

Nota Parkeernormen gemeente Asten 2026

De raad van de gemeente Asten;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 16 december 2025;

gehoord het advies van de commissie Ruimte van 13 januari 2026;

besluit:

vast te stellen de Nota Parkeernormen gemeente Asten 2026.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Asten beschikt over een vastgestelde Nota Parkeernormen uit 2016. Inmiddels zijn nieuwe landelijke parkeerkencijfers van het CROW beschikbaar.

Bovendien blijkt in de praktijk dat, op basis van de Nota Parkeernormen 2016, aan sommige beoogde ontwikkelingen geen medewerking verleend kan worden. Dit komt doordat niet voldaan kan worden aan de parkeervraag van de betreffende ontwikkeling. Initiatieven voor ontwikkelingen vragen in specifieke situaties om maatwerk. De huidige parkeernormen van Asten bieden daar onvoldoende handvatten voor. Dat is niet wenselijk.

De gemeente Asten heeft daarom de wens voor een nieuw beleidsdocument uitgesproken: een Nota Parkeernormen met realistische en actuele parkeernormen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit.

Doelstelling Nota Parkeernormen

Het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Asten, om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

Opdracht en resultaat

Het vertrekpunt zijn de doelstelling en een aantal richtinggevende kaders en discussiepunten. Het resultaat is een beleidsdocument, de Nota Parkeernormen, aangevuld met een zogenaamde 'factsheet'. In de factsheet zijn rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars en andere initiatiefnemers opgenomen waarin de kaders van de Nota Parkeernormen worden uitgelegd.

1.2 Wat is een parkeernorm?

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

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en gebruik van een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

1.3 Juridische positie van parkeernormen

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

De definitieve toetsing van een ruimtelijk plan op parkeren vindt plaats bij het verlenen van de omgevingsvergunning of bij wijziging van het omgevingsplan.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk twee beschrijft de uitgangspunten voor de parkeernormen, waarna in hoofdstuk drie maatwerk mogelijkheden zijn opgenomen. Het mobiliteitsfonds komt aan bod in hoofdstuk vier en tot slot zijn in hoofdstuk vijf de parkeernormen voor de fiets opgenomen.

2. Parkeernormen

2.1 Inleiding

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

2.2 Uitgangspunten parkeernormen

De parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

Parkeren op eigen terrein

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag in basis op eigen terrein gerealiseerd of, dit geldt vooral voor grootschalige ontwikkelingen, binnen het plangebied. Bezoekersparkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk te zijn. Openbaar toegankelijk betekent dat de parkeerplaatsen vrij beschikbaar zijn voor iedereen die het betreffende gebouw of terrein bezoekt. Denk aan parkeerplaatsen aan de straatzijde of een toegankelijk parkeerterrein.

Minimale grens

Een berekende parkeerbehoefte kan een minimale of een maximale grens zijn. Uitgangspunt in Asten is de minimale grens. De minimale grens houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Als men meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de norm aangeeft, is dat toegestaan. Er mogen echter niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Volgend parkeerbeleid

Uitgangspunt is een volgend parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdrukproblemen wordt niet bij een initiatiefnemer neergelegd, zoals bij sturend parkeerbeleid wel het geval kan zijn.

CROW

De parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 744, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2024. Wanneer het CROW de parkeerkencijfers actualiseert wordt de Nota Parkeernormen hierop aangepast.

Stedelijkheidsgraad

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Asten 'matig stedelijk', op basis van de demografische kerncijfers van het CBS.

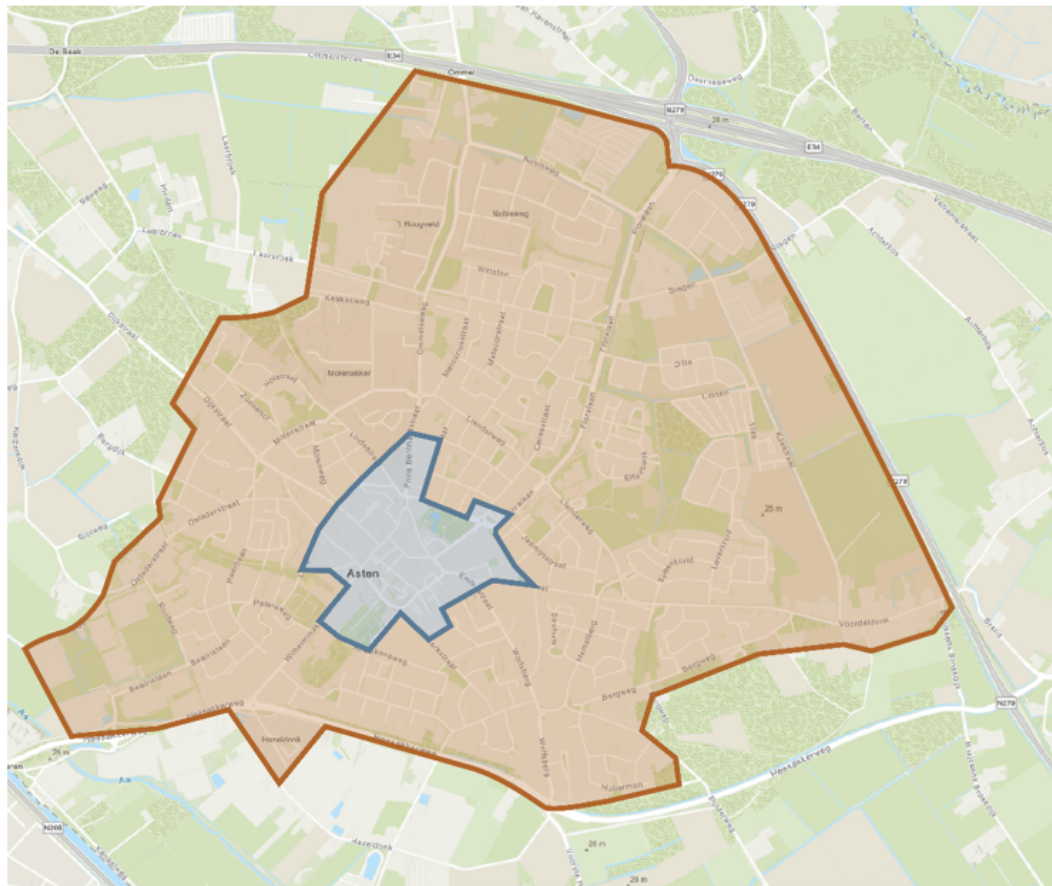
Bandbreedte

De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal. Als uitgangspunt voor Asten wordt het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden als basis voor de parkeernorm.

