26	15	10
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	43	n.v.t.	34	20	15
Zwemparadijs	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8	8
Sportveld	per hectare netto terrein	85	57,5	57,5	30	30
Stadion	per zitplaats	0,3	0,2	0,2	0,1	n.v.t.
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 BVO	2,9	3,05	2,5	1,8	1,5
Kunstijsbaan (400 meter	per 100 m2 BVO	4,3	n.v.t.	3,9	3,1	2,7
Ski- snowboardhal	per 100 m2 sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,1	n.v.t.
Jachthaven	per ligplaats	0,2	0,15	0,15	0,1	0,1
Golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	10	10
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 hectare	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	10	10
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m2 BVO	2	1,5	1,5	0,5	0,2
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m2 BVO	2	1,5	1,5	0,5	0,2
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m2 BVO	2	1,5	1,5	0,5	0,2
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	20	12,5	12,5	5	5
Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4
Dierenpark	per hectare netto terrein	16,1	10,75	10,75	5,4	5,4
Attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5,4	5,4
Volkstuin	per 10 tuinen	2,1	n.v.t.	1,9	1,6	1,4
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	24,4	n.v.t.	19,7	10,7	8,3

Tabel 8. Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

HOOFDCATEGORIE HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)				
		HOV4-gebied	**Centrum**	**Schil centrum**	**Rest bebouwde kom**	**Buitengebied**
Camping (kampeerterrein) - exclusief 10% voor gasten en bezoekers	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,1
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,1	0,1
1* hotel	per 10 kamers	3	2	2	1	1
2* hotel	per 10 kamers	3	2	2	1	1
3* hotel	per 10 kamers	3	2	2	1	1
4* hotel	per 10 kamers	3	2	2	1	1
5* hotel	per 10 kamers	3	2	2	1	1
Bed & Breakfast	per 10 kamers	3	2	2	1	1
Cafe/bar/cafetaria	per 100 m2 BVO	20	11,5	11,5	3	n.v.t.
Restaurant	per 100 m2 BVO	20	11,5	11,5	3	n.v.t.
Discotheek	per 100 m2 BVO	20	12,5	12,5	5	1
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 BVO	1,5	1	1	0,5	n.v.t.

Tabel 9. Fietsparkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)				
		HOV4-gebied	**Centrum**	**Schil centrum**	**Rest bebouwde kom**	**Buitengebied**
Huisartsenpraktijk(-centrum)	per behandelkamer	1,8	1,35	1,35	0,7	0,3
Apotheek	per apotheek	10	7	7	4	n.v.t.
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,8	1,35	1,35	0,7	0,3
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,8	1,35	1,35	0,7	0,3
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,8	1,35	1,35	0,7	0,3

Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	3,8	2,7	2,7	1,4	1,2
Gezondheidscentrum - exclusief parkeren i.r.t. apotheek indien aanwezig	per behandelkamer	1,8	1,35	1,35	0,7	0,3
Ziekenhuis - exclusief bezoekers en medewerkers	per 100 m2 BVO	0,8	0,55	0,55	0,5	0,5
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	1,4	1,1	1	0,6	0,4
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3	3
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3	3
Religiegebouw	per zitplaats	0,6	0,45	0,45	0,3	0,3
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,35	0,35	0,1	n.v.t.

Tabel 10. Fietsparkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)				
		HOV4-gebied	**Centrum**	**Schil centrum**	**Rest bebouwde kom**	**Buitengebied**
Kinderdagverblijf (crèche) - exclusief kiss&ride	per 100 m2 BVO	1,5	1	1	0,5	0,5
Basisonderwijs - exclusief kiss&ride	per leslokaal	18	11,5	11,5	5	5
Middelbare school (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	100	80	80	60	60
ROC (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	60	48	48	36	36
Hogeschool (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	80	64	64	48	48
Universiteit (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	80	64	64	48	48
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (bezoekers zijn studenten)	per 10 studenten	5	3,75	3,75	2,5	2,5

Tabel 11. Fietsparkeernormen onderwijslocaties

3. Autoparkeren

Hoewel lopen, fietsen en openbaar vervoer steeds belangrijker worden, blijft de auto belangrijk in de manier waarop we ons verplaatsen in Veldhoven. Er moeten bij ruimtelijke ontwikkelingen daarom voldoende autoparkeerplaatsen komen. Op basis van deze Nota wordt bepaald hoeveel autoparkeerplaatsen nodig zijn, en waar en hoe deze autoparkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

Artikel 3.1. Hoeveel autoparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd?

Voorzien in de autoparkeereis

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende autoparkeerplaatsen worden gemaakt of beschikbaar worden gesteld.
- Het aantal benodigde autoparkeerplaatsen wordt per functie bepaald met autoparkeernormen. De hoogte van de autoparkeernormen is afhankelijk van de locatie waar ontwikkeld wordt (tabel 13 t/m 19). Bij het toepassen van de parkeernormen mogen er niet minder autoparkeerplaatsen gerealiseerd worden dan hetgeen de parkeernormen aangeeft. De parkeernormen en locatie zijn dus bepalend voor het minimaal en maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. In de HOV4, centrum en schil centrum zone mogen geen extra parkeerplaatsen aangelegd worden.
- Het is ook mogelijk om deelauto's toe te passen. De parkeernorm blijft de cijfers zoals in deze parkeernormennota is aangegeven. Maar bij norm wordt wel rekening ermee gehouden dat per 20 toegevoegde woningen 1 deelauto mag worden toegepast. En dat 1 deelauto 5 privéauto's vervangt. Daarmee vervangt 1 deelauto dus 4 'normale' parkeerplaatsen, omdat hij zelf ook een parkeerplaats nodig heeft. De ontwikkelaar/aanvrager moet hierbij een contract afsluiten dat de deelauto's voor een periode van minimaal 10 jaar beschikbaar zijn voor de ontwikkeling. Contractueel wordt dit ook met de gemeente vastgelegd.

Artikel 3.2. Waar moeten autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd?

Randvoorwaarden voor de parkeeroplossing

- Voor het invullen van de autoparkeereis gelden de volgende randvoorwaarden:

- De autoparkeerplaatsen die worden ingezet voor een ruimtelijke ontwikkeling moeten liggen binnen loopafstand (bijlage 1).
- De autoparkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moeten voldoen aan de minimale kwaliteitseisen (artikel 3.3).

