

Nota Mobiliteitsnormen 2026

1 Inleiding

In 2025 is het Programma Mobiliteit door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld als uitwerking van de Omgevingsvisie voor de gemeente Venray, op het gebied van mobiliteit. Mobiliteit is noodzakelijk om te voorzien in de behoefte van mensen om zich te verplaatsen voor bezoek aan school, winkels, sport of om te gaan werken. Mobiliteit maakt ontwikkelingen mogelijk. Een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid betreft het parkeren van fietsen en auto's. De middelen die we gebruiken om ons te verplaatsen, zijn niet alleen onderweg, maar moeten ook gestald of geparkeerd kunnen worden als ze niet worden gebruikt. Daarom spreken we over mobiliteitsnormen in plaats van parkeernormen. Daarbij worden ook parkeernormen voor de fiets geïntroduceerd. In het Programma Mobiliteit is ervoor gekozen om de 'traditionele' parkeernormen uit te werken in mobiliteitsnormen, waarbij niet de parkeerbehoefte van een bouwplan centraal staat, maar de verplaatsingsbehoefte van de gebruikers. Die kan worden ingevuld per fiets, lopend, openbaar vervoer, deelvervoer of de (persoon)auto.

Gebruikte afkortingen:

ASVV	<i>Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom</i>
AWB	<i>Algemene Wet Bestuursrecht</i>
Bbl	<i>Besluit bouwwerken leefomgeving</i>
BRT	<i>Bus Rapid Transport</i>
CBS	<i>Centraal Bureau voor de Statistiek</i>
CROW	<i>Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechiek</i>
HOV	<i>Hoogwaardig Openbaar Vervoer</i>
KIM	<i>Kennisinstituut Mobiliteit</i>
POET	<i>Parkeren Op Eigen Terrein</i>

1.1 Aanleiding

Bij de beoordeling van de parkeerbalans en de invulling van de parkeervraag bij ruimtelijke ontwikkelingen, heeft de gemeente Venray met gebruik van de Parkeerkcijfers 2024 van de CROW deze Mobiliteitsnormen opgesteld. De CROW is de autoriteit als het gaat over achtergrondinformatie en beleidsadvisering in civiele techniek, mobiliteit en parkeren. In 2024 zijn nieuwe Parkeerkcijfers verschenen in publicatie 744 van de CROW; "Parkeerkcijfers 2024 basis voor parkeernormering". Deze parkeerkcijfers zijn in de Nota Mobiliteitsnormen 2026 verwerkt.

Het anders kijken naar mobiliteit en de oplossingen voor het invullen van de parkeervraag, vraagt om een andere benadering, waarbij ook meer ruimte is voor alternatieven. Ook daaraan is in deze Nota Mobiliteitsnormen 2026 aandacht besteed.

Deze beleidsuitwerking Nota Mobiliteitsnormen 2026 vervangt de Nota Parkeernormen uit 2013.

1.2 Doel

De Mobiliteitsnormen zijn een toetsingskader voor het bepalen van de mobiliteitsbehoefte en de invulling daarvan, door de aanleg van parkeerplaatsen of invoeren van andere mobiliteitsoplossingen. De bereikbaarheid en leefbaarheid wordt op deze wijze geborgd. Met dit toetsingskader worden problemen voor de toekomst beheersbaar gemaakt, maar wordt ook voorkomen dat een overmaat of een tekort aan parkeervoorzieningen wordt aangelegd. De ruimte wordt steeds schaarser en andere invullingen van de ruimte voor groen, ontmoeten en waterberging etc. wordt belangrijker.

1.3 Toepassingsfeer

De Mobiliteitsnormen zijn van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen en plannen in de gemeente Venray zoals woningbouw, utilitaire voorzieningen en bedrijfspanden en kantoren.

Het betreft de volgende activiteiten:

- Nieuwbouw
- Verbouw
- Uitbreiding functie
- Wijziging van de functie

Daarnaast kan deze Nota Mobiliteitsnormen gebruikt worden bij de herinrichting van de openbare ruimte, waarbij aan de hand van het theoretisch aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden of extra parkeercapaciteit gewenst is, of dat juist overtollige parkeercapaciteit kan worden omgevormd naar bijvoorbeeld groen of ontmoetingsplaatsen.

1.4 Juridisch kader

Over de bestuurlijke vaststelling/borging is intern overleg geweest en ook de CROW heeft hier een advies in gegeven. De volgende lijn wordt gevolgd:

- In de Omgevingsvisie van de gemeente Venray zijn de langetermijnvisie en de strategische doelen beschreven (deze is vastgesteld door de gemeenteraad).
- Het in juli 2025 door het college van B&W vastgestelde programma Mobiliteit is een uitwerking van de omgevingsvisie in meer concrete doelen en krijgt ook een uitvoeringsprogramma.
- De Nota Mobiliteitsnormen 2026 is een uitwerking van het programma Mobiliteit en daarmee is het vaststellen daarvan een bevoegdheid van het college van B&W. Voor inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft de Raad de parkeernormen vast gesteld.

1.5 Verantwoordelijkheden initiatiefnemers en eindgebruikers

Initiatiefnemer

Iedere ruimtelijke ontwikkeling heeft een initiatiefnemer. Dit kan een projectontwikkelaar zijn die een hele nieuwe woonwijk bouwt, een vastgoedeigenaar die een woning omvormt naar appartementen, maar ook een lokale ondernemer die zijn winkelpand uitbreidt of de gemeente die vanuit haar identiteit ontwikkelingen in gang zet. Voor alle ontwikkelingen geldt dat de verantwoordelijkheid om het auto- en fietsparkeren op een goede toekomstbestendige manier op te lossen ligt bij de initiatiefnemer. De initiatiefnemer levert bij de aanvraag van de omgevingsvergunning een parkeerbalans aan die is opgesteld volgens onderliggende nota inclusief eventuele mobiliteits- en parkeeroplossingen. De gemeente Venray heeft hierin een toetsende rol en controleert of de parkeerberekening en de bedachte mobiliteits- en parkeeroplossingen in lijn liggen met het beleid.

Daarnaast heeft de initiatiefnemer de verantwoordelijkheid om de eindgebruiker (vaak bewoner of werknemer) voorafgaand aan de verkoop/verhuur goed en volledig te informeren over de in het plan opgenomen parkeer-/mobiliteitsoplossingen.

Eindgebruiker

De eindgebruiker van een ruimtelijke ontwikkeling is meestal niet betrokken in het planvormingsproces of gekend in de geboden mobiliteits-/parkeeroplossingen. De eindgebruiker komt immers vaak pas in beeld als het verkoop- of verhuurtraject start. Dit neemt niet weg dat de eindgebruiker een eigen verantwoordelijkheid heeft. Van eindgebruikers wordt verwacht dat zij zich voor het aangaan van een koop- of huurovereenkomst goed laten informeren over de (on)mogelijkheden om een eigen auto in de directe omgeving van de woning of werkplek te parkeren. De gemeente Venray is niet verantwoordelijk voor het bieden van parkeergelegenheid als hier in de ontwikkeling niet of in beperkte mate in wordt voorzien.

2 Uitgangspunten Mobiliteitsnormen

De Mobiliteitsnorm wordt bepaald door het opstellen van de parkeerbalans. Daarin wordt op basis van parkeerkencijfers bepaald wat de parkeerbehoefte is, wat de mogelijkheden zijn om te voorzien in de parkeerbehoefte en het mogelijk verminderen van de parkeerbehoefte door de inzet van alternatieven.