2.3 Gebiedsindeling

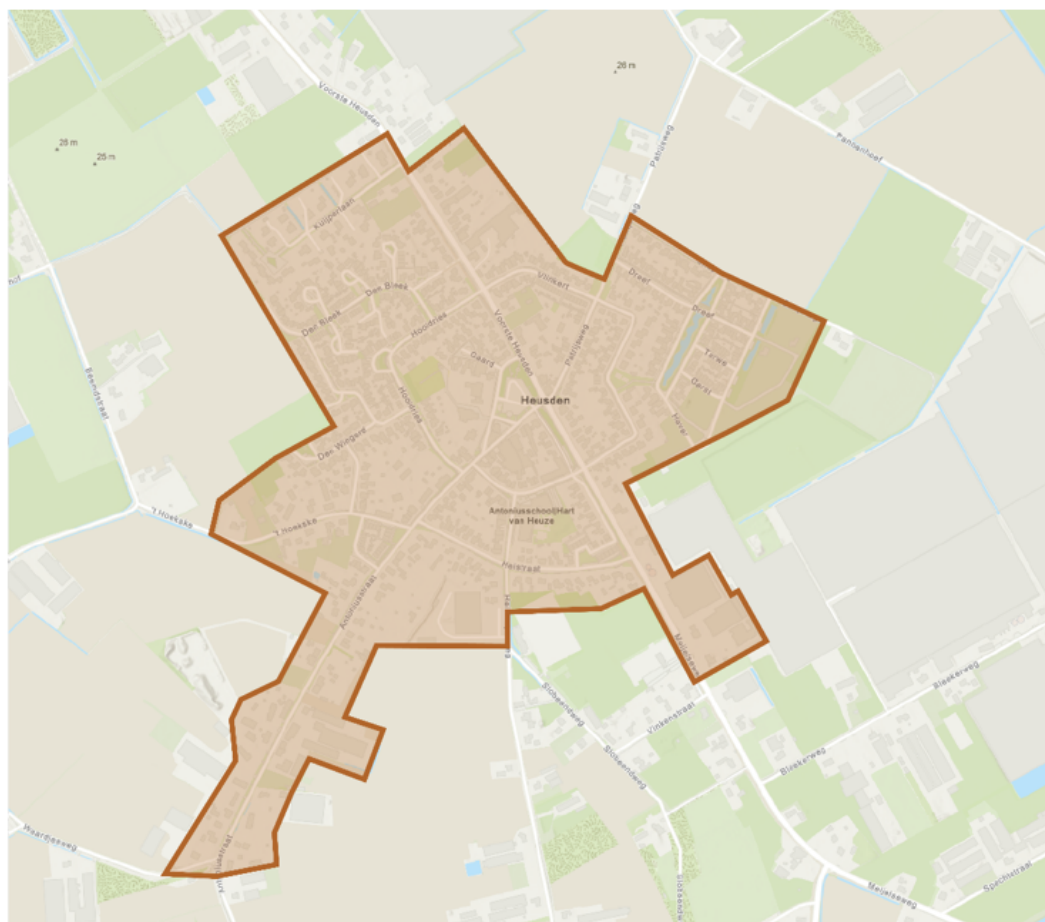
In de kern Asten wordt voor het toepassen van parkeernormen onderscheid gemaakt tussen centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Dit onderscheid is gebaseerd op het uitgangspunt dat het auto-bezit in het centrum lager is en dat voorzieningen beter bereikbaar zijn met andere vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer of de fiets. Het gebied centrum komt alleen voor in de kern Asten en bevat het winkelcentrum en de schil daar omheen. De rest van de woongebieden en industrieterreinen in Asten, Heusden en Ommel vallen onder rest bebouwde kom. Alles buiten de bebouwde kom valt onder het buitengebied. Als de komgrenzen worden uitgebreid resulteert dit in een bijstelling van de rest bebouwde kom.

De volgende figuren geven de gebiedsindelingen van Asten, Heusden en Ommel weer.



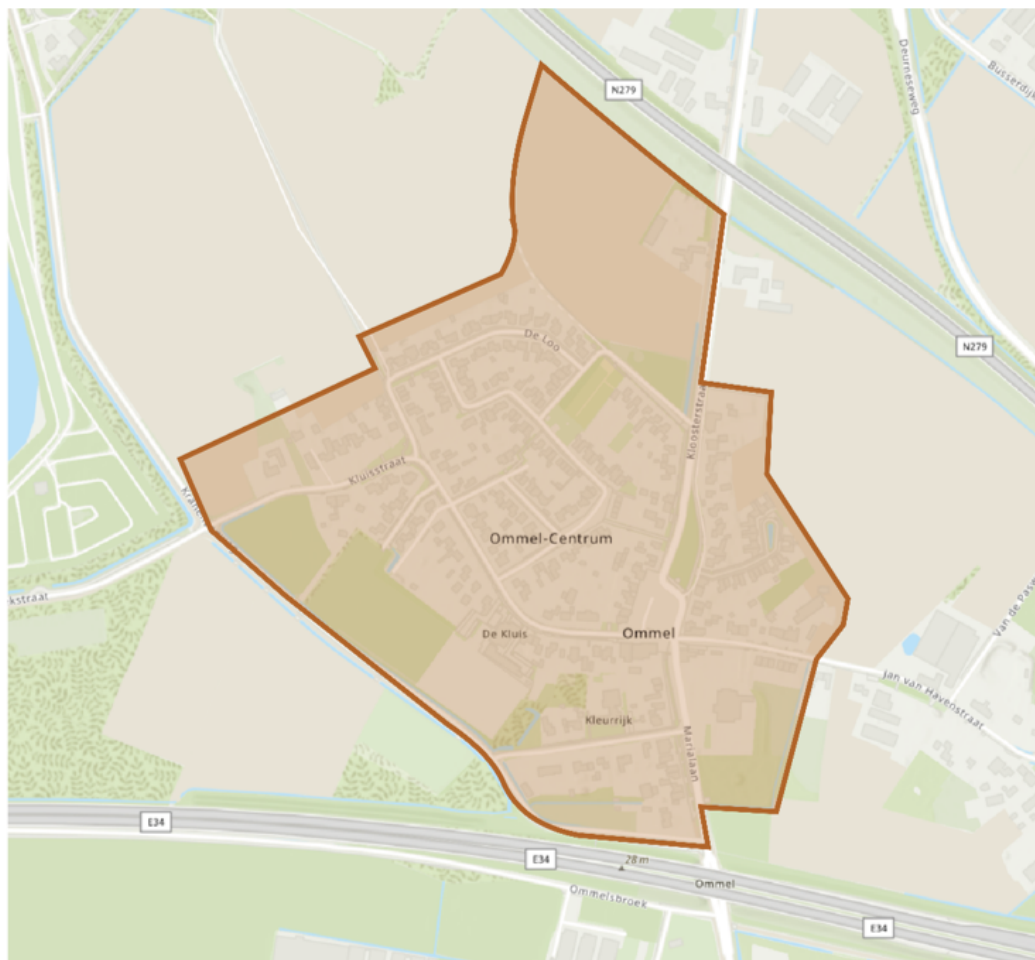
- Centrum Asten
- Rest bebouwde kom

Figuur 1: gebiedsindeling kern Asten



 Rest bebouwde kom

Figuur 2: gebiedsindeling kern Heusden



Rest bebouwde kom

Figuur 3: gebiedsindeling kern Ommel

2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel

In bijlage 1 zijn de parkeernormen per gebiedsprofiel opgenomen. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast. Waar mogelijk wordt gebruikgemaakt van de CROW parkeerkencijfers.

2.5 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. Hiervoor hanteert Asten enkele rekenwaardes conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in Tabel 1.

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

Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 1: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

In de gemeente Asten is een blauwe zone ingesteld in de kern Asten. Parkeren op de rijbaan komt veel minder vaak voor in een gebied waar het parkeren gereguleerd is, zoals in een blauwe zone. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de blauwe zone wordt daarom wel uitgegaan van het theoretisch aantal.

2.6 Dubbelgebruik

De gemeente Asten kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik, daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen van de dag en de week.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn. Zo kan een oprit bij een woning of een parkeerplaats die specifiek aan een bewoner is toegewezen niet worden meegeteld voor dubbelgebruik. In Tabel 2 zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende momenten.