Autoparkeren op eigen terrein als uitgangspunt
- Autoparkeerplaatsen voor vaste gebruikers (zoals bewoners & medewerkers) worden op eigen terrein gerealiseerd.
- Bij het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein moeten omrekenfactoren worden toegepast. Per type parkeervoorziening wordt uitgegaan van het opgenomen berekeningsaantal om te bepalen of er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein komen (bijlage 3).
- Ook autoparkeerplaatsen voor bezoekers moeten op eigen terrein liggen. Deze parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Hekken, slagbomen of andere afsluitingen mogen de toegang van parkeerplaatsen voor bezoekers niet belemmeren.

Ontheffingsmogelijkheden
Wanneer het niet mogelijk is om op eigen terrein (volledig) te voldoen aan de autoparkeereis, kan ontheffing worden verleend als aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Er zijn een aantal ontheffingsmogelijkheden. Het is ter beoordeling aan het college om te bepalen of ontheffing wordt verleend.

Ontheffingsmogelijkheid 1. Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen
- De parkeereis kan (deels) worden ingevuld door het kopen of huren van bestaande parkeerplaatsen die niet in eigendom van de initiatiefnemer zijn. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
- De initiatiefnemer moet aantonen dat het benodigde aantal autoparkeerplaatsen op ieder dagdeel beschikbaar zijn;
- Er moet door de initiatiefnemer een koop- of huurcontract worden afgesloten waaruit blijkt dat:
- De eigenaar van de private parkeerplaatsen het afgesproken aantal autoparkeerplaatsen beschikbaar stelt en beschikbaar houdt voor de ruimtelijke ontwikkeling voor een periode van minimaal 10 jaar;
- De overeenkomst die gesloten wordt tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van de parkeerplaatsen ook bindend is voor toekomstige eigenaren.
- Maximaal 5 parkeerplaatsen van particuliere parkeervoorzieningen mogen worden ingezet per bouwontwikkeling;

Ontheffingsmogelijkheid 2. Gebruik van openbare parkeervoorzieningen
- Als op eigen of privéterrein niet (volledig) aan de autoparkeereis kan worden voldaan, dan kan de parkeereis (deels) worden opgelost door gebruik te maken van openbare parkeergarages van de gemeente Veldhoven. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
- Het gebruik van deze parkeerplaatsen kan alleen als de bezettingsgraad (op maatgevende momenten) acceptabel blijft. Dit is ter beoordeling aan het college.
- Bij het gebruik van openbare parkeervoorzieningen worden abonnementen afgenomen bij de gemeente Veldhoven.

Ontheffingsmogelijkheid 3. Gebruik van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte
- Als er ook in particuliere of openbare parkeervoorzieningen geen volledige oplossing is, kan een deel van de parkeereis worden ingevuld met bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte (waaronder parkeerterreinen). Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
- De bezettingsgraad mag niet hoger zijn dan 90%, inclusief de extra parkeervraag vanuit de ruimtelijke ontwikkeling;
- De beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen op ieder dagdeel is aangetoond met een parkeeronderzoek (zie bijlage 4);
- Maximaal 5 parkeerplaatsen in de openbare ruimte mogen worden ingezet per bouwontwikkeling;
- Voor de HOV4-, centrum- en schil centrum gebieden van Veldhoven is deze optie niet van toepassing. Door de bestaande druk op het parkeerareaal in deze gebieden, in combinatie met de ontwikkelingen en ambities welke boven de markt hangen, behoort het benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet tot de mogelijkheden.

Artikel 3.3. Hoe moeten autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd?
Kwaliteitseisen voor autoparkeerplaatsen

- Autoparkeerplaatsen die worden aangelegd of beschikbaar gesteld om te voorzien in de parkeereis moeten voldoen aan eisen over kwaliteit en grootte. De kwaliteit van parkeerplaatsen wordt beoordeeld op basis van de volgende publicaties:
- Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages of de opvolger daarvan.
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.
- In plaats van reguliere verharding wordt klimaat adaptieve inrichting van parkeerplaatsen gestimuleerd (zoals gebruik van waterdoorlatende materialen en/of waar beplanting doorheen kan groeien).

Laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen

- Autoparkeerplaatsen op eigen terrein bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan landelijke regels[1] over laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen:

Gehandicaptenparkeerplaatsen (gpp)

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn binnen een loopafstand van maximaal 100 meter tot de ingang van het gebouw. De regels zijn afhankelijk van de functie(s) die bij de ruimtelijke ontwikkeling komen:

Categorie functie(s)	Minimale parkeereis	Percentage gpp	Minimum aantal gpp
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	15 pp.	5%	1
Sport, ontspanning, winkelen en boodschappen doen	25 pp.	2%	1
Werken	50 pp.	1%	1

Tabel 12. Overzicht eisen gehandicaptenparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen

Autoparkeernormen

KOOPWONINGEN	HOV4-gebied		Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	Bewoners	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND										
Woning	1,1	0,1	1,3	0,1	1,5	0,1	1,8	0,15	2,1	0,2
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP										
Woning	1,0	0,1	1,2	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,9	0,2
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK										
Woning	0,9	0,1	1,1	0,1	1,3	0,1	1,5	0,15	1,7	0,2
KOOP, APPARTEMENT										
Woning kleiner dan 75 m² BVO	0,6	0,1	0,9	0,1	1	0,1	1,2	0,15	1,3	0,2
Woning van 75 tot 100 m² BVO	0,7	0,1	1	0,1	1,1	0,1	1,2	0,15	1,4	0,2
Woning van 100 en groter m² BVO	0,9	0,1	1,1	0,1	1,3	0,1	1,6	0,15	1,8	0,2

Tabel 13. Autoparkeernormen koopwoningen

HUURWONINGEN	HOV4-gebied		Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	Bewoners	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**
HUUR, HUIS, VRIJE SECTOR										
Woning	0,7	0,1	0,9	0,1	1,1	0,1	1,2	0,15	1,4	0,2
	HOV4-gebied		**Centrum**		**Schil centrum**		**Rest bebouwde kom**		**Buitengebied**	
	Bewoners	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**	**Bewoners**	**Bezoekers**
HUUR, HUIS, SOCIALE HUUR										
Woning	0,4	0,1	0,7	0,1	0,8	0,1	1	0,15	1,1	0,2