Eerst wordt een aantal algemene uitgangspunten beschreven, daarna volgen de uitgangspunten voor fietsparkeren en daarna de uitgangspunten voor autoparkeren.

2.1 Verstedelijkingsgraad en bandbreedte

De zogenaamde omgevingsadressendichtheid in 2024 in de gemeente Venray is 1039 adressen per km² (CBS). Venray is daarmee een 'matig stedelijke' gemeente. Voor 'matig stedelijke' gemeenten is door de CROW een bandbreedte met een minimum en een maximum van de daarbij passende parkeernorm aangegeven. De gemeente Venray kiest ervoor om voor elke functie, steeds het midden aan te houden van de aangegeven bandbreedte.

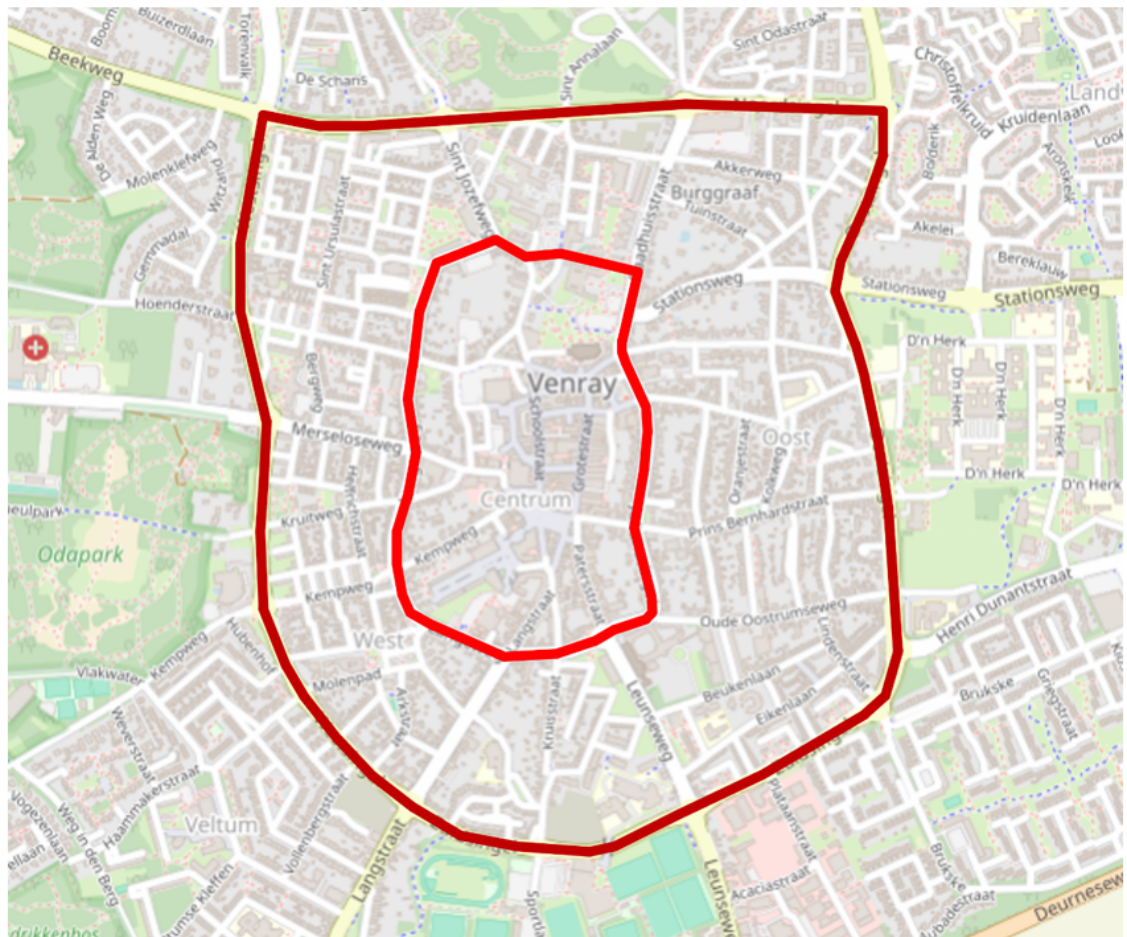
Bij toepassing van de maximum norm van de bandbreedte kan er sprake zijn van de aanleg van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen. Dat is geen duurzame oplossing en de ruimte kan beter ingezet worden voor bijvoorbeeld groen of ontmoeten. Bovendien komt de haalbaarheid van ruimtelijke plannen in het geding als te veel parkeerplaatsen worden geëist, die daarna vaak niet gebruikt worden. Bij het hanteren van de minimumnorm van de bandbreedte kan het voorkomen dat te weinig plaatsen worden aangelegd en dat heeft invloed op de beleving van bewoners en kan parkeerexcessen veroorzaken in de nabijheid van ontwikkelingen. Daarom wordt gekozen voor het midden van de bandbreedte. Dat voorkomt discussie.

Omdat de CROW de nieuwe parkeernormen nog nauwkeuriger heeft uitgewerkt, wordt de parkeernorm aangegeven in twee cijfers achter de komma.

2.2 Gebiedsindeling

Naast de verstedelijkingsgraad, is de locatie van een ontwikkeling van belang. In het centrumgebied van de kern Venray is minder ruimte beschikbaar voor de aanleg van parkeervoorzieningen. Bovendien zijn de vele voorzieningen op korte afstand ook bereikbaar met andere vervoerswijzen. Ook zijn er geclusterde parkeervoorzieningen die voor meerder doeleinden/functions worden gebruikt. In iets mindere mate speelt dat in de schil rond het centrum. Bij de parkeercijfers wordt onderscheid gemaakt in de volgende gebiedsindeling, volgens de uitgangspunten van de CROW:

- Centrum: het gebied begrenst door Sint Jozefweg, Langeweg, Paterslaan, Julianasingel en Raadhuisstraat tot begrenzing bestemmingsplan "Centrum Venray" (de begrenzing ligt in de as van de weg)
- Schil centrum: het gebied begrenst door de Noordsingel, Oostsingel, Zuidsingel en Westsingel, maar buiten het centrumgebied (de begrenzing ligt in de as van de weg)
- Rest bebouwde kom: de rest van de bebouwde kom van Venray en de bebouwde kom van de dorpen
- Buitengebied: het gebied buiten de bebouwde kom



Kaart 1: Begrenzing van de gebieden **Centrum** en **Schil centrum**

2.3 Fietsparkeernormen

Voor fietsparkeren bij wonen en bij andere functies hanteert de gemeente Venray de normen uit de CROW-publicatie Fietsparkeren 2025. Deze zijn in bijlage 1 opgenomen. De parkeernormen voor de fiets zijn geen harde eis, maar een dringende aanbeveling. De gemeente Venray wil het fietsgebruik stimuleren en geeft daarom reductie bij het bepalen van de mobiliteitsnorm, als in extra fietsvoorzieningen wordt voorzien. Denk aan een gezamenlijke stalling voor extra of bijzondere fietsen bij gestapelde bouw (appartementen). Zie voor de uitgangspunten die worden gehanteerd, stap 4 bij het berekenen van de mobiliteitsbehoefte.

De invulling van fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers van woningen is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) nabij de woning parkeren, bijvoorbeeld in de tuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op een kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes, rekken of een gezamenlijke stallingsruimte nodig zijn. Voor bezoekers hanteert de gemeente Venray de normen uit de CROW-publicatie Fietsparkeren 2025. Deze parkeerplaatsen voor fietsers moeten openbaar toegankelijk zijn.