	Werk- dag- och- tend	Werk- dag- mid- dag	Werk- dag- avond	Werk- dag- nacht	Vrij- dag- mid- dag	Vrij- dag- avond	Zater- dag- mid- dag	Zater- dag- avond	Zondag- middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	80%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	60%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverle- ning	100%	100%	5%	0%	100%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	75%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhan- del	30%	60%	70%	0%	60%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/ podium etc.	5%	40%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/ therapeut/ consultatiebu- reau	100%	100%	10%	0%	75%	10%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/ verzorgings- tehuis	100%	100%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 2: aanwezigheidspercentages

2.7 Uitvoeringsregels

Op basis van de tabellen met parkeernormen in bijlage 1 wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager minimaal moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

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

De volgende uitvoeringsregels zijn van toepassing:

Bezoekersparkeren

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

Afronding

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

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 2 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeervenies voor personenauto's.

Salderen

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een functiewijziging van een bestaand gebouw en bij sloop/nieuwbouw mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie.

Dit betekent dat in dat geval ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functie(s) wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw, mits de bestaande parkeerplaatsen gehandhaafd blijven. Indien als gevolg van een ontwikkeling een deel van de bestaande capaciteit komt te vervallen dan dient deze capaciteit gecompenseerd te worden. Als de nieuwe parkeerbehoefte groter is, moet het verschil met de parkeereis van de bestaande functie extra worden aangelegd.

Wanneer bij de parkeeroplossing voor de bestaande situatie gebruik is gemaakt van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, of van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, kan bij het bepalen van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen tevens rekening worden gehouden met aanwezigheidspercentages.

Rekenvoorbeeld

Een gebouw met functie X beschikt over 5 parkeerplaatsen. Dit gebouw krijgt functie Y. Op basis van de parkeernormen in bijlage 1 zou het gebouw met functie X moeten beschikken over 10 parkeerplaatsen en met functie Y over 20. De functieverandering leidt ertoe dat er $20 - 10 = 10$ nieuwe parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, naast de bestaande 5 parkeerplaatsen.

Voor functiewijzigingen in het centrumgebied die passen binnen de functies die we als gemeente in het centrum willen hoeven geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd te worden mits:

- het een functiewijziging van de begane grond betreft
- het aantal m² niet met meer dan 50m² wordt vergroot
- het geen functiewijziging naar wonen betreft

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

Sloop en herbouw

Bij de sloop en herbouw van een pand zijn de parkeernormen niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is blijft gehandhaafd. Indien de functie in een kleinere omvang terugkeert kan het aantal parkeerplaatsen naar rato in omvang worden verminderd.

Functie onbekend

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

Inzet parkeercapaciteit

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

Schoolomgeving

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf wordt het aantal parkeerplaatsen voor werknemers bepaald. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen door ouders wordt een rekenmethode van het CROW gebruikt. Deze rekenmethode is opgenomen in bijlage 3.

3. Maatwerk

De gemeente Asten conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken kan het college ruimte bieden om af te wijken van de parkeereis. Onder bepaalde omstandigheden is een aangepaste parkeereis wenselijk of kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein of binnen het plangebied. Hiervoor zijn regels voor maatwerk opgesteld. In deze regels wordt aangegeven in welke gevallen maatwerk kan worden verleend voor de parkeereis of de verplichting deze op eigen terrein te realiseren.

3.1 Maatwerk voor de norm

Inzet deelauto

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

Reductiefactor

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

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

Tabel 3: reductiefactor en plafond per gebiedsindeling

De inzet van een deelauto levert een korting op van maximaal vijf parkeerplaatsen, echter heeft de deelauto zelf ook een (gereserveerde) parkeerplaats nodig, waardoor de parkeereis mag worden verminderd met maximaal vier parkeerplaatsen per deelauto. In de berekening voor het aantal deelauto's wordt bestaande bebouwing niet betrokken. De mobiliteitscorrectie is beperkt tot een deel van de totale parkeereis. Voorkomen moet worden dat de gebruikers bij onvoldoende belangstelling voor een deelauto alsnog in de omgeving parkeren. Op grond hiervan is de mobiliteitscorrectie ingeperkt tot de genoemde percentages.

Borging

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

Ontwikkeling met geringe toename parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaatsen)

Indien de rekenkundige waarde van de parkeereis voor afronding minder dan 1,5 bedraagt, wordt vrijstelling verleend van de parkeereis. Er wordt geen financiële vergoeding verlangd en er is geen parkeerdrukonderzoek noodzakelijk. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen', met uitzondering van woningsplitsing en mantelzorgwoningen.

Korting leegstand centrum

De gemeente Asten stimuleert ontwikkelingen die een oplossing bieden voor de leegstand in het centrum van Asten. Deze korting geldt voor situaties waarin een gebouw of een gedeelte daarvan, bestemd voor bewoning of gebruik, gedurende een bepaalde periode niet wordt bewoond of gebruikt. De grenzen

van dat gebied zijn in figuur 1 in paragraaf 2.3 als 'centrum' aangegeven. Ontwikkelingen in dat gebieds-type, met een parkeereis van >1,5 parkeerplaats, mogen daarom een beroep doen op de beschikbare parkeergelegenheid in de openbare ruimte. Deze korting geldt voor alle soorten ontwikkelingen, specifiek voor het deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, met een maximum van vijf parkeerplaatsen.

Uit een parkeerdrukonderzoek moet blijken dat er genoeg vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn. Een parkeerdrukonderzoek moet uitgevoerd worden op basis van de uitgangspunten zoals beschreven in bijlage 5. Met een parkeerbezetting van meer dan 85% is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Voorwaarde is dan ook dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving - inclusief de toename als gevolg van het bouwplan - niet boven de 85% uitkomt.

Korting fietsparkeernormen

De gemeente Asten stimuleert het realiseren van fietsvoorzieningen. Ontwikkelingen die fietsgebruik actief stimuleren, bijvoorbeeld in het bedrijfsplan en/of de arbeidsvoorwaarden, en rekening houden met de fietsparkeernormen, zoals beschreven in bijlage 6 mogen een korting van 10% op de parkeereis doorrekenen. Deze korting geldt niet voor de functie 'Wonen'.

Combinatie korting

Het is toegestaan om korting te stapelen, dit door het stimuleren van zowel de fiets als het oplossen van leegstand in het centrum.

3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein

Deze paragraaf beschrijft op welke wijze in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer de aanvrager ontwikkeling op eigen terrein niet, of in onvoldoende mate, kan voldoen aan de parkeereis. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt in het type ontwikkeling.

Hierbij kunnen de volgende situaties worden onderscheiden:

1. de aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op
2. de aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte
3. de aanvrager koopt de parkeereis af

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie, zoals beschreven onder de punten één tot en met drie, en het college geen gebruik wenst te maken van de afwijkingsbevoegdheid, wordt de aanvraag afgewezen.