1) Conform het 'Besluit Bouwwerken Leefomgeving'

HUUR, APPARTEMENT, VRIJE SECTOR										
Woning kleiner dan 30 m² BVO	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,4	0,15	0,5	0,2
Woning kleiner dan 75 m² BVO	0,2	0,1	0,5	0,1	0,6	0,1	0,8	0,15	0,9	0,2
Woning van 75 tot 100 m² BVO	0,3	0,1	0,6	0,1	0,7	0,1	0,9	0,15	1	0,2
Woning van 100 en groter m² BVO	0,7	0,1	0,9	0,1	1,1	0,1	1,2	0,15	1,3	0,2
HUUR, APPARTEMENT, SOCIALE HUUR										
Woning kleiner dan 30 m² BVO	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,4	0,15	0,5	0,2
Woning kleiner dan 75 m² BVO	0,2	0,1	0,4	0,1	0,5	0,1	0,7	0,15	0,8	0,2
Woning van 75 tot 100 m² BVO	0,2	0,1	0,5	0,1	0,6	0,1	0,8	0,15	0,9	0,2
Woning van 100 en groter m² BVO	0,3	0,1	0,6	0,1	0,7	0,1	0,9	0,15	1	0,2
OVERIGE TYPE WONINGEN										
Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten	0	0,1	0	0,1	0	0,1	0,05	0,15	0,25	0,2
Serviceflat	0,5	0,1	0,15	0,1	0,75	0,1	0,8	0,15	0,9	0,2
Kleine eenpersoonswoning (tiny house)	n.v.t.	0,1	n.v.t.	0,1	n.v.t.	0,1	0,35	0,15	0,4	0,2

Tabel 14. Autoparkeernormen huurwoningen

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	HOV4-gebied	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers aandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m2 BVO	1,3	1,15	1,55	1,65	2,55	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties)	per 100 m2 BVO	1,6	1,55	1,85	2,25	3,55	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 BVO	1,5	1,35	1,75	2,15	2,35	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 BVO	0,5	0,65	0,75	0,95	1,05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 BVO	1,1	1,05	1,35	1,55	1,95	-
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	10	10	-

Tabel 15. Autoparkeernormen werklocaties

HOOFDCATEGORIE WINKELEN EN BOODSCHAPPEN	Eenheid	HOV4-gebied	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers aandeel
Buurtsupermarkt	per 100 m2 BVO	1,7	1,9	2,7	3,4	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m2 BVO	3	3,3	4,3	5,15	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m2 BVO	5,8	5,9	6,8	7,7	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (zoals levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m2 BVO	4.9	n.v.t.	5,65	5,9	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	per 100 m2 BVO	5,4	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	88%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m2 BVO	2,1	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m2 BVO	2,7	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m2 BVO	3,3	n.v.t.	4,3	5,1	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m2 BVO	3,8	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.	81%
Kringloopwinkel	per 100 m2 BVO	0,9	n.v.t.	1,15	1,65	2,25	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 BVO	4,8	3,65	5,55	7,35	9,25	92%

Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 BVO	1,3	1,15	1,55	1,65	1,95	91%
Woonwarenhuis (zeer groot - gebaseerd op vestiging circa 25.000 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,75	5,15	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m2 BVO	1,6	n.v.t.	1,85	2,25	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	per 100 m2 BVO	3,2	n.v.t.	3,45	3,95	n.v.t.	94%
Outletcentrum	per 100 m2 BVO	7,8	n.v.t.	8,8	9,6	10,4	94%
Bouwmarkt	per 100 m2 BVO	1,5	n.v.t.	1,75	2,25	2,45	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	2	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	2	n.v.t.	2,25	2,55	n.v.t.	89%

Tabel 15. Autoparkeernormen winkelen en boodschappen

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	Eenheid	HOV4-gebied	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers aandeel
Cultureel centrum/ buurthuis/ wijkgebouw *	Per 100 m2 BVO	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0	90%
Bibliotheek	per 100 m2 BVO	0,5	0,45	0,75	1,05	1,35	97%
Museum	per 100 m2 BVO	0,5	0,4	0,6	0,95	n.v.t.	97%
Bioscoop	per 100 m2 BVO	6,9	3,2	7,9	11	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 BVO	4,2	2,6	5,2	7,7	9,9	97%
Theater/schouwburg (100 zitplaatsen is 300 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	6,4	7,3	7,9	9,8	12	87%
Musicaltheater (100 zitplaatsen is 840 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	2,9	2,9	3,4	3,9	5,1	86%
Casino	per 100 m2 BVO	5,6	5,7	6,1	6,5	8	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,8	1,6	2,3	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,8	0,85	1,05	1,35	1,75	87%
Dansstudio	per 100 m2 BVO	3,3	1,5	3,8	5,4	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 BVO	2,9	1,4	3,4	4,7	6,5	87%
Fitnesscentrum	per 100 m2 BVO	3,9	1,7	4,4	6,2	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	per 100 m2 bassin	4,1	2,5	4,6	6,6	7,3	99%
Sporthal**	per 100 m2 BVO	1,8	1,45	2,05	2,65	3,45	96%
Sportzaal**	per 100 m2 BVO	1,6	1,05	1,85	2,65	3,55	94%
Tennishal	per 100 m2 BVO	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	87%
Padelhal	per 100 m2 BVO	0,3	0,35	0,45	0,65	0,65	95%
Squashhal	per 100 m2 BVO	2,3	1,6	2,4	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	9,7	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	9,1	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4	4	95%
Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten)	per hectare netto terrein	13	20	20	20	20	94%
Stadion	per zitplaats	0,04	0,12	0,12	0,12	n.v.t.	99%

Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 BVO	1,1	1,15	1,35	1,65	2,05	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 BVO	1,8	n.v.t.	2,05	2,35	2,75	98%
Ski- snowboardhal (exclusief oefenpistes)	per 100 m2 sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,35	n.v.t.	98%
Jachthaven	per ligplaats	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	n.v.t.
Golfoefencentrum (pitch en putt - uitgaande van circa 6 hectare)	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	50,7	56,2	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 hectare	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	95,6	118,3	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m2 BVO	1,2	2,9	3,7	4,4	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m2 BVO	1,8	3,5	4,3	5,3	6,1	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m2 BVO	3,1	3,7	4,6	5,5	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gem boerderij	1,2	2,9	3,7	4,4	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	per hect netto terrein	4	8	8	8	8	99%
Attractie- en pretpark	per hect netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8	8	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	1,1	n.v.t.	1,25	1,35	1,45	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	5	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	99%

Tabel 16. Autoparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

HOOFDCATEGORIE HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE	Eenheid	HOV4-gebied	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers aandeel
Camping (kampeerterrein) - exclusief 10% voor gasten en bezoekers	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	91%
1* hotel	per 10 kamers	0,7	0,4	0,8	2,5	4,5	77%
2* hotel	per 10 kamers	1,9	1,35	2,15	3,85	6,25	80%
3* hotel	per 10 kamers	2,6	2	3,1	4,7	6,8	77%
4* hotel	per 10 kamers	4,4	3,2	4,9	6,8	9	73%
5* hotel	per 10 kamers	6,8	5	7,6	10,1	12,6	65%
Bed & Breakfast ***	per kamer	1	1	1	1	1	100%
Cafe/bar/cafetaria	per 100 m2 BVO	4	5	5	6	n.v.t.	90%
Restaurant	per 100 m2 BVO	4	5	5	6	8	80%
Discotheek	per 100 m2 BVO	10,3	6,1	12,3	18,4	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 BVO	4	4	5,5	7,5	n.v.t.	99%

Tabel 17. Autoparkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN	Eenheid	HOV4-gebied	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers aandeel
Huisartsenpraktijk(-centrum)	per behandelkamer	2,2	2,05	2,45	2,95	3,25	89%
Apotheek	per apotheek	2,5	2,25	2,75	3,15	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,2	1,25	1,45	1,75	1,95	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,3	1,25	1,55	1,85	2,15	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,5	1,3	1,6	2	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	1,55	1,95	2,35	2,65	47%
Gezondheidscentrum - exclusief parkeren i.r.t. apotheek indien aanwezig	per behandelkamer	1,6	1,55	1,85	2,15	2,45	55%
Ziekenhuis - exclusief bezoekers en medewerkers	per 100 m2 BVO	1,5	1,4	1,6	1,7	2	29%

Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,9	1,65	2,15	3,25	3,65	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,5	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%

Tabel 18. Autoparkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS	Eenheid	HOV4-gebied	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers aandeel
Kinderdagverblijf (crèche) - exclusief kiss&ride	per 100 m2 BVO	1	0,9	1,1	1,2	1,5	0%
Basisonderwijs - exclusief kiss&ride	per leslokaal	0,5	0,75	0,75	0,75	0,75	48%
Middelbare school (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	3	3,3	4	4,3	4,9	11%
ROC (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	3,8	4,2	4,8	5,2	5,9	7%
Hogeschool (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	6,9	8,3	8,9	9,5	10,9	72%
Universiteit (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	11,5	11,7	13,5	14,7	16,8	48%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (bezoekers zijn studenten)	per 10 studenten	4	4	5	6	10,5	95%

Tabel 19. Autoparkeernormen onderwijslocaties

Opmerkingen bij de tabellen parkeernormen auto

- *Cultureel centrum/ buurthuis/ wijkgebouw zijn niet opgenomen in de huidige dan wel voorgaande publicatie kencijfers CROW. De parkeernormen zoals opgenomen binnen deze parkeernota zijn gebaseerd op referentiegemeenten, waarbij een soortgelijke stedelijkheidsgraad van toepassing is.
- **een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.
- *** de functieomschrijving Bed & Breakfast is niet opgenomen in de huidige dan wel voorgaande publicatie kencijfers CROW. De parkeernormen zoals opgenomen binnen deze parkeernota zijn afgeleid uit de voorgaande parkeernota voor hotelfuncties, waarbij de eenheid ‘per kamer’ gehanteerd blijft.
- Migranten: aangezien deze doelgroep meerdere achtergronden of motieven kan kennen, is iedere plantoetsing betreffende deze doelgroep gebaat bij maatwerk. Om die reden is er verkozen geen generieke norm op te nemen voor deze doelgroep. Deze methodiek sluit overigens ook aan op de kencijfers CROW.
- Sociale huurwoningen: Een sociale huurwoning kent een begrensde huur. Dit wil zeggen dat de huur nooit hoger mag zijn dan een bepaald bedrag, zijnde de liberalisatiegrens. Dus, een woning wordt aangemerkt als sociale huurwoning wanneer de aanvangshuur (de huur die in het huurcontract staat) op of onder de liberalisatiegrens ligt. Dit betreft kale huur, waarbij servicekosten, gas/water/licht en dergelijke buiten beschouwing blijven. Voor zulke sociale huurwoningen geldt een aparte parkeernorm ten opzichte van reguliere woningen in de vrije sector, waarbij een onderscheid gemaakt is tussen appartementen en rijwoningen.
- Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten: Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke ingang toegankelijk is en geen eigen huisnummer heeft. Daarnaast zijn de bewoners buiten hun gehuurde woonruimte afhankelijk van één of meerdere gezamenlijke dagelijkse voorzieningen, zoals keuken, douche en/of toilet.
- Serviceflat: Een zelfstandige woning waarbij zorg voor hulpbehoevenden binnen handbereik is. Deze woningen zijn blijvend geschikt of eenvoudig geschikt te maken voor bewoners van alle leeftijden met een zorgvraag. De voornaamste doelgroep betreft ouderen en mindervaliden.
- Kleine eenpersoonswoning (tiny house): Een kleine maar zelfstandige eenpersoonswoning welke grondgebonden is. Veelal worden dergelijke woningen bewoond door jongeren, zowel studenten als niet-studenten. Deze woningtype betreft zowel huur- als koopwoningen. De voornaamste doelgroep voor deze woningtype zijn niet-studenten in het betaalbare segment. Het bepalen van de parkeervraag van kleine eenpersoonswoningen blijft alleen ter aller tijden maatwerk omdat deze doelgroep een grote variëteit kan kennen in mobiliteitskeuzes.