Voor andere functies dan wonen wordt uitgegaan van een gezamenlijke parkeernorm voor gebruikers en bezoekers.

2.4 Autoparkeernormen

Parkeren is belangrijk bij nieuwe woningbouwontwikkelingen. Bewoners hebben graag een 'eigen' parkeerplaats, het liefst voor de deur. Maar de schaarse ruimte die beschikbaar is en de kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen, vraagt om een zorgvuldige normering van het parkeren, afgestemd op de (toekomstige) behoefte. Daarbij wordt ook rekening gehouden met andere vervoersmogelijkheden zoals openbaar vervoer en de fiets en de mogelijkheid om deelvervoer in te zetten, waarmee de vraag naar parkeerplaatsen verminderd wordt.

Wonen

De woningcategorieën in de Nota Parkeernormen 2013 zijn beperkt tot zes. De CROW gaat in de nieuwste kencijfers uit van een onderverdeling in 18 wooncategorieën, waarbij ook onderscheid is gemaakt naar huur of koop, grootte van woningen of appartementen en of de huur sociale huur of vrije sector betreft. Hierdoor kan nauwkeuriger een berekening van de parkeerbehoefte worden opgesteld. De gemeente Venray volgt dan ook de nieuwe richtlijn van de CROW en neemt deze woningcategorieën over. Er zijn 3 categorieën toegevoegd aan de typen die de CROW aanhoudt, omdat deze voor de gemeente Venray vaak voorkomend zijn en we op basis van ervaring goede normen beschikbaar hebben. Het gaat om de volgende categorieën:

- Patiowoningen
- Migrantenhuisvesting < 30 bewoners (norm inclusief bezoekers)
- Migrantenhuisvesting > 30 bewoners (norm inclusief bezoekers)

De parkeerkencijfers van de CROW met betrekking tot woonfuncties, maken onderscheid tussen parkeren van bewoners en een deel voor de bezoekers. De parkeerplaatsen voor bezoekers van woningen worden separaat in beeld gebracht. Deze parkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn.

De parkeernormen voor zowel bewoners als bezoekers in de hoofdgroep wonen zijn opgenomen in bijlage 2.

Overige hoofdgroepen

Voor de parkeernormen van de overige hoofdgroepen wordt aangesloten bij de Parkeerkencijfers 2024 – basis voor parkeernormering van het CROW (2024). Anders dan bij het wonen wordt voor deze functies uitgegaan van een gezamenlijke parkeernorm voor gebruikers en bezoekers. De parkeernormen voor de andere hoofdgroepen dan wonen zijn in bijlage 2 opgenomen.

2.5 Parkeren op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt voorzien in parkeren op eigen terrein of binnen het plangebied. Voor de aanleg van parkeerplaatsen gelden eisen over bereikbaarheid, berijdbaarheid en afmetingen. De ontwerpeisen zijn terug te vinden in de Toetssteen Openbare Ruimte (TOR) van de gemeente Venray en het ASVV van de CROW. Op deze wijze wordt de bruikbaarheid van parkeerplaatsen geborgd.

2.6 Opritten, garages en carports

Een garage op eigen terrein wordt niet meegeteld als parkeerplaats op eigen terrein. De garage wordt in de praktijk nagenoeg altijd gebruikt als extra berging, slaapkamer, kantoor aan huis of keuken. Garageboxen worden eveneens niet gezien als parkeermogelijkheid. Vaak is de afstand tot de woning te ver en wordt de garagebox gebruikt als bobbyruimte of opslag. Geclusterde parkeervoorzieningen in en of onder een gebouw, zoals een parkeerdek of parkeergarage, vallen hier niet onder. In de volgende tabel zijn verschillende parkeervoorzieningen op een rij gezet en het berekeningsaantal dat daarbij hoort:

Type parkeergelegenheid	Berekeningsaantal
Garage met oprit	1,00 parkeerplaats
Garage of garagebox zonder oprit	0,00 parkeerplaats

Oprit of parkeerplaats op eigen terrein	1,00 parkeerplaats
Carport	1,00 parkeerplaats
Dubbele oprit of parkeerplaats naast elkaar	2,00 parkeerplaats
Oprit met parkeerplaatsen achter elkaar	1,00 parkeerplaats

2.7 Acceptabele loopafstand autoparkeren

De volgende loopafstanden gelden zowel voor vaste gebruikers (bewoners, werknemers) als voor bezoekers van functies. De afstanden zijn via de isochrone looplijnen gemeten.

Functie/Gebied	Centrum	Schil centrum, Rest bebouwde kom en Buitengebied
Wonen (bewoners)	150 meter	100 meter
Wonen (bezoekers)	200 meter	150 meter
Werken	500 meter	400 meter
Supermarkt	150 meter	100 meter
Stadscentrum	500 meter	400 meter
School	200 meter	150 meter
Ontspanning	250 meter	200 meter
Gezondheidszorg	150 meter	100 meter
Sport	200 meter	200 meter

2.8 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij maatschappelijke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter.

Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet er per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit). De parkeerplaatsen liggen op maaiveld of zijn bereikbaar via een lift in verband met de bereikbaarheid. In specifieke gevallen, bijvoorbeeld huisvesting voor ouderen, moet rekening gehouden met een grotere behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen en zal maatwerk nodig zijn.

2.9 Oplaadpunten elektrische voertuigen

In de CROW-publicatie Parkeerkencijfers 2024 – basis voor parkeernormering worden in tabel 9 op bladzijde 26 kencijfers voor laadpunten gegeven voor wonen, werken en andere bezoekerslocaties. De gemeente Venray sluit zich aan bij deze kencijfers om te bepalen welk aandeel van de parkeerplaatsen geschikt moeten zijn voor het opladen van elektrische voertuigen. Bij locaties dicht bij een winkelgebied, zoals supermarkten, waar vooral kort parkeren plaatsvindt, wordt de aanleg van oplaadpunten per situatie bekeken.

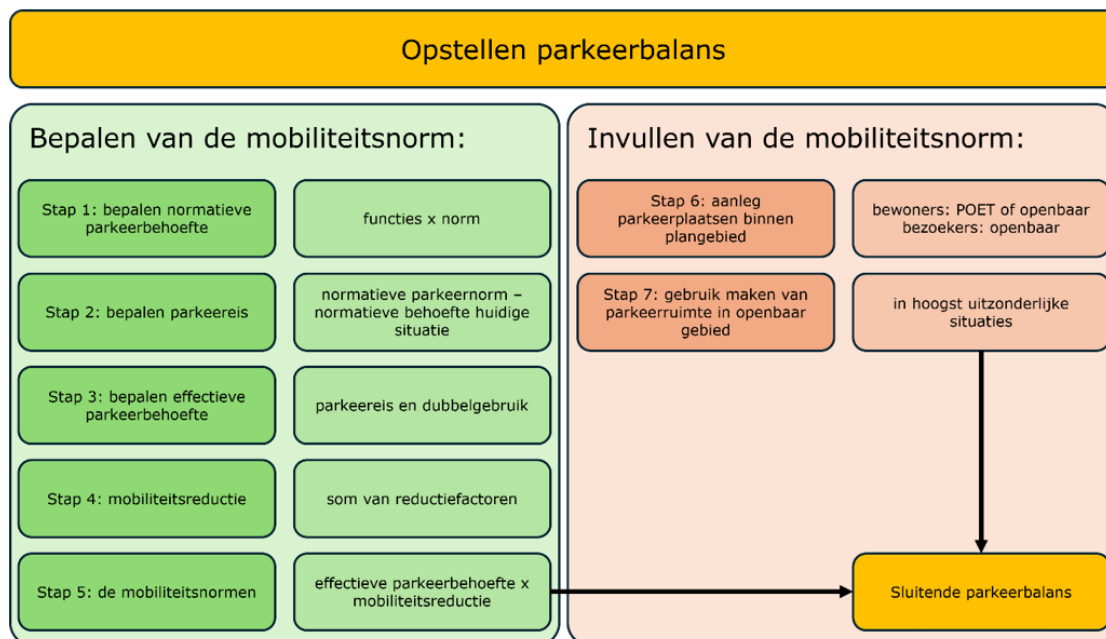
In het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) zijn vanaf 1 juli 2023 eisen voor nieuwe oplaadpunten in parkeergarages opgenomen. De gemeente Venray volgt deze normen en legt hier geen hogere ambitie op. De belangrijkste uitgangspunten zijn de volgende:

- Nieuw woongebouw moet leidingdoorvoeren voor oplaadpunten hebben: Gaat het om een nieuw woongebouw dat binnen of buiten meer dan 10 parkeervakken heeft? Dan moet ieder parkeervak een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 1 Bbl). Leidingdoorvoeren zijn kabelgoten of loze leidingen waar kabels doorheen zijn te trekken.
- Nieuw utiliteitsgebouw moet leidingdoorvoeren en minstens 1 oplaadpunt hebben: Gaat het om een nieuw utiliteitsgebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde bouwwerkperceel) meer dan 10 parkeervakken heeft? Dan moet er minimaal 1 oplaadpunt zijn. Ook moet minimaal één op de vijf parkeervakken een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 2 Bbl). Stel dat er 15 parkeervakken zijn. Dan moeten er dus 1 oplaadpunt en 3 leidingdoorvoeren voor oplaadpunten zijn (waarvan er al 1 bij dat oplaadpunt zit).

3 Opstellen parkeerbalans

Om inzicht te krijgen in de mobiliteitsbehoefte bij een ruimtelijke ontwikkeling, wordt gebruik gemaakt van een parkeerbalans. In de parkeerbalans wordt de benodigde capaciteit aan (auto)parkeerplaatsen bepaald en wordt gekeken naar andere mogelijkheden om in de mobiliteitsbehoefte te voorzien. De parkeerbalans wordt opgesteld door de initiatiefnemer. In het onderstaande schema staan de stappen

die doorlopen worden om te komen tot het bepalen van de mobiliteitsnorm en het invullen van de mobiliteitsnorm. Na het schema is per onderdeel een toelichting opgenomen.



3.1 Bepalen van de mobiliteitsnorm

3.1.1 Stap 1: Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt de te verwachten parkeerbehoefte bepaald op basis van de in bijlagen aangegeven parkeernormen voor zowel de fiets als de auto. Dat is de zogenaamde normatieve parkeerbehoefte.

De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm per functie te vermenigvuldigen met het aantal woningen, de oppervlakte van de nieuwe gebruiksfunctie of per eenheid. Als de ontwikkeling bestaat uit meerdere gebruiksfuncties, wordt voor elke functie afzonderlijk de parkeerbehoefte bepaald. Daarna worden alle resultaten bij elkaar opgeteld. Als een gebruiksfunctie niet is opgenomen in bijlage 2, wordt gekozen voor een functie die het meest overeenkomt, of wordt, na overleg met de gemeente, gebruik gemaakt van ervaringscijfers, of een praktische benadering/onderbouwing.

De normatieve parkeerbehoefte wordt bepaald op basis van de functies * de parkeernormen

3.1.2 Stap 2: Bepalen parkeereis

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt alleen rekening gehouden met de toename van de parkeerbehoefte door de nieuwe ontwikkeling zoals nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of functiewijziging. Daarover is jurisprudentie. Dit betekent dit een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de bestaande situatie niet wordt meegenomen in de parkeereis. De normatieve parkeerbehoefte in de bestaande situatie wordt bepaald op basis van de eerder verleende omgevingsvergunning. Als in de omgevingsvergunning niets is opgenomen over het parkeren, zoals voorkomt bij oudere vergunningen, of vergunningen zijn niet meer te achterhalen, wordt de bestaande parkeerbehoefte bepaald op basis van het bestaande feitelijke en/of vergunde gebruik en de daarvoor geldende parkeernorm.

Bij leegstand van een pand dat herontwikkeld wordt, wordt gekeken naar de parkeerbehoefte van het laatst aanwezige gebruik. Het gaat om een reële parkeerbehoefte, waarbij de parkeerbehoefte objectief wordt vastgesteld. Om die reden geldt dat bij een leegstand langer dan twee jaar geen rekening wordt gehouden met de eerdere parkeerbehoefte. Uitzondering op deze regel betreft de situatie waarbij aantoonbaar sprake is van concrete planvorming met een langere doorlooptermijn, of die vertraging heeft opgelopen, en waarbij de bebouwing vooruitlopend op een nieuwe ontwikkeling leeg staat of al is gesloopt.

De parkeereis wordt bepaald op basis van de normatieve parkeernorm – normatieve behoefte in de huidige situatie

3.1.3 Stap 3: Bepalen effectieve parkeerbehoefte

Als binnen een nieuwe ontwikkeling meerdere functies worden gerealiseerd, kan de parkeerbehoefte van verschillende functies per tijdstip verschillen. Bij woningen is de behoefte aan parkeerplaatsen maximaal gedurende de avond en nacht, terwijl bij een kantoor of bij detailhandel de behoefte overdag het grootst is. Door het combineren van de maatgevende momenten, wordt een goede balans gevonden in het totaal aan parkeerplaatsen. Dit noemen we dubbelgebruik. Bij meerdere functies zullen bij dubbelgebruik minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan als de afzonderlijke functies worden berekend. Het mogelijke dubbelgebruik wordt bepaald op basis van de systematiek van de CROW, weergegeven in de tabellen 13, 14 en 15 in hoofdstuk 7 van de CROW-publicatie 744.

Een wijziging in gebruik van een pand of perceel leidt tot een verschuiving in de parkeerbehoefte gedurende de dag of de week. Dit omdat de parkeerbehoefte van een functie per moment kan verschillen. Bijvoorbeeld, als een kantoor wordt getransformeerd naar woningen. Ook in dit geval wordt het mogelijk dubbelgebruik in de nieuwe situatie in beeld gebracht volgens de systematiek van de CROW, weergegeven in de tabellen 13, 14 en 15 in hoofdstuk 7 van de CROW-publicatie 744. De tabel met het aanwezigheidspercentage is opgenomen in bijlage 3.

Dubbelgebruik wordt niet toegepast als parkeerplaatsen exclusief worden toebedeeld aan een specifieke groep van gebruikers, bijvoorbeeld een 'eigen' parkeerplaats voorzien van een parkeerbeugel, parkeren op kenteken of gereserveerde gedeelten van een parkeercluster of parkeergarage.

De effectieve parkeerbehoefte wordt bepaald op basis van de parkeereis en eventuele inzet van dubbelgebruik

3.1.4 Stap 4: Mobiliteitsreductie

Ruimte wordt geboden om de parkeereis te verlagen door nabijheid van openbaar vervoer, deelvervoer of (extra ruimte voor) fietsen. De reductie wordt verleend op de effectieve parkeerbehoefte uit stap 3. Als een initiatiefnemer ervoor kiest om een deel van de parkeereis op een andere wijze dan de aanleg van autoparkeerplaatsen in te vullen, moet een mobiliteitsplan opgesteld worden waarin de keuzes worden onderbouwd. Het gaat dan om de onderbouwing van de invulling, het draagvlak en de borging. Het mobiliteitsplan is een onderdeel van de aanvraag voor een omgevingsvergunning.