1. De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op

Binnen een gebied met parkeerregulering

Er is sprake van parkeerregulering wanneer de gemeente maatregelen inzet om te sturen in het gebruik of beperken van de parkeerplaatsen. In een gebied waar sprake is van parkeerregulering wordt een parkeergelegenheid, die gelegen is op een kortere loopafstand dan de loopafstand tot de meest dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, als vervangende parkeerruimte gezien. Daarbij worden de loopafstanden via logische looproutes gemeten. Als maximale loopafstand gelden de 'acceptabele loopafstanden' zoals vermeld in bijlage 4. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en zijn deze openbaar toegankelijk. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst bij de bouw aanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

In een gebied waar geen parkeerregulering geldt

In een gebied waar geen sprake is van parkeerregulering wordt als vervangende parkeerruimte een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving gezien waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 4, worden daarbij in acht genomen. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en openbaar toegankelijk te zijn. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte bij de bouw aanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

2. De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied -binnen of buiten een gebied met parkeerregulering aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen, zoals aangegeven in bijlage 2.

De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd het openbare karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 4, worden daarbij in acht genomen. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied wordt op kosten van de aanvrager door de gemeente uitgevoerd, de gemeente zorgt ook voor het onderhoud omdat de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

3. De aanvrager koopt de parkeereis af

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op één van de voorgaande wijzen, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis en daarvoor een financiële vergoeding verlangen voor het Mobiliteitsfonds. Die vergoeding is gebaseerd op de bedragen, zoals opgenomen in hoofdstuk vier.

Voorwaarde hierbij is dat de benodigde parkeerruimte op de openbare weg beschikbaar is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving — inclusief de toename als gevolg van het bouwplan — niet boven de 85% uitkomt. Onder nabije omgeving wordt hierbij verstaan: het gebied binnen de loopafstanden die passend zijn voor de desbetreffende functie, zoals opgenomen in bijlage 4. Of aan deze voorwaarden wordt voldaan, moet worden vastgesteld met een parkeeronderzoek waarin zowel de huidige parkeerdruk als de te verwachten toename als gevolg van het initiatief worden meegenomen. Er wordt een overeenkomst tussen de aanvrager en de gemeente opgesteld, waarin de nadere afspraken zijn beschreven.

3.3 Parkeerdruk meten

Wanneer een aanvrager inzichtelijk moet maken wat de parkeerdruk in de nabije omgeving van de beoogde ontwikkeling is, de aanvrager de systematiek moet volgen zoals opgenomen in bijlage 5.

3.4 Afwijkingsbepaling

Het college kan voor ontwikkelingen die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In dit artikel is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken in bijzondere en onvoorziene omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet konden worden voorzien. Deze afwijkingsbepaling is van toepassing op de gehele nota en wordt slechts gebruikt indien het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

3.5 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen 2026 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de Nota Parkeernormen 2026 niet van toepassing is op:

- een bouwinitiatief waarvoor de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen 2026 een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend. Hierop blijft de Nota Parkeernormen 2016 van toepassing;
- Een bouwinitiatief waarvoor in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, afgesloten voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2026, is bepaald dat andere parkeernormen van toepassing zijn.

De Nota Parkeernormen 2016 van 13 december 2016 wordt ingetrokken met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze nota.

4. Mobiliteitsfonds

4.1 Wat houdt een mobiliteitsfonds in?

Mobiliteitsfonds geregeld in mobiliteitsfondsverordening

Een mobiliteitsfonds is een instrument dat beschikbaar is voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Wanneer een bouwinitiatief niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen. Het heffen

van een bijdrage is een juridisch aanvaarde mogelijkheid om die ontheffing te verlenen. Het komt erop neer dat een ontwikkelaar, die niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen, deze afkoopt door een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats in een mobiliteitsfonds te storten.

De gemeente Asten heeft in het GVVP uit 2016 een Mobiliteitsfonds Asten ingesteld door middel van een mobiliteitsfondsverordening. Deze bevoegdheid is geregeld in artikel 147 van de Gemeentewet. In de kern regelt een mobiliteitsfondsverordening het volgende:

1. wie het fonds beheert, namelijk het college van burgemeester en wethouders
2. hoe inkomsten gegenereerd worden, bijvoorbeeld via afkoopregeling
3. hoe de middelen besteed mogen worden, waaronder flankerende maatregelen

Anterieure overeenkomst

Wanneer de ontwikkelaar en de gemeente overeenkomen gebruik te maken van de mogelijkheid om de parkeereis af te kopen, dan leggen zij de afspraken hiervoor vast in een anterieure overeenkomst. Deze overeenkomst legt vast welke voorwaarden van toepassing zijn op de storting in het mobiliteitsfonds. Een anterieure overeenkomst is een vormvrije overeenkomst.

Inzet mobiliteitsfonds

De gemeente kan met de afkoopsom, zoals vastgelegd in anterieure overeenkomst, parkeerplaatsen realiseren. Het saldo uit het mobiliteitsfonds kan daarnaast ook, dit in tegenstelling tot een 'parkeerfonds', worden aangewend voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie. Bijvoorbeeld door het treffen van flankerende mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie. Voorbeelden zijn: de aanleg van voet- en fietspaden, verbeteren kwaliteit openbare ruimte, instellen betaald parkeren of blauwe zone, bewegwijzering, et cetera. De flankerende maatregelen bieden een alternatief voor de afgekochte parkeerplaatsen en kunnen breed binnen de gemeente Asten worden ingezet.

Een en ander dient de gemeente binnen tien jaar na storting in het fonds te realiseren. Indien de gemeente deze verplichting niet of slechts gedeeltelijk nakomt, ontvangt de initiatiefnemer de inbreng geheel of naar rato terug, inclusief rentevergoeding.

4.2 Mobiliteitsfonds Asten

De gemeente Asten wil, binnen de doelstelling van de Nota Parkeernormen, graag flexibel omgaan met de parkeervraag voor ontwikkelingen. Een mobiliteitsfonds biedt meer mogelijkheden dan een parkeerfondsverordening. De beschikbare ruimte voor het realiseren van extra parkeergelegenheid is immers beperkt, vooral in het centrum van Asten. Door het instellen van een mobiliteitsfonds is compensatie ook mogelijk door het toepassen van flankerende maatregelen.

Een mobiliteitsfonds brengt naast kansen ook verplichtingen met zich mee. Indien binnen tien jaar geen parkeerplaatsen of flankerende maatregelen zijn gerealiseerd, moet de storting in het fonds worden terugbetaald, inclusief rente vergoeding. Bovendien wordt op dat moment de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling niet opgelost, waardoor de parkeerdruk toe is genomen.

Om het risico van terugbetaling te voorkomen, toetst de gemeente vooraf of binnen een periode van tien jaar de compensatie door de gemeente te realiseren is. Dit kan door 1) het realiseren van parkeervoorzieningen of 2) door het treffen van flankerende maatregelen. Pas wanneer de gemeente de compensatieverplichting accepteert, wordt de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld om een storting te doen in het mobiliteitsfonds.

4.3 Hoogte afkoopsom

De hoogte van het bedrag dat initiatiefnemer moet betalen is afhankelijk van de parkeersituatie ter plaatse. In Tabel 4 staan per situatie de vereiste compensatiebedragen. De genoemde bedragen zijn opgebouwd uit de kosten voor de benodigde grond, realisatiekosten en kosten voor beheer en onderhoud. De compensatiebedragen in te zetten voor flankerend beleid, zijn hoger dan die voor afkoop van feitelijke parkeerplaatsen. De laatste heeft immers de voorkeur.

De definitie van centrum staat in paragraaf 2.3 Gebiedsindeling. Alle gebieden buiten het centrum vallen onder 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied'. Het college zorgt voor jaarlijkse indexatie van de tarieven. De tarieven zijn te vinden in de bijlage bij de Verordening Mobiliteitsfonds Asten 2017.