De parkeernormen per woning zijn exclusief de parkeerplaatsen die nodig zijn voor bezoekers. Het aandeel bezoekersparkeren moet worden opgeteld bij de parkeerplaatsen voor bewoners. Voor de parkeernorm voor bezoekers (per woning) is één-op-één aangesloten bij de landelijke kencijfers.

4. Toetsingskader

Op basis van dit toetsingskader wordt bepaald hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd of beschikbaar worden gesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Artikel 4.1 Rolverdeling gemeente en initiatiefnemer

De verantwoordelijkheid om het fiets- en autoparkeren op een goede manier op te lossen ligt bij de initiatiefnemer. De gemeente Veldhoven heeft een toetsende rol en beoordeelt of de voorgestelde parkeeroplossing voldoet aan deze Nota.

Artikel 4.2 Aan te leveren informatie door initiatiefnemer

Voor het in behandeling nemen van de aanvraag van een omgevingsvergunning moet de initiatiefnemer minimaal de volgende informatie aanleveren over fiets- en autoparkeren:

- Een overzicht van de huidige functies en de functies die in de nieuwe situatie worden gerealiseerd, bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal m2 BVO;
- De berekening van de parkeervraag voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen;
- Ontwerptekeningen van het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen, inclusief maatvoering;
- Informatie over hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;
- Mogelijke overeenkomsten met andere partijen die gesloten zijn voor het (deels) oplossen van de autoparkeereis en/of het beschikbaar stellen van deelauto's.

Artikel 4.3 Bepalen van de parkeereis voor auto en fiets

De parkeereis voor fiets en auto wordt afzonderlijk bepaald door achtereenvolgens:

- Het berekenen van de normatieve parkeervraag van een ruimtelijke ontwikkeling. Dat gebeurt door de binnen de ruimtelijke ontwikkeling geplande functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen voor fiets (tabel 4 t/m 11) en auto (tabel 13 t/m 19). Bij meerdere functies in één ruimtelijke ontwikkeling wordt de totale parkeervraag berekend door de parkeervraag voor fiets en auto per functie op te tellen.
- Het verminderen van de autoparkeervraag wanneer er bij de ruimtelijke ontwikkeling deelauto's beschikbaar worden gesteld aan bewoners, zoals bepaald in artikel 3.1. De benodigde parkeerplaatsen voor het stallen van de deelauto's worden opgeteld bij de autoparkeervraag.
- Bestaande parkeerplaatsen die beschikbaar blijven voor de nieuwe functies, in mindering te brengen op de totale parkeervraag voor fiets en auto, zoals beschreven in artikel 4.4.
- Het bepalen van de maatgevende parkeervraag voor fiets en auto wanneer dubbelgebruik van parkeerplaatsen van toepassing is, zoals bepaald in artikel 4.5.

Artikel 4.4 Salderingsregeling

Bij een transformatie of functiewijziging kan de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling (deels) worden opgelost door bestaande parkeerplaatsen te gebruiken. In plaats van nieuwe parkeerplaatsen te realiseren, worden bestaande parkeerplaatsen benut als deze beschikbaar blijven. Dit heet salderen.

Vaststellen van het aantal te salderen parkeerplaatsen

- Het aantal te salderen parkeerplaatsen wordt bepaald door achtereenvolgens:
- Het berekenen van de normatieve parkeervraag van de oude functie(s) op basis van de laatst vergunde functie(s) en de meest recente parkeernormen (tabellen 4 t/m 11, 13 t/m 19);
- Het omrekenen van de normatieve parkeervraag naar de parkeervraag van de oude functie(s) per dagdeel met behulp van aanwezigheidspercentages (bijlage 2);
- Het in mindering brengen van de parkeervraag van de oude functie(s) per dagdeel op de parkeervraag voor de nieuwe functie(s).

Voorwaarden voor salderen van parkeerplaatsen
- Het salderen van openbare parkeerplaatsen is alleen mogelijk als het gebouw niet langer dan 3 jaar leeg heeft gestaan of geen functie heeft gehad.
- Parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen altijd gesaldeerd worden.
- Er kunnen nooit meer parkeerplaatsen worden gesaldeerd dan het aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dat in de oude situatie op loopafstand (bijlage 1) aanwezig is.

Artikel 4.5 Bepalen maatgevende parkeervraag (dubbelgebruik)
- Op de parkeervraag van een ruimtelijke ontwikkeling kunnen aanwezigheidspercentages (bijlage 2) worden toegepast als er binnen een ruimtelijke ontwikkeling verschillende functies worden gecombineerd. Daarmee wordt het dagdeel vastgesteld waarop de totale parkeervraag van de geplande functies het hoogst is. Dit is de maatgevende parkeervraag die gerealiseerd of beschikbaar gesteld moet worden.
- Aanwezigheidspercentages zijn ook van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen waarin alleen woonfuncties worden gerealiseerd.
- Dubbelgebruik is niet mogelijk voor parkeerplaatsen die exclusief zijn toegewezen aan bepaalde gebruikersgroepen (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners, gehandicaptenparkeerplaatsen, artsenparkeerplaatsen, deelauto-parkeerplaatsen etc.)

Artikel 4.6 Afronding
Bij het vaststellen van de parkeereis voor auto en fiets wordt op het einde van de berekening afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat bij een parkeervraag onder de 0,5 naar beneden wordt afgerond, en vanaf 0,5 naar boven.

5. Juridische borging van parkeerafspraken

Artikel 5.1. Parkeren ook in de toekomst goed geregeld
In de omgevingsvergunning wordt zo concreet mogelijk vastgelegd welke parkeereis wordt opgelegd aan een ruimtelijke ontwikkeling. Zo kunnen initiatiefnemers en hun rechtsopvolger(s) aan de parkeeroplossing worden gehouden. Dit geeft de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

Artikel 5.2. Beperkt recht op parkeervergunning
Gebruikers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hebben géén recht op een parkeervergunning op een gemeentelijke parkeervergunning, ook niet in gebieden waar op het moment van de (voorbereiding van) de bouw nog geen parkeerregulering is.
Een uitzondering geldt als voor de parkeeroplossing bij de ruimtelijke ontwikkeling een deel van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt gerealiseerd of omdat bestaande openbare parkeerplaatsen worden gebruikt (zoals bij toepassing van de salderingsregeling). De betreffende adressen waarop de uitzondering van toepassing is, worden toegevoegd aan het adressenbestand voor de parkeervergunningen.