Voorwaarde is dat de vrijgekomen ruimte als gevolg van het toepassen van de reductie bij voorkeur wordt ingericht als groen. Als er in de toekomst door een veranderende mobiliteitsbehoefte maatregelen nodig zijn, dan kan deze ruimte hiervoor worden ingezet.

Openbaar vervoer

Reductie door nabijheid van openbaar vervoer, wordt verleend onder de volgende voorwaarden:

- De ruimtelijke ontwikkeling vindt plaats binnen 0-500 meter van het station Oostrum, 5%;
- De ruimtelijke ontwikkeling vindt plaats binnen een afstand van 0-500 meter van een HOV of BRT-halte (dus niet de huidige reguliere buslijnen), 5%;
- De genoemde afstanden worden via de isochrone lijn gemeten en niet via de radiale afstand. De route wordt bepaald met een routeplanner die geschikt is voor voetgangers en fietsers;
- De reductie is niet van toepassing op andere thema's dan wonen en werken en geldt niet voor bezoekersparkeren.

Deelauto

Het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteit) heeft in 2021 onderzocht welke effecten deelmobiliteit heeft op het autobezit. Daaruit blijkt dat deelauto's maximaal 2-5 % van de autoritten vervangt in (sterk) stedelijke gebieden. In een matig verstedelijkte omgeving zoals Venray, is het effect op het totale autobezit (en dus de behoefte aan parkeerplaatsen) laag. In de vorm van "Local Communities", kan een deelauto mogelijk uitkomst bieden. Het is aan de ontwikkelaar om aan te tonen dat een deelautosysteem realistisch is en daadwerkelijk bijdraagt aan een lager autobezit. In zijn algemeen wordt uitgegaan van 80 gebruikers (woningen) voor een renderend systeem.

Reductie door de invoering van een deelautosysteem wordt verleend onder de volgende voorwaarden:

- Er is sprake van een ontwikkeling in het gebied centrum, schil centrum of rest bebouwde kom;
- Er moet sprake zijn van draagvlak vooraf en er moeten duidelijke afspraken zijn over het gebruik en de gebruikersgroep van de deelauto, het gebruik moet geborgd zijn voor een periode van 10

- jaar. Daarbij zijn een haalbare businesscase, een goede organisatie van het systeem en duidelijke contracten met gebruikers en de aanbieders van diensten noodzakelijk;
- De reductie is niet van toepassing op andere thema's dan wonen en geldt niet voor bezoekersparkeren;
 - Er wordt een reductie van 2% van de effectieve parkeerbehoefte gegeven door de inzet van deelauto's per 80 deelnemende woningen.

Fiets

Om het gebruik van fietsen te stimuleren, kan een mobiliteitsreductie worden toegepast als er wordt voorzien in extra fietsparkeervoorzieningen aanvullend op de wettelijke vereisten in de Bbl. Dat kan in de vorm van een extra ruime individuele bergruimte of een gezamenlijke stallingsruimte. Ook specifieke doelgroepen dienen ruimte te hebben. Voorbeelden daarvan zijn ruimte voor scootmobielen inclusief oplaadpunten, het stallen van bakfietsen en het stallen van extra fietsen voor kinderen etc. De gemeente Venray hanteert de fietsparkeercijfers van de CROW uit 2025. Deze zijn te vinden in bijlage 1.

Voor de functie wonen wordt een reductie van 5% gegeven en voor overige functies 2% als voldaan wordt aan de volgende uitgangspunten:

- Er is sprake van een ontwikkeling in het gebied centrum, schil centrum of rest bebouwde kom;
- Er wordt voldaan aan de fietsparkeercijfers van de CROW;
- De maatvoering van de fietsparkeerplaatsen moet minimaal voldoen aan de CROW-maatvoering zoals is vastgelegd in de Leidraad fiets parkeren;
- Een gezamenlijk fietsenstalling dient goed bereikbaar, overdekt, goed verlicht, beveiligd/afgesloten te zijn en de fietsenstalling heeft voldoende laadmogelijkheid voor E-fietsen (1 per fiets);
- De afstand van de voorziening tot de fietsenstalling moet bij voorkeur kleiner zijn dan de afstand van de voorziening tot het autoparkeren;
- De reductie is niet van toepassing op bezoekersparkeren (auto);
- Deelfietsystemen leiden niet tot reductie van de effectieve parkeerbehoefte.

De mobiliteitsreductie is de optelsom van de verschillende reductiefactoren

3.1.5 Stap 5: De mobiliteitsnormen

In deze stap wordt het totaal aan benodigde parkeerplaatsen berekend aan de hand van stappen 1 tot en met 4. Dat is de mobiliteitsnorm.

De mobiliteitsnorm is de effectieve parkeerbehoefte * de mobiliteitsreductie

3.2 Invullen van de mobiliteitsnorm

3.2.1 Stap 6: Aanleg parkeerplaatsen binnen plangebied

De benodigde parkeerplaatsen die met de Mobiliteitsnorm zijn berekend, worden aangelegd binnen het plangebied van de ontwikkeling. De parkeerplaatsen voor bezoekers van woningen dienen openbaar toegankelijk te zijn en worden daarom niet op private of gereserveerde locaties aangelegd. De parkeerplaatsen voor bewoners kunnen wel op eigen terrein worden aangelegd, waarbij de uitgangspunten voor toegankelijkheid en afmetingen van toepassing zijn. Bij aanleg en gebruik van parkeergarages, moeten deze voldoen aan de NEN 2443: Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages. Bij aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, moet ook rekening worden gehouden met laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen.

3.2.2 Stap 7: Gebruik maken van parkeerruimte in openbaar gebied

Als niet in de parkeerbehoefte wordt voorzien en dit door de initiatiefnemer wordt, is het bij hoge uitzondering mogelijk te kijken naar de parkeersituatie in het openbaar gebied. In eerste instantie wordt een oplossing gezocht in het beperken van het bouwvolume; In principe blijft parkeren binnen het ontwikkelgebied het uitgangspunt en is aanpassing van het plan (aantal m2 voorzieningen) noodzakelijk. Er zal dus een gegronde reden nodig zijn om van de uitzondering gebruik te maken. De initiatiefnemer dient vervolgens door een onafhankelijke adviseur via tellingen, metingen en berekeningen aan te tonen dat er in het openbaar gebied voldoende beschikbare parkeerplaatsen aanwezig zijn om (een deel van) de extra behoefte door de nieuwe ontwikkeling, op te vangen. We gaan hierbij uit van een bezettingsgraad van maximaal 85%, binnen de acceptabele loopafstanden (zie paragraaf 2.7). Als in de openbare ruimte niet in de parkeerbehoefte kan worden voorzien, is een aanpassing van het plan nodig, zodat het wel passend wordt. Reductie heeft al plaatsgevonden in stap 5 bij het bepalen van de Mobiliteitsnorm. Stapelsystemen, schuifsystemen en andere technische oplossingen, zijn niet toegestaan.