Situatie	Compensatiebedrag
CENTRUM	

Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeeris op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 7.250,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeeris op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 8.750,- per parkeerplaats
OVERIGE GEBIEDEN	
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeeris op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 5.750,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeeris op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 7.250,- per parkeerplaats

Tabel 4: tarieven compensatie parkeerplaatsen

5. Fietsparkeernormen

De gemeente Asten wil het fietsgebruik stimuleren. De fiets is een gezond en duurzaam alternatief voor de auto en levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid. Om het fietsgebruik te stimuleren wil de gemeente ook inzetten op goede stallingsvoorzieningen.

5.1 Uitgangspunten fietsparkeernormen

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

Fietsparkeernormen als leidraad bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Asten stimuleert actief het gebruik van de fiets als gezond en duurzaam alternatief voor de auto. Dit draagt bij aan een betere leefbaarheid en een toekomstbestendige mobiliteit. Om het fietsgebruik te faciliteren, zetten we in op goede en toegankelijke stallingsvoorzieningen.

Uitgangspunten voor fietsparkeerbeleid

Bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen hanteren we fietsparkeernormen als leidraad om ongewenste fietsparkeeroverlast te voorkomen. Fietzers parkeren hun fiets bij voorkeur netjes en dicht bij hun bestemming. Daarom streven we ernaar om stallingsvoorzieningen zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen het plangebied te realiseren, vergelijkbaar met de aanpak voor autoparkeren.

Voor een goede toegankelijkheid worden fietsparkeerplaatsen idealiter nabij entrees en op de begane grond gesitueerd. Daarbij wordt rekening gehouden met verschillende fietstypes, zoals elektrische fietsen, bakfietsen en indien nodig scootmobielen.

Flexibele toepassing

De normen zijn richtinggevend en worden niet verplicht opgelegd, zeker niet bij kleinschalige (her)ontwikkelingen. Bij ontwikkelingen waarbij het verschil in fietsparkeerbehoefte tussen de oude en nieuwe functie kleiner is dan vijf plaatsen, is toepassing van de norm niet noodzakelijk. In dergelijke gevallen wordt maatwerk toegepast, afgestemd op de aard en schaal van de ontwikkeling.

Salderen

Het is een vereiste dat de reeds aanwezige fietsparkeerplaatsen voor de bestaande of uit te breiden functies in de toekomstige situatie behouden blijven. Dit geldt ook bij sloop en herbouw van dezelfde bebouwing.

5.2 Fietsparkeernormen

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

De fietsparkeernormen zijn opgenomen als bijlage 6. Als nieuwe normen worden gepubliceerd, worden deze verwerkt in de nota parkeernormen.

Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Nota Parkeernormen gemeente Asten 2026.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Asten van 27 januari 2026.

De raad voornoemd,

*griffier,
mr. M.B.W. van Erp-Sonnemans*

*voorzitter,
A.A.H.C.M van Extel-van Katwijk*

Begrippenlijst

Aanvrager:	Degene die een bouwaanvraag doet voor een ontwikkeling of functie.
Arbeidsextensief:	Arbeidsextensief betekent dat geproduceerd wordt op een manier waarbij er weinig arbeid nodig is. Oftewel, er is weinig handkracht nodig en veel wordt met machines geproduceerd. De oppervlakte per arbeidsplaats is hoog, vaak aanzienlijk hoger dan 35 m ² . Denk bij arbeidsextensief aan bedrijven in de categorie loods, opslag, transportbedrijf.
Arbeidsintensief:	Arbeidsintensief betekent dat bij het produceren relatief veel arbeid wordt gebruikt. De productiefactor arbeid overheerst en er zijn veel werknemers nodig om het werk te verrichten. Uit bestudering van de kencijfers van het CROW en de toepassing hiervan bij diverse gemeenten blijkt dat er sprake is van een arbeidsintensief bedrijf indien de oppervlakte per arbeidsplaats rond de 25-35 m ² of minder is ¹ . Denk bij arbeidsintensief aan bedrijven in de categorie industrie, laboratorium en werkplaatsen
Bruto Vloer Oppervlak:	De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is conform NEN2580.
CBS:	Het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.
Centrum, rest bebouwde kom en buitengebied:	De gebieden zoals gedefinieerd in deze Nota Parkeernormen.
CROW:	Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.
Parkeereis:	Het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet aanleggen, waarbij rekening is gehouden met de parkeernormen, meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, de reductiefactoren voor parkeergelegenheid op eigen terrein en al aanwezige parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' konden worden toegeschreven.
Parkeerkencijfers:	De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.
Parkeernorm:	Dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling.
Parkeerovereenkomst:	Een overeenkomst tussen de aanvrager 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 plaatsen toegankelijkheid zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functie en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand). De koppeling tussen de ontwikkeling/functie en de parkeerplaatsen dient objectgericht te zijn en niet subjectgericht.
Reguleringsgebied:	Een gebied waarbinnen sprake is van gereguleerd parkeren, bijvoorbeeld een parkeerschijfzone of betaald parkeren.
Omgevingsadressendichtheid:	Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid (o.a.d.) wordt uitgedrukt in adressen per km ² .
Omgevingsvergunning:	Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2 van de Omgevingswet.
Ruimtelijke ontwikkeling:	Het bouwen, slopen of veranderen van de gebruiksfunctie van een perceel/pand.
Stedelijkheidsgraad:	Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid. In relatie tot parkeernormen is dit van belang op het aanbod van vervoerswijzen binnen een gemeente.
Eigen terrein:	Parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen nog steeds openbaar toegankelijk zijn en hoeven daarom niet afgeschermd te zijn.

1) Bron: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, CROW, publicatie 744

Bijlage 1 – Parkeernormen auto per gebiedsprofiel

Parkeernormen wonen

Woning (per woning)	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, vrijstaand	1,6	2,05	2,3
Koop, twee-onder-een-kap	1,5	1,95	2,1
Koop, tussen/hoek	1,3	1,85	2,0
Koop, appartement, > 100 m2 bvo	1,4	1,85	2,0
Koop, appartement, 75 - 100 m2 bvo	1,2	1,45	1,6
Koop, appartement, < 75 m2 bvo	1,1	1,45	1,5
Huur, vrije sector	1,1	1,45	1,6
Huur, sociale huur	0,9	1,25	1,3
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 bvo	1,1	1,45	1,5
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo	0,8	1,15	1,2
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	0,7	1,05	1,1
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	0,8	1,15	1,2
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	0,7	1,05	1,1
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	0,6	0,95	1
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 50 m2 bvo	0,4	0,65	0,7
Kamerverhuur, niet-zelfstandig, (bijvoorbeeld studenten, arbeidsmigranten, per kamer)	0,4	0,65	0,7
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,85	0,95	1,1
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)	0,35	0,55	0,6
Bezoekersaandeel (al verwerkt in parkeernorm)	0,1	0,15	0,2

Tabel 5: parkeernormen hoofdgroep 'wonen'

Parkeernormen werken

Functie ²	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,1	2,9	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,9	2,0	-
Opslagruimte (particulier) (per vestiging)	n.v.t.	10,0	10,0	-

Tabel 6: parkeernormen hoofdgroep 'werken'