6. Slotbepalingen

Artikel 6.1. Intrekking
De ‘Nota parkeernormen Veldhoven 2021’ wordt ingetrokken.

Artikel 6.2. Overgangsregeling
Bij de toetsing van een omgevingsvergunning wordt uitgegaan van de beleidsregels die zijn beschreven in de Nota Parkeernormen Veldhoven, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.
Een uitzondering hierop geldt wanneer vóór vaststelling van deze Nota fiets- en of autoparkeernormen zijn opgenomen in een vastgesteld ruimtelijk-planologisch kader. Als dat zo is dan gelden deze parkeernormen boven de parkeernormen zoals opgenomen in deze Nota.

Artikel 6.3. Hardheidsclausule

Het college handelt overeenkomstig met deze Nota, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de Nota te dienen doelen (Awb art. 4:84). Als de “hardheidsclausule” wordt toegepast, dient het college te motiveren en te onderbouwen waarom er moet worden afgeweken van de regels die zijn opgenomen in deze Nota.

Artikel 6.4. Inwerktreding en citeertitel

Deze Nota Parkeernormen treedt in werking de dag na bekendmaking en wordt aangehaald als: ‘Nota Parkeernormen Veldhoven 2025’.

Bijlage 1. Maximaal acceptabele loopafstand

De onderstaande maximaal acceptabele loopafstanden gelden zowel voor vaste gebruikers (bewoners, werknemers) als voor bezoekers van functies. Deze maximale afstanden worden gemeten voor de kortste looproute (dus niet hemelsbreed) over de openbare weg, vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan de ingang van de parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein.

Gebied	Wonen	Werken	Overig
Autoparkeren			
Veldhoven Centrum	300 meter	600 meter	300 meter
Veldhoven Schil centrum	200 meter	300 meter	200 meter
Veldhoven Rest bebouwde kom	150 meter	250 meter	200 meter
Veldhoven Buitengebied	100 meter	200 meter	100 meter
Fietsparkeren			
Vaste gebruikers	0 meter	0 meter	0 meter
Bezoekers	50 meter	50 meter	50 meter

De loopafstanden zijn afgeleid van de meest recente kencijfers van het CROW.

Bijlage 2. Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	**Middag**	**Avond**	**Nacht**	**Middag**	**Avond**	**Middag**	**Avond**	**Middag**
Wonen									
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Werken									
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	100%	5%	0%	0%	0%
Winkelen en boodschappen									
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	70%	10%	0%	60%	70%	100%	0%	60%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	100%	40%	60%
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen									
Sociaal medisch: arts/therapeut/ consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis/ aanleunwo-ning	100%	100%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten & bezoekers	100%	100%	40%	5%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis: medewerkers	100%	100%	40%	10%	100%	40%	20%	20%	20%
Ontspanning en sport									
Bioscoop/ theater/ podium	5%	40%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal culturele voorzieningen	10%	40%	100%	0%	40%	100%	60%	90%	25%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	25%	50%	100%	25%	100%
Horeca en verblijfsrecreatie									
Horeca	30%	40%	90%	0%	60%	90%	75%	100%	50%
Hotel	40%	50%	100%	100%	50%	100%	60%	75%	40%
Onderwijs									
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage 3. Omrekenfactoren parkeren op eigen terrein

In de praktijk blijkt dat een deel van de autoparkeerplaatsen op eigen terrein niet wordt gebruikt. Dit kan ervoor zorgen dat auto's toch in de openbare ruimte worden geparkeerd. Dat zorgt onnodig voor een hogere parkeerdruk. Voor de bepaling van de mate waarin autoparkeerplaatsen op eigen terrein meetellen in het parkeeraanbod wordt uitgegaan van de volgende berekeningsaantallen:

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekening aantal pp	Toelichting (maatvoering)
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1,0	Diepte oprit ≥ 5,5 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Lange oprit zonder garage of carport	2	2,0	Diepte oprit ≥ 11 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Dubbele (brede) oprit zonder garage	2	2,0	Diepte oprit ≥ 5,5 meter Breedte oprit ≥ 5,5 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,0	/
Garage (niet bij woning)	1	0,5	/
Garage met enkele oprit	2	1,0	Diepte oprit ≥ 5,5 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Garage met lange oprit	3	2,0	Diepte oprit ≥ 11 meter Breedte oprit ≥ 3 meter. Inrit ≤ 3,5 meter
Garage met dubbele (brede) oprit	3	2,0	Diepte oprit ≥ 5,5 meter Breedte oprit ≥ 5,5 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Toegewezen parkeerplaats	1	0.8	Geen dubbelgebruik en geen parkeren van bezoekers mogelijk. Verschil (0,2) dient openbaar toegankelijk gemaakt te worden

- Voor parkeerplaatsen op een enkele of dubbele oprit worden de 'NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages' & 'ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' gehanteerd, afgetopt met 0,5 meter aan 'beweegruimte' rondom de parkeervakken (voor zaken zoals doorgang naar de voordeur of doorgang naar de garage).
- Enkele oprit: 2,5 meter breedte parkeervak, 0,5 meter breedte 'beweegruimte' = totaal 3,0 meter.
- Dubbele oprit: 2 maal 2,5 meter breedte parkeervak, 0,5 meter breedte 'beweegruimte' = totaal 5,5 meter.
- Dus, per oprit wordt 1 maal de 'beweegruimte' ingetekend.

Bijlage 4. Eisen aan parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande openbare parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. Hierbij gelden de volgende minimale eisen:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- De kosten voor uitvoering van het parkeeronderzoek zijn voor de initiatiefnemer;
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, evenementen, vakantieperiodes, etc.
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximaal acceptabele loopafstand die in het parkeergebied geldt voor de functies die onderdeel zijn van de bouwontwikkeling (zie bijlage 1);
- Er wordt in twee verschillende weken gemeten op de maatgevende dagen en dagdelen op basis van aanwezigheidspercentages (zie bijlage 2).