Parkeergarages

Gebruik maken van overcapaciteit aan parkeerplaatsen in de gemeentelijke parkeergarage of particuliere parkeergarages, is een mogelijkheid, waarmee wel terughoudend wordt omgegaan. Daarvoor zijn een aantal redenen:

- Ten eerste moet voldaan worden aan de eis dat parkeerplaatsen voor bewoners binnen de maximale afstand voor lopen liggen. Dit geldt uitsluitend voor particuliere garages. Dat zal in veel gevallen niet haalbaar zijn met parkeren in een parkeergarage;
- Daardoor bestaat de kans dat bewoners elders parkeren, om zo de afstand tussen woning en parkeergarage te verkorten. Deze kans is reëel aangezien er geen betaald parkeerregime 'op straat' is;
- De parkeergarages zijn niet openbaar toegankelijk maar semi openbaar;
- De continuïteit van parkeren bij beheerders die gezien worden als derden, moet goed geborgd kunnen worden. Anders is dit geen toekomstbestendige oplossing voor een ontwikkeling.

Indien men gebruikt wenst te maken van de overcapaciteit in parkeergarages gelden de volgende voorwaarden:

- Particuliere garages:
 - o Er moet voldaan worden aan de eis dat parkeerplaatsen voor bewoners binnen de maximale afstand voor lopen liggen;
 - o Er moet inzichtelijk worden gemaakt dat er voldoende capaciteit is (<85% bezetting).
- Gemeentelijke centrumgarage:
 - o Bouwinitiatieven binnen een loopafstand van 250 meter (isochrone lijn) én gelegen binnen het voor verkeer afgesloten voetgangersgedeelte van het centrumgebied Venray (geen parkeerplaatsen) kunnen gebruik maken van de parkeergarage;
 - o Er moet inzichtelijk worden gemaakt dat er voldoende capaciteit is (<85% bezetting);
 - o Huur/abonnement van parkeerplaatsen in de garage is dan een verplichting.

3.3 Hardheidsclausule en ontheffing van de mobiliteitsnormen

Als na stap 7 blijkt dat niet in de parkeerbehoefte kan worden voorzien, zal de ambtelijke conclusie zijn dat niet voldaan wordt aan een goede parkeerbalans. Het college van burgemeester en wethouders kan eventueel nog ontheffing verlenen om de verplichting om aan de mobiliteitsnorm te voldoen, op te schorten. De ontheffing van parkeernormen wordt in uitzonderlijke gevallen verleend als het realiseren van een initiatief van belang is voor de ontwikkeling van een gebied of andere maatschappelijke motieven en daarmee zwaarder weegt dan het deels of volledig voldoen aan de parkeerplaatsverplichting.

De Gemeente Venray biedt geen regeling tot afkoop van parkeerplaatsen, zoals een mobiliteitsfonds. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- Juridisch gezien kent een mobiliteitsfonds beperkingen ten aanzien van verantwoordelijkheid en besteding van de fondsen.
- Een mobiliteitsfonds is eigenlijk gericht op faciliteren van duurzame mobiliteit, maar vaak wordt toch de relatie met alternatieve parkeerplaatsen gelegd; Daarmee bereikt een mobiliteitsfonds haar doel niet.
- Er kan dan discussie ontstaan over de relatie tussen ingelegde gelden en de besteding daarvan.
- Verplichte afdrachten aan een mobiliteitsfonds kunnen de financiële haalbaarheid van kleine projecten onder druk zetten, of zelfs onmogelijk maken.
- De wijze waarop we met mobiliteit omgaan verandert snel (zoals minder autobezit bij jongeren of meer deelmobiliteit). Een mobiliteitsfonds is niet dynamisch genoeg om met deze ontwikkelingen mee te bewegen.
- In de praktijk is het vaak niet haalbaar om vervangende parkeerplaatsen aan te leggen door ruimtegebrek.

4 Bijlagen

4.1 Bijlage 1: Mobiliteitsnormen fietsparkeren

Hoofdgroep wonen

Fietsparkeernormen bezoekers wonen

Stedelijkheidsgraad	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Matig stedelijk	Woning	0,30	0,30	0,25	0,20

Fietsparkeernormen wonen (exclusief bezoekersparkeren)

Type woning	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Koop, huis, twee-onder-een-kap	woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Koop, huis, tussen/hoek	woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Koop, appartement, >100 m ² bvo	appartement	5,00	5,00	5,00	5,00
Koop, appartement, 75 - 100m ² bvo	appartement	4,25	4,25	4,25	4,25
Koop, appartement, <75m ² bvo	appartement	3,25	3,25	3,25	3,25
Huur, huis, vrije sector	woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Huur, huis, sociale huur	woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Huur, appartement, vrije sector, >100 m ² bvo	appartement	5,00	5,00	5,00	5,00
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m ² bvo	appartement	4,25	4,25	4,25	4,25
Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	appartement	3,25	3,25	3,25	3,25
Huur, appartement, sociale huur, >100 m ² bvo)	appartement	5,00	5,00	5,00	5,00
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m ² bvo	appartement	4,25	4,25	4,25	4,25
Huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	appartement	3,25	3,25	3,25	3,25
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m ² bvo	appartement	2,50	2,50	2,50	2,50
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	kamer	1,35	1,35	1,35	1,35
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	woning	0,55	0,55	0,55	0,55
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	woning	2,50	2,50	2,50	2,50
Patiowoningen	woning	4,25	4,25	4,25	4,25
Migrantenhuisvesting < 30 bewoners (norm inclusief bezoekers)	bewoner	1,00	1,00	1,00	1,00
Migrantenhuisvesting vanaf 30 bewoners (norm inclusief bezoekers)	bewoner	1,00	1,00	1,00	1,00

Hoofdgroep werken

Fietsparkeernormen werken

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,45	1,15	1,05	0,80
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m2 bvo	1,95	1,65	1,35	1,10

Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	100 m2 bvo	1,45	1,15	0,95	0,90
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods. Opslag, transportbedrijf)	100 m2 bvo	0,65	0,55	0,40	0,40
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,20	0,95	0,80	0,70
Opslagruimte (particulier)	Per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	6,0	6,0

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt	100 m2 bvo	3,10	2,20	1,70	n.v.t.
Full service supermarkt	100 m2 bvo	4,40	3,40	2,85	n.v.t.
Grote supermarkt (XL)	100 m2 bvo	4,40	3,40	2,85	n.v.t.
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	100 m2 bvo	n.v.t.	1,65	1,30	n.v.t.
Groothandel algemeen	100 m2 bvo	n.v.t.	1,55	1,30	n.v.t.
Hoofdwinkelcentrum Venray (30.000 inwoners in kern)	100 m2 bvo	2,70	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Buurtwinkelcentrum en dorps (winkel) centrum	100 m2 bvo	2,70	2,95	2,45	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum (klein)	100 m2 bvo	n.v.t.	3,60	2,90	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	n.v.t.	4,05	3,50	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum (groot)	100 m2 bvo	n.v.t.	4,55	3,80	n.v.t.
Weekmarkt	100 m2 bvo	2,70	2,95	2,45	n.v.t.
Kringloopwinkel	100 m2 bvo	n.v.t.	2,00	1,30	1,05
Bruin- en witgoed zaken	100 m2 bvo	0,30	0,30	0,25	0,25
Woonwarenhuis/ woonwinkel	100 m2 bvo	0,30	0,30	0,25	0,25
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,25	0,25
Meubelboulevard/ woonboulevard	100 m2 bvo	n.v.t.	0,40	0,30	n.v.t.
Winkelboulevard	100 m2 bvo	n.v.t.	0,40	0,30	n.v.t.
Ouletcentrum	100 m2 bvo	n.v.t.	0,40	0,30	0,15
Bouwmarkt	100 m2 bvo	n.v.t.	0,35	0,30	0,25
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100 m2 bvo	n.v.t.	0,35	0,30	0,25