²⁾ Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m² bvo

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Functie ³	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	1,9	3,5	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	3,4	5,2	n.v.t.	93%
Grote supermarkt	6,0	7,7	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	n.v.t.	5,9	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	6,4	n.v.t.	80%
Winkelgebied	2,0	n.v.t.	n.v.t.	85%
Buurt-/dorps-(winkel)centrum	n.v.t.	3,7	n.v.t.	72%
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,9	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	4,0	7,9	9,3	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	1,3	1,9	2,0	91%
Meubelboulevard	n.v.t.	2,4	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	n.v.t.	4,2	n.v.t.	94%
Outletcentrum	n.v.t.	10,1	10,4	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,4	2,5	87%
Tuincentrum	n.v.t.	2,6	2,9	89%
Groencentrum	n.v.t.	2,6	2,9	89%

Tabel 7: parkeernormen hoofdgroep 'winkelen en boodschappen'

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie ⁴	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	0,5	1,2	1,4	97%
Museum	0,6	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	3,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/ filmhuis	2,6	7,9	9,9	97%
Theater/ schouwburg	7,4	9,8	12	87%
Musicaltheater	2,9	4,0	5,1	86%
Casino	5,7	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	1,6	2,8	2,8	89%
Biljart-/ snookercentrum (per tafel)	0,9	1,4	1,8	87%
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	1,4	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	1,7	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, Hammam	2,5	6,7	7,3	99%
Sporthal	1,6	2,9	3,5	96%
Sportzaal	1,2	2,8	3,6	94%
Tennishal	0,3	0,5	0,5	87%
Padelhal	0,4	0,7	0,7	87%

3) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m² bvo

4) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m² bvo

Squashhal	1,6	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	4,0	4,0	99%
Sportveld (per ha netto terrein)	20,0	20,0	20,0	95%
Kunstijsbaan (<400 meter)	1,3	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (>400 meter)	n.v.t.	2,6	2,8	98%
Ski- snowboardhal (per 100 m2 sneeuw)	n.v.t.	2,6	n.v.t.	98%
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes) (per 18 holes)	n.v.t.	96	118,3	98%
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	3,1	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (groot)	3,7	5,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	3,9	5,8	6,4	98%
Kinderboerderij (per boerderij)	3,1	4,7	5,1	97%
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark (per ha netto terrein)	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark (per ha netto terrein)	n.v.t.	8,0	8,0	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,4	1,5	100%
Plantentuin (per gemiddelde tuin)	n.v.t.	10,5	13,5	99%

Tabel 8: parkeernormen hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning'

Parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Functie ⁵	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoeken
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90% (excl. 10% voor gasten van bezoekers)
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	1,7	2,1	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	0,4	2,4	4,5	77%
2* Hotel (per 10 kamers)	1,4	4,1	6,3	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	2,1	5,0	6,8	77%
4* Hotel	3,4	7,2	9,0	73%

5) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m2 bvo

(per 10 kamers)				
5* Hotel (per 10 kamers)	5,3	10,6	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	5,0	6,5	n.v.t.	90%
Restaurant	5,0	6,0	8,0	80%
Discotheek	6,9	20,8	20,8	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congres- gebouw	5,5	8,5	n.v.t.	99%

Tabel 9: parkeernormen hoofdgroep 'horeca en (verblijfs)recreatie'

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie ⁶	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoeken
Huisartsenpraktijk	2,1	3,0	3,3	57%
Apotheek (per apotheek)	2,3	3,2	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk	1,3	1,5	2,0	57%
Consultatiebureau	1,4	1,9	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk	1,6	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	1,6	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis (per 100 m2 bvo)	1,4	1,7	2,0	29%
Crematorium (per gelijktijdige plechtig- heid)	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtig- heid)	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,7	3,3	3,7	37%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	n.v.t.	100%
Verpleeg- en verzorgings- tehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	n.v.t.	60%

Tabel 10: parkeernormen hoofdgroep 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen'

Parkeernormen onderwijs

Functie ⁷	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoeken
Kinderdagverblijf (crèche) (per 100 m2 bvo)	1,0	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	48% (excl. kiss & ride)
Middelbare school	3,7	4,9	4,9	11%
ROC	4,7	5,8	5,9	7%
Hogeschool	9,3	10,7	10,9	72%

6) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per behandelkamer

7) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 leerlingen/studenten

Universiteit	13,2	16,5	16,8	48%
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs (per 10 studenten)	4,5	6,8	10,5	95%

Tabel 11: parkeernormen hoofdgroep 'onderwijs'

Bijlage 2 – Afmetingen parkeerplaatsen

Afmetingen parkeerplaatsen

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

1. De parkeerplaats(en)
2. De parkeerweg(en)

Parkeerplaats

In Tabel 12 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2021⁸.

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

Tabel 12: minimale breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering (zie Tabel 12 en Tabel 13) dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zowel bij haaks-, als langsparkeren 3,5 meter breed te zijn of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is.

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd (zonder te steken). Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In veel gevallen noodzakelijk andere eisen (bijvoorbeeld van de brandweer) tot een grotere breedte van de parkeerweg. In Tabel 13 staat de breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 meter), gebaseerd op het ASVV 2021.

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

Tabel 13: breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren voor personenauto's

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

8) Voor parkeergarages is de NEN 2443 van toepassing. Voor parkeergarages bedraagt de minimumbreedte 2,30 meter bij normaal gebruik en 2,50 meter bij intensief gebruik. De huidige aanbevolen parkeerbreedte is tenminste 2,40 meter.

Bijlage 3 — Halen en brengen bij scholen

Halen en brengen bij scholen (CROW publicatie 182 uit 2008)

Het met de auto brengen en halen van kinderen genereert een vraag naar parkeerruimte bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven slechts korte tijd bij de locatie staan, waardoor zij niet altijd even zorgvuldig worden geparkeerd. In sommige gevallen is dit aanleiding voor klachten van omwonenden. Deze klachten zijn dikwijls te voorkomen door goede communicatie tussen de school, de ouders, de gemeente en de omwonenden. Extra maatregelen zijn immers kostbaar, vaak moeilijk te realiseren en bijkomende regelgeving is moeilijk te handhaven. Daarom is het maar de vraag of met de aanleg van parkeervoorzieningen het probleem verholpen wordt.

Rekenmethode

Voor gemeenten die toch iets aan de kortstondig optredende problemen van het brengen en halen van kinderen met de auto willen doen, is een rekentool ontwikkeld door het CROW. In tabel 14 staat een rekenmethode beschreven om het benodigd aantal parkeervoorzieningen bij basisscholen en kinderdagverblijven te berekenen.

Locatiekeuze

Wanneer de gemeente besluit voor deze parkeerwens een voorziening aan te leggen, moet de locatie van deze parkeerplaatsen zorgvuldig worden gekozen. De plaatsen moeten zoveel mogelijk langs de doorgaande route liggen en een minimale loopafstand naar de school hebben. Er kan eventueel een speciale ingang komen. Parkeerplaatsen die te ver van de school of de ingang liggen, zullen niet worden gebruikt. Hiernaast moet erop worden toegezien dat het personeel deze parkeerplaatsen niet gebruikt. Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeervakken rekening worden gehouden met het feit dat ook personenbusjes gebruik maken van de parkeervoorziening.