Bijlage 5. Rekenvoorbeeld

Om de toepassing van onze parkeernormen te illustreren, is hierna een rekenvoorbeeld opgenomen. Hierin worden de verschillende stappen uit het toepassingskader doorlopen. Dit rekenvoorbeeld gaat in op zowel fiets- als autoparkeren.

Relevante gegevens

De ruimtelijke ontwikkeling in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in het gebied *Rest bebouwde kom*. In het bouwplan komen de volgende functies:

- 20 huurappartementen (sociale huur) tussen 75 en 100 m2
- 40 koopappartementen groter dan 100 m2
- 800 m2 (buurt)supermarkt
- 1.500 m2 kantoor (zonder baliefunctie).
- Naast de toe te voegen nieuwe functies verdwijnt een bestaande functie: dit is een café met een oppervlakte van 200 m² bvo. De parkeervraag van deze functie wordt in stap 4 gesaldeerd.

Stap 1: de normatieve auto- en fietsparkeervraag berekenen

Aan de hand van de parkeernormen is hieronder de normatieve parkeervraag berekend voor het geplande programma van deze ruimtelijke ontwikkeling:

Functie	Parkeernorm			Eenheid	Aantal	Aantal pp (zonder dubbelgebruik)		
	Eigen geb.	**Bezoek**	**Totaal**			**Eigen geb.**	**Bezoek**	**Totaal**
Fietsparkeren								
Huurappartementen (sociale huur) tussen 75 en 100 m2				Per woning	20			
Koopappartementen groter dan 100 m2				Per woning	40			
Supermarkt				100 m2 bvo	800			
Kantoor				100 m2 bvo	1.500			
Totaal								
Autoparkeren								
Huurappartementen (sociale huur) tussen 75 en 100 m2				Per woning	20			
Koopappartementen groter dan 100 m2				Per woning	40			
Supermarkt				100 m2 bvo	8			
Kantoor				100 m2 bvo	15			
Totaal								

De normatieve parkeervraag voor deze ruimtelijke ontwikkeling ligt op **x** fietsparkeerplaatsen en **x** autoparkeerplaatsen.

Stap 2 & 3: Verlagen van de autoparkeervraag

Een deel van de autoparkeervraag van deze ruimtelijke ontwikkeling wordt ingevuld met deelauto's. Daardoor zijn minder autoparkeerplaatsen nodig. Er is een parkeerreductie van **x%** toegepast voor de parkeervraag van bewoners van de te realiseren woningen.

Functie	Oorspronkelijke normatieve parkeervraag bewoners	Parkeerreductie	Nieuwe parkeervraag bewoners (excl. dubbelgebruik)
Huurappartementen (sociale huur) tussen 75 en 100 m2	x	-x%	x
Koopappartementen groter dan 100 m2	x	-x%	x
Totaal			**x**

Door het inzetten deelmobiliteit is de parkeervraag van bewoners voor dit bouwplan gereduceerd met **x** autoparkeerplaatsen (x – x). In het bouwplan worden **x** deelauto's beschikbaar gesteld voor bewoners (1 deelauto per 25 woningen). Hiervoor worden **x** parkeerplaatsen gereserveerd. Deze worden opgeteld bij de uiteindelijke parkeereis en komt in totaal uit op **x**.

Stap 4: Saldering

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

Het aantal parkeerplaatsen dat toebehoort tot het café wordt bepaald op basis van de meest recente autoparkeernormen (in gebied x ligt de parkeernorm voor een café op x parkeerplaatsen per 100 m² bvo). De oppervlakte van het café is 200 m² bvo. Het aantal openbare parkeerplaatsen dat kan worden gesaldeerd komt daarmee op x (= x/x * norm). Dit is de normatieve parkeervraag die nog omgerekend moet worden naar een parkeervraag per dagdeel (zie stap 5)

Stap 5: Bepalen van maatgevende parkeervraag
In de onderstaande tabel is de maatgevende auto- en fietsparkeervraag bepaald. In de tabel is de parkeervraag van het bestaande café gesaldeerd op basis van de vigerende autoparkeernorm die geldt voor deze functie.

Functie	Parkeer-vraag	Werkdag			Koop		Zaterdag	Zondag	
		Ochtend	**Middag**	**Avond**	**Nacht**	**Avond**	**Middag**	**Avond**	**Mid-dag**
Fietsparkeren									
Nieuwe situatie									
Huurappartementen (sociale huur) tussen 75 en 100 m2									
Koopappartementen groter dan 100 m2									
Supermarkt									
Kantoor									
Huurappartementen (sociale huur) tussen 75 en 100 m2									
Oude situatie									
Café									
Saldo oude en nieuwe situatie									
Totaal									
Autoparkeren									
Nieuwe situatie									
Huurappartementen (sociale huur) tussen 75 en 100 m2									
Koopappartementen groter dan 100 m2									
Supermarkt									
Kantoor									
Parkeerplaatsen voor deelauto's									
Oude situatie									
Café									
Saldo oude en nieuwe situatie									
Totaal									

Stap 6: Compensatie van verlies aan bestaande parkeerplaatsen
Bij deze ruimtelijke ontwikkeling wordt het programma gebouwd op een deel van een bestaand parkeerterrein dat ligt op eigen terrein. Daardoor verdwijnen **x** autoparkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten worden gecompenseerd en worden opgeteld bij de uiteindelijke autoparkeereis.

Stap 7: Vaststellen van de parkeereis
Voor het fietsparkeren is er een (afgeronde) parkeereis van **x** fietsparkeerplaatsen. Voor autoparkeren ligt de (afgeronde) parkeereis op x (x + compensatie van x parkeerplaatsen) parkeerplaatsen.

Stap 8: Realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein
In het bouwplan wordt het fietsparkeren door de initiatiefnemer volledig op eigen terrein opgelost. Hiervoor wordt een fietsenstalling gerealiseerd. Voor het autoparkeren worden **x** parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Dit betekent dat de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan worden opgelost. De parkeervraag van **x** parkeerplaatsen (x – x parkeerplaatsen) moet ergens anders worden gefaciliteerd.