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Fietsparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek	100 m2 bvo	3,50	3,50	3,10	2,40
Museum	100 m2 bvo	1,35	1,00	0,70	0,70

Bioscoop	100 m2 bvo	7,50	6,00	2,75	1,65
Filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	7,50	6,00	2,75	1,65
Theater/schouwburg	100 m2 bvo	23,00	17,50	13,00	10,00
Musicaltheater	100 m2 bvo	23,00	17,50	13,00	10,00
Casino	100 m2 bvo	1,65	1,65	1,30	1,30
Bowlingcentrum	bowlingbaan	4,45	3,15	2,55	2,40
Biljart/snooker- centrum	tafel	2,40	1,85	1,50	1,10
Dansstudio	100 m2 bvo	5,65	3,55	2,85	2,00
Fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	5,65	3,55	2,85	2,00
Fitnesscentrum	100 m2 bvo	5,65	3,55	2,85	2,00
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,00	4,00
Sauna/hammam	100 m2 bvo	4,00	4,00	4,00	4,00
Sporthal	100 m2 bvo	5,30	3,80	2,90	2,35
Sportzaal	100 m2 bvo	6,50	3,80	2,60	2,05
Tennishal	100 m2 bvo	0,80	0,55	0,50	0,50
Padelhal	100 m2 bvo	1,55	1,15	0,95	0,95
Squashhal	100 m2 bvo	5,10	3,40	3,00	2,50
Zwembad overdekt	100 m2 bassin	n.v.t.	20,00	16,00	9,50
Zwembad openlucht	100 m2 bassin	n.v.t.	28,00	24,00	17,50
Zwemparadijs	100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	9,50	9,50
Sportveld	Hectare netto terrein	57,50	57,50	57,50	57,50
Stadion	Per zitplaats	0,20	0,20	0,20	n.v.t.
Kunstijsbaan (< 400 meter)	100 m2 bvo	1,90	2,35	1,90	1,65
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m2 bvo	n.v.t.	3,65	3,25	2,90
Ski- en snowboardhal	100 m2 sneeuw (excl oefenpistes)	n.v.t.	n.v.t.	3,20	n.v.t.
Jachthaven	ligplaats	0,15	0,15	0,15	0,15
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	17,50	17,50
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	17,50	17,50
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal (gemiddeld en kleiner)	100 m2 bvo	1,50	1,50	1,00	0,45
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal (groot)	100 m2 bvo	1,50	1,50	1,00	0,45
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal (zeer groot)	100 m2 bvo	1,50	1,50	1,00	0,45
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per gem. boerderij	12,50	12,50	12,50	12,50
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,55
Dierenpark	Per hectare netto terrein	10,75	10,75	10,75	10,75
Attractie- en pretpark	Per hectare netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	10,75	10,75
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,90	1,80	1,60
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	19,70	14,06	10,95

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Fietsarkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping (kampeerterein)	standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,15
Bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow	n.v.t.	n.v.t.	0,15	0,15
Hotel (1 ster)	10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00
Hotel (2 sterren)	10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00
Hotel (3 sterren)	10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00
Hotel (4 sterren)	10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00
Hotel (5 sterren)	10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00
Café, bar, cafetaria	100 m2 bvo	11,50	11,50	11,50	11,50
Restaurant	100 m2 bvo	11,50	11,50	11,50	11,50
Discotheek	100 m2 bvo	12,50	12,50	10,00	5,50
Evenementenhal/ beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	1,00	1,00	1,00	n.v.t.

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Fietsparkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk (-centrum)	behandelkamer	1,20	1,20	0,90	0,45
Apotheek	apothek	7,00	7,00	7,00	n.v.t.
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	behandelkamer	1,20	1,20	0,90	0,45
Consultatiebureau	behandelkamer	1,20	1,20	0,90	0,45
Consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	1,20	1,20	0,90	0,45
Tandartsenpraktijk (-centrum)	behandelkamer	2,50	2,50	2,40	1,85
Gezondheidscentrum	behandelkamer	1,20	1,20	0,90	0,45
Ziekenhuis	100 m2 bvo	1,10	1,00	0,95	0,70
Crematorium	plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	6,50	6,50
Begraafplaats	plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	6,50	6,50
Penitentiaire inrichting	10 cellen	0,45	0,45	0,45	0,45
Religiegebouw	zitplaats	0,35	0,35	0,35	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgings-tehuis	wooneenheid	0,55	0,55	0,75	0,75

Hoofdgroep onderwijs

Fietsparkeernormen onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo	1,00	1,00	0,75	0,75
Basisonderwijs	leslokaal	13,00	13,00	13,00	13,00
Middelbare school	100 leerlingen	80,00	80,00	80,00	80,00
ROC	100 leerlingen	48,00	48,00	48,00	48,00
HBO	100 leerlingen	64,00	64,00	64,00	64,00

Universiteit	100 leerlingen	64,00	64,00	64,00	64,00
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	10 leerlingen	3,75	3,75	3,75	3,75

4.2 Bijlage 2: Mobiliteitsnormen autoparkeren

Hoofdgroep wonen

Autoparkeernormen bezoekers wonen

Stedelijkheidsgraad	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Matig stedelijk	Woning	0,10	0,10	0,15	0,20

Autoparkeernormen wonen (exclusief bezoekersparkeren, behalve migrantenhuisvesting)

Type woning	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	woning	1,50	1,60	1,90	2,10
Koop, huis, twee-onder-een-kap	woning	1,40	1,50	1,80	1,90
Koop, huis, tussen/hoek	woning	1,20	1,40	1,70	1,80
Koop, appartement, >100 m ² bvo	appartement	1,30	1,40	1,70	1,80
Koop, appartement, 75 - 100m ² bvo	appartement	1,10	1,20	1,30	1,40
Koop, appartement, <75m ² bvo	appartement	1,00	1,10	1,30	1,30
Huur, huis, vrije sector	woning	1,00	1,20	1,30	1,40
Huur, huis, sociale huur	woning	0,80	0,90	1,10	1,10
Huur, appartement, vrije sector, >100 m ² bvo	appartement	1,00	1,20	1,30	1,30
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m ² bvo	appartement	0,70	0,80	1,00	1,00
Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	appartement	0,60	0,70	0,90	0,90
Huur, appartement, sociale huur, >100 m ² bvo)	appartement	0,70	0,80	1,00	1,00
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m ² bvo	appartement	0,60	0,70	0,90	0,90
Huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	appartement	0,50	0,60	0,80	0,80
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m ² bvo	appartement	0,30	0,35	0,50	0,50
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	kamer	0,10	0,15	0,15	0,25
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	woning	0,75	0,80	0,80	0,90
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	woning	0,25	0,35	0,35	0,35
Patiowoningen	woning	1,30	1,40	1,70	1,80
Migrantenhuisvesting < 30 bewoners (norm inclusief bezoekers)	bewoner	0,60	0,60	0,60	0,60
Migrantenhuisvesting vanaf 30 bewoners (norm inclusief bezoekers)	bewoner	0,50	0,50	0,50	0,50