Groepen 1 t/m 3

Aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,5¹ x 0,75²

+

Groepen 4 t/m 8

Aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,25¹ x 0,75²

+

Kinderdagverblijf

Aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,25¹ x 0,75²

=

Totaal aantal parkeerplaatsen benodigd voor halen en brengen

¹ = reductiefactor parkeerduur

- Groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- Kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

² = reductiefactor aantal kinderen per auto

- Groepen 1 t/m 3 = 0,75
- Groepen 4 t/m 8 = 0,85
- Kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald met de auto ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- Stedelijkheidsgraad
- Stedelijke zone
- Gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groepen 1 t/m 3: 30-60%
- Groepen 4 t/m 8: 5-40%
- Kinderdagverblijf: 50-80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Tabel 14: voorbeeld rekenmethode voor het halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven (bron: CROW)

Rekenvoorbeeld

Hier volgt een voorbeeld voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor een school met 160 leerlingen. 60 Leerlinge zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30% met de auto gebracht en gehaald. De overige 100 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt 10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de formules van tabel 14 levert dit het volgende:

Groepen 1 t/m 3

$60 \times 0,3 \times 0,5 \times 0,75$

+

Groepen 4 t/m 8

$100 \times 0,1 \times 0,25 \times 0,85$

=

$6,75 + 2,125 = 8,875$

Met andere woorden: er zijn voor deze school 9 parkeerplaatsen nodig voor het halen en brengen van leerlingen.

Bijlage 4 – Loopafstanden

Loopafstanden

Indien de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan gekeken worden naar vervangende parkeergelegenheid. In Tabel 14 is aangegeven wat voor verschillende functies de acceptabele loopafstand tot deze alternatieve parkeergelegenheid is. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex. Bij de woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang et cetera.

Functie	Acceptabele loopafstand (meters)
Vanaf geparkeerde auto naar woning	75 – 100 (voor bezoekers 100 – 250)
Vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	100 – 250
Vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied	200 – 600
Vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	200 – 800
Vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	100 – 300
Vanaf geparkeerde auto naar horeca	100 – 500
Vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	100 – 250
Vanaf geparkeerde auto naar ziekenhuis	100 – 350
Vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater	100 – 600
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen	100 – 300
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten	100 - 300

Tabel 14: acceptabele loopafstanden (bron: CROW)

Bijlage 5 — Parkeerdruk berekenen

Parkeerdruk berekenen

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

Afbakening gebied

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

Aantal parkeerplaatsen

Vervolgens wordt van de legale en openbare parkeerplaatsen het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 2). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan acht.

Aantal geparkeerde auto's

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

Tijdstippen van meting

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

De doordeweekse tellingen geven een beeld van de 'normale parkeerdruk' en worden bij voorkeur op een dinsdag of donderdag uitgevoerd; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdruk. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperiodes.

Parkeerdruk

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

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

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

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

Bijlage 6 — Fietsparkeernormen

Fietsparkeernormen wonen

Woning	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, vrijstaand	5,3	5,25	5,2
Koop, twee-onder-een-kap	5,3	5,25	5,2
Koop, tussen/hoek	5,3	5,25	5,2
Koop, appartement, > 100 m2 bvo	5,3	5,25	5,2
Koop, appartement, 75 - 100 m2 bvo	4,55	4,5	4,45
Koop, appartement, < 75 m2 bvo	3,55	3,5	3,45
Huur, vrije sector	5,3	5,25	5,2
Huur, sociale huur	5,3	5,25	5,2
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 bvo	5,3	5,25	5,2
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo	4,55	4,5	4,45
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	3,55	3,5	3,45
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	5,3	5,25	5,2
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	4,55	4,5	4,45
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	3,55	3,5	3,45
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m2 bvo	2,8	2,75	2,7
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	1,65	1,6	1,55
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,85	1,0	0,95
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)	2,8	2,75	2,75
Bezoekersaandeel (al verwerkt in parkeernorm)	0,3	0,25	0,2

Tabel 15: fietsparkeernormen hoofdgroep 'wonen'

Fietsparkeernormen werken

Functie ⁹	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,5	1,1	0,8
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,0	1,4	1,1
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,5	1,2	0,9
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	0,4	0,4
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	0,8	0,7
Opslagruimte (particulier) (per vestiging)	n.v.t.	6,0	6,0

Tabel 16: fietsparkeernormen hoofdgroep 'werken'

Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

9) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m2 bvo

Functie ¹⁰	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt	3,1	1,7	n.v.t.
Fullservice-supermarkt	4,4	2,9	n.v.t.
Grote supermarkt	4,4	2,9	n.v.t.
Groothandel specialist	n.v.t.	1,3	n.v.t.
Groothandel algemeen	n.v.t.	1,3	n.v.t.
Buurt-/dorps-(winkel)centrum	2,7	2,5	n.v.t.
Wijkwinkel-centrum (klein)	n.v.t.	2,9	n.v.t.
Wijkwinkel-centrum (gemiddeld)	n.v.t.	3,5	n.v.t.
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,3	1,1
Bruin- en witgoedzaken	0,3	0,3	0,3
Woonwarenhuis/ woonwinkel	0,3	0,3	0,3
Meubelboulevard	n.v.t.	0,3	n.v.t.
Winkelboulevard	n.v.t.	0,3	n.v.t.
Outletcentrum	n.v.t.	0,3	0,2
Bouwmarkt	n.v.t.	0,3	0,3
Tuincentrum	n.v.t.	0,3	0,3
Groencentrum	n.v.t.	0,3	0,3

Tabel 17: fietsparkeernormen hoofdgroep 'winkelen en boodschappen'

Fietsparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie ¹¹	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek	3,5	3,1	2,4
Museum	1,4	0,7	n.v.t.
Bioscoop	7,5	2,8	1,7
Filmtheater/ filmhuis	7,5	2,8	1,7
Theater/ schouwburg	23	13	10
Musicaltheater	23	13	10
Casino	1,7	1,3	1,3
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	4,5	2,6	2,4
Biljart-/ snookercentrum (per tafel)	2,4	1,5	1,1
Dansstudio	5,7	2,9	2,0
Fitnessstudio/sportschool	5,7	2,9	2,0
Fitnesscentrum	5,7	2,9	2,0
Wellnesscentrum	n.v.t.	4,0	4,0
Sauna, hammam	4,0	4,0	4,0
Sporthal	5,3	2,9	2,4
Sportzaal	6,5	2,6	2,1
Tennishal	0,8	0,5	0,5
Padelhal	1,6	1,0	1,0
Squashhal	5,1	3,0	2,5
Zwembad overdekt	n.v.t.	16,0	9,5

10) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m2 bvo

11) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m2 bvo

(per 100 m2 bassin)			
Zwembad openlucht (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	24	17,5
Zwemparadijs (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	9,5	9,5
Sportveld (per ha netto terrein)	57,5	57,5	57,5
Kunstijsbaan (<400 meter)	2,9	1,9	1,7
Kunstijsbaan (>400 meter)	n.v.t.	3,3	2,9
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	17,5	17,5
Golfbaan (18 holes) (per 18 holes)	n.v.t.	17,5	17,5
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	1,5	1,0	0,5
Indoorspeeltuin (groot)	1,5	1,0	0,5
Indoorspeeltuin (zeer groot)	1,5	1,0	0,5
Kinderboerderij (per boerderij)	12,5	12,5	12,5
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,6
Dierenpark (per ha netto terrein)	10,8	10,8	10,8
Attractie- en pretpark (per ha netto terrein)	n.v.t.	10,8	10,8
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,8	1,6
Plantentuin (per gemiddelde tuin)	n.v.t.	14,1	11,0

Tabel 18: fietsparkeernormen hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning'

Fietsparkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Functie ¹²	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	0,2
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	0,2	0,2
1* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
2* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
3* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
4* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
5* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
Café/bar/cafetaria	11,5	11,5	n.v.t.
Restaurant	11,5	11,5	6,5
Discotheek	12,5	10,0	5,5

12) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m2 bvo

Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	1,0	1,0	n.v.t.
---	-----	-----	--------

Tabel 19: fietsparkeernormen hoofdgroep 'horeca en (verblijfs)recreatie'

Fietsparkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie ¹³	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk	1,2	0,9	0,5
Apotheek (per apotheek)	7,0	7,0	n.v.t.
Fysiotherapiepraktijk	1,2	0,9	0,5
Consultatiebureau	1,2	0,9	0,5
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	0,9	0,5
Tandartsenpraktijk	2,5	2,2	1,9
Gezondheidscentrum	1,2	0,9	0,5
Ziekenhuis (per 100 m2 bvo)	1,1	1,0	0,7
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	6,5	6,5
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	6,5	6,5
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	0,5	0,5	0,5
Religiegebouw (per zitplaats)	0,4	0,4	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,8	0,8

Tabel 20: fietsparkeernormen hoofdgroep 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Fietsparkeernormen onderwijs

Functie ¹⁴	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche) (per 100 m2 bvo)	1,0	0,8	0,8
Basisonderwijs (per leslokaal)	13,0	13,0	13,0
Middelbare school	80,0	80,0	80,0
ROC	48,0	48,0	48,0
Hogeschool	64,0	64,0	64,0
Universiteit	64,0	64,0	64,0
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (per 10 studenten)	3,8	3,8	3,8

Tabel 21: fietsparkeernormen hoofdgroep 'onderwijs'

13) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per behandelkamer

14) Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 leerlingen/studenten

Bijlage — 7 Module 7.2: Nota parkeernormen 2026

Samenvatting en rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars in Asten

De gemeente Asten heeft in 2026 een nieuwe Nota Parkeernormen vastgesteld. Daarin zijn parkeernormen opgenomen voor ruimtelijke ontwikkelingen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit en maatwerk.

In de Nota Parkeernormen staat precies aangegeven welke uitgangspunten gehanteerd zijn en waar rekening mee gehouden moet worden bij het bepalen van de parkeereis voor een ontwikkeling in de gemeente Asten. Ook wordt uitgelegd onder welke voorwaarden van de parkeereis mag worden afgevoerd, dus wanneer maatwerk mogelijk is. Daarin is onderscheid gemaakt tussen maatwerk voor de te hanteren norm en maatwerk voor de eis van parkeren op eigen terrein.

Samenvatting Nota Parkeernormen

In deze samenvatting worden voor u, als ontwikkelaar of initiatiefnemer, de spelregels van de Nota Parkeernormen toegelicht met rekenvoorbeelden voor het bepalen van de parkeereis. Dit document is een aanvulling op de Nota Parkeernormen van de gemeente Asten en verwijst regelmatig naar de inhoud van de nota. Het is daarom verstandig dat u, bij het lezen van deze samenvatting, ook de Nota Parkeernormen tot uw beschikking hebt.

Parkeereis bepalen

Aan de hand van de parkeernormen wordt de parkeereis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bepaald. Parkeernormen worden niet gebruikt om de bestaande parkeerdruk in beeld te brengen of te corrigeren. De parkeereis is het totaal aantal parkeerplaatsen waar u als ontwikkelaar in moet voorzien. De Nota Parkeernormen beschrijft de uitgangspunten voor de parkeernormen van de gemeente Asten de regels voor het gebruik.

Onderstaand stappenplan geeft de stappen aan om te komen tot de parkeereis van uw ruimtelijke ontwikkeling en hoe u deze kunt invullen.

stap 1: bepalen normatieve parkeerbehoefte

Bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn op basis van gemeentelijke parkeernormen voor de desbetreffende locatie en functie(s) van de ontwikkeling.

stap 2: toepassen van dubbelgebruik en salderen

Bepalen hoeveel parkeerplaatsen dubbel gebruikt kunnen worden op basis van aanwezigheidspercentages en hoeveel parkeerplaatsen gesaldeerd kunnen worden op basis van bestaande functie/gebruik.

stap 3: mobiliteitscorrectie door inzet deelmobiliteit

Bepalen hoeveel parkeerplaatsen met alternatief duurzaam vervoer ingevuld kunnen worden. Korting bedraagt max. 20% van de parkeerbehoefte.

De correctiefactoren zijn:

- centrum: 1 deelauto vervangt max. 5 parkeerplaatsen
- schil centrum: 1 deelauto vervangt max. 5 parkeerplaatsen
- rest bebouwde kom: 1 deelauto vervangt max. 5 parkeerplaatsen
- buitengebied: niet van toepassing

parkeereis

stap 4: parkeren op eigen terrein

De parkeereis dient in principe op eigen terrein gerealiseerd te worden.

stap 5: gebruik externe parkeercapaciteit

Bepalen hoeveel parkeerplaatsen opgevangen kunnen worden in bestaande parkeervoorzieningen, zowel in de openbare ruimte als op private parkeerterreinen. Voor het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt:

- parkeerdruk blijft onder de 85%
- binnen de desbetreffende loopafstanden
- afkoopregeling via het mobiliteitsfonds

Waar moet ik rekening mee houden?

Parkeernormen

Bijlage 1 van de Nota Parkeernormen bevat de parkeernormen per gebiedsprofiel. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast. Waar mogelijk wordt gebruikgemaakt van de CROW parkeerencijfers.

Gebiedsprofielen

De parkeernormen maken onderscheid in drie gebiedsprofielen: centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Paragraaf 2.3 geeft kaartbeelden met de aanduiding van de gebieden.

Parkeereis

Met de parkeernormen in bijlage 1 van de Nota Parkeernormen kunt u de parkeereis berekenen. Daarbij moet u rekening houden met de omrekenwaardes voor parkeervoorzieningen bij woningen (paragraaf 2.5), dubbelgebruik (paragraaf 2.6) en enkele uitvoeringsregels (paragraaf 2.7).

In de uitvoeringsregels wordt uitgelegd hoe u om moet gaan met bezoekersparkeren, afronding, maatvoering parkeerplaatsen, salderen, functie onbekend, inzet parkeercapaciteit en schoolomgevingen.

Maatwerk

De gemeente Asten conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, onder bepaalde omstandigheden is een aangepaste parkeereis wenselijk of kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein. Hiervoor zijn regels voor maatwerk opgesteld. Deze regels geven aan in welke gevallen medewerking aan maatwerk kan worden verleend. Daarnaast kent de Nota Parkeernormen een afwijkingsbepaling. Dat geeft het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om af te wijken van de Nota Parkeernormen voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Asten en niet passen binnen de parkeernormen en/of maatwerkoplossingen.

Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis in de volgende gevallen:

Inzet deelauto's

De inzet van deelauto's met een vaste standplaats leidt tot een lagere parkeerbehoefte. De inzet van één deelauto leidt tot een korting van maximaal vijf parkeerplaatsen, omdat de deelauto zelf ook een gereserveerde parkeerplaats nodig heeft, mag de parkeereis met maximaal vier parkeerplaatsen per deelauto worden verminderd. De korting geldt voor maximaal 20% van de totale parkeerbehoefte van bewoners. Een deelauto heeft een eigen toegewezen parkeerplaats en is elektrisch aangedreven.

Ontwikkelingen met een geringe toename van de parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaatsen)

Bij ontwikkelingen waar de