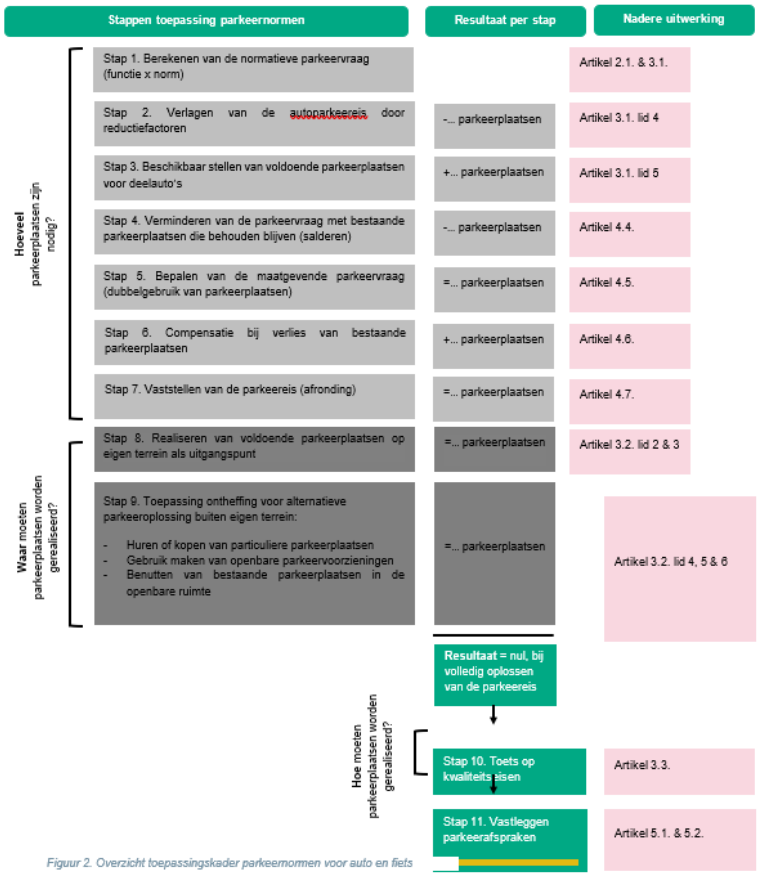
Stap 9: Alternatieve parkeeroplossing buiten eigen terrein
Er wordt ontheffing verleend om voor de resterende **x** parkeerplaatsen gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er is voldoende restcapaciteit aangetoond aan het aantal openbare parkeerplaatsen dat wordt benut ligt onder het maximum van 10 parkeerplaatsen. Voor elke

openbare parkeerplaats die wordt gebruikt voor deze ruimtelijke ontwikkeling wordt een financiële bijdrage gestort in het gemeentelijk parkeerfonds.

Stap 10: Toets op kwaliteitseisen
Er wordt getoetst aan de kwaliteit en grootte van de auto- en fietsparkeerplaatsen. Dit betekent onder andere dat er **x** parkeerplaatsen moeten worden voorzien van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Ook moeten er bij **x** parkeerplaatsen leidingdoorvoeren worden geplaatst om in de toekomst laadinfrastructuur uit te kunnen breiden. Daarnaast moeten **x** parkeerplaatsen worden ingezet als algemene gehandicaptenparkeerplaats binnen een loopafstand van 100 meter tot de ingang van het gebouw.

Stap 11: Vastleggen van parkeerafspraken
Deze ruimtelijke planontwikkeling voldoet aan de gestelde eisen over parkeren. De omgevingsvergunning kan worden verleend. De parkeerafspraken worden zorgvuldig vastgelegd in de omgevingsvergunning

Voorbeeld



Figuur 2. Overzicht toepassingskader parkeernormen voor auto en fiets

Bijlage 6. Definities

Nummer	Begrip	Definitie
	Aanwezigheidspercentages	De aanwezigheidspercentages waarmee kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt (maatgevend moment)
	Afkopen	Het afkopen van parkeerplaatsen die de initiatiefnemer niet op eigen terrein kan realiseren en waarbij de gemeente deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte gaat aanleggen of heeft aangelegd.
	College	Het college van burgemeester en wethouders van Veldhoven.
	Dubbelgebruik	Het gebruik van dezelfde parkeerplaats door meer dan één gebruikersgroep, op verschillende momenten van de dag'.
	Eigen terrein	Terrein waarop de ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd, en ook een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstanden.
	Financiële bijdrage	Bijdrage openbare parkeerplaatsen.
	Functie	Term die het soort gebruik aanduidt van een pand of een persceel: bijvoorbeeld wonen, detailhandel of onderwijs. Uitgangspunt voor het bepalen van de functie is het feitelijk gebruik en niet de maximale gebruiksmogelijkheden op basis van het omgevingsplan.
	Functiewijziging	Er is sprake van functiewijziging als een bestaand pand een andere functie krijgt.
	Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een ruimtelijke ontwikkeling is ingediend.
	Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de initiatiefnemer en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand)
	Kwaliteitseis	Een eis die gesteld wordt voor de bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeerplaats
	Nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing, een pand wordt gebouwd op een perceel naast bestaande bebouwing of een pand (gedeeltelijk) wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd. Verbouwingen aan een bestaand pand om dit geschikt te maken voor de nieuwe functie, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen is geen nieuwbouw.
	Maatgevende parkeervraag	Het dagdeel waarop de verschillende functies binnen het een ruimtelijke ontwikkeling gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeervraag hebben, ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn.
	Openbare parkeerplaats	Parkeerplaats in de openbare ruimte in eigendom en beheer bij de gemeente Veldhoven
	Parkeernormen	Een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen benodigd zijn voor een functie per vastgestelde eenheid.
	Parkeereis	Het aantal te realiseren of beschikbaar te stellen fiets- en autoparkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling.
	Parkeervraag	De totale vraag (functies x norm) naar auto- en fietsparkeerplaatsen vanuit een bouwontwikkeling
	Ruimtelijke ontwikkeling	Een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Het gaat om het bouwen, uitbreiden of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden
	Salderingsregeling	Een methodiek op basis waarvan transformaties parkeerplaatsen die toebehoorden tot de voorgaande functie(s) in mindering worden gebracht op de parkeervraag van de nieuwe functie(s)
	Transformatie	Renovatiebouw en het wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw, niet zijnde volledige nieuwbouw