Hoofdgroep werken

Autoparkeernormen werken

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,55	1,95	2,05	2,55
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m2 bvo	2,05	2,35	2,85	3,55
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	100 m2 bvo	1,55	1,95	2,35	2,35
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods. Opslag, transportbedrijf)	100 m2 bvo	0,65	0,85	1,05	1,05
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,25	1,55	1,85	1,95
Opslagruimte (particulier)	Per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	10,00	10,00

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Autoparkeernormen winkelen en boodschappen

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,90	2,70	3,50	n.v.t.
Full service supermarkt	100 m2 bvo	3,35	4,40	5,20	n.v.t.
Grote supermarkt (XL)	100 m2 bvo	6,00	6,90	7,70	n.v.t.
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	100 m2 bvo	n.v.t.	5,65	5,90	n.v.t.
Groothandel algemeen	100 m2 bvo	n.v.t.	6,40	6,40	n.v.t.
Hoofdwinkelcentrum Venray (30.000 inwoners in kern)	100 m2 bvo	3,45	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Buurtwinkelcentrum en dorps (winkel) centrum	100 m2 bvo	n.v.t.	3,10	3,70	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum (klein)	100 m2 bvo	n.v.t.	3,70	4,50	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	n.v.t.	4,40	5,10	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum (groot)	100 m2 bvo	n.v.t.	4,80	5,70	n.v.t.
Weekmarkt	100 m2 bvo	0,20	0,20	0,20	n.v.t.
Kringloopwinkel	100 m2 bvo	n.v.t.	1,25	1,85	2,25
Bruin en witgoed zaken	100 m2 bvo	3,95	5,85	7,85	9,25
Woonwarenhuis/ woonwinkel	100 m2 bvo	1,25	1,65	1,85	1,95
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,05	5,15
Meubelboulevard/ woonboulevard	100 m2 bvo	n.v.t.	2,05	2,35	n.v.t.
Winkelboulevard	100 m2 bvo	n.v.t.	3,75	4,15	n.v.t.
Ouletcentrum	100 m2 bvo	n.v.t.	9,20	10,1	10,4
Bouwmarkt	100 m2 bvo	n.v.t.	1,85	2,35	2,45
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100 m2 bvo	n.v.t.	2,25	2,55	2,85

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Autoparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum	Schil- cen- trum	Rest be- bouw- de kom	Buitenge- bied
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,45	0,75	1,15	1,35
Museum	100 m2 bvo	0,60	0,80	1,10	1,10
Bioscoop	100 m2 bvo	3,20	8,00	11,20	13,70
Filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	2,60	5,30	7,90	9,90
Theater/schouwburg	100 m2 bvo	7,40	8,00	9,80	12,00
Musicaltheater	100 m2 bvo	2,90	3,40	4,00	5,10
Casino	100 m2 bvo	5,70	6,10	6,50	8,00
Bowlingcentrum	bowlingbaan	1,60	2,30	2,80	2,80
Biljart/snooker- centrum	tafel	0,85	1,15	1,35	1,75
Dansstudio	100 m2 bvo	1,60	3,90	5,50	7,40
Fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,40	3,40	4,80	6,50
Fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,70	4,50	6,30	7,40
Wellnesscentrum (thermen, kuurcen- trum, beautycentrum)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,30	10,30
Sauna/hammam	100 m2 bvo	2,50	4,60	6,70	7,30
Sporthal	100 m2 bvo	1,55	2,15	2,85	3,45
Sportzaal	100 m2 bvo	1,15	1,95	2,75	3,55
Tennishal	100 m2 bvo	0,30	0,40	0,50	0,50
Padelhal	100 m2 bvo	0,35	0,45	0,65	0,65
Squashhal	100 m2 bvo	1,60	2,40	2,70	3,20
Zwembad overdekt	100 m2 bassin	n.v.t.	10,70	11,50	13,30
Zwembad openlucht	100 m2 bassin	n.v.t.	10,10	12,90	15,80
Zwemparadijs	100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	4,00	4,00
Sportveld	Hectare netto ter- rein	20,00	20,00	20,00	20,00
Stadion	Per zitplaats	0,12	0,12	0,12	n.v.t.
Kunstijsbaan (< 400 meter)	100 m2 bvo	1,25	1,55	1,85	2,05
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m2 bvo	n.v.t.	2,25	2,55	2,75
Ski- en snowboardhal	100 m2 sneeuw (excl oefenpistes)	n.v.t.	n.v.t.	2,55	n.v.t.
Jachthaven	ligplaats	0,60	0,60	0,60	0,60
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,10	56,20
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	96,00	118,30
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal (gemiddeld en kleiner)	100 m2 bvo	3,10	3,90	4,70	5,10
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal (groot)	100 m2 bvo	3,70	4,60	5,60	6,10
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal (zeer groot)	100 m2 bvo	3,90	4,90	5,80	6,40
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per gem. boerderij	3,10	3,90	4,70	5,10
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,40
Dierenpark	Per hectare netto terrein	8,00	8,00	8,00	8,00
Attractie- en pretpark	Per hectare netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,00	8,00
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,25	1,35	1,45

Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,50	10,50	13,50
-------------------------------	---------------------	--------	------	-------	-------

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Autoparkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping (kampeerterrein)	standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,20
Bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,70	2,10
Hotel (1 ster)	10 kamers	0,40	0,80	2,50	4,50
Hotel (2 sterren)	10 kamers	1,35	2,25	4,05	6,25
Hotel (3 sterren)	10 kamers	2,20	3,40	5,20	6,80
Hotel (4 sterren)	10 kamers	3,40	5,10	7,20	9,00
Hotel (5 sterren)	10 kamers	5,30	7,90	10,60	12,60
Café, bar, cafetaria	100 m2 bvo	5,00	5,00	6,00	6,00
Restaurant	100 m2 bvo	5,00	5,00	6,00	8,00
Discotheek	100 m2 bvo	6,90	13,90	20,80	20,80
Evenementenhal/ beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	5,50	6,50	8,50	n.v.t.

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Autoparkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk (-centrum)	behandelkamer	2,05	2,45	2,95	3,25
Apotheek	apothek	2,25	2,75	3,15	n.v.t.
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	behandelkamer	1,25	1,45	1,75	1,95
Consultatiebureau	behandelkamer	1,35	1,55	1,85	2,15
Consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	1,30	1,60	1,90	2,20
Tandartsenpraktijk (-centrum)	behandelkamer	1,55	1,95	2,35	2,65
Gezondheidscentrum	behandelkamer	1,55	1,85	2,15	2,45
Ziekenhuis	100 m2 bvo	1,40	1,60	1,70	2,00
Crematorium	plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,10	30,10
Begraafplaats	plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,60	31,60
Penitentiaire inrichting	10 cellen	1,65	2,15	3,25	3,65
Religiegebouw	zitplaats	0,15	0,15	0,15	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgings-tehuis	wooneenheid	0,60	0,60	0,60	n.v.t.

Hoofdgroep onderwijs

Autoparkeernormen onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo	1,00	1,20	1,40	1,50

Basisonderwijs	leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75
Middelbare school	100 leerlingen	3,70	4,50	4,90	4,90
ROC	100 leerlingen	4,70	5,40	5,80	5,90
HBO	100 leerlingen	9,30	10,00	10,70	10,90
Universiteit	100 leerlingen	13,20	15,20	16,50	16,80
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	10 leerlingen	4,50	5,60	6,80	10,50

4.3 Bijlage 3: Aanwezigheidspercentage autoparkeren

	Werkdag ochtend	werkdag-middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	Zondag middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/ bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater /podium etc.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal/medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten en bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant	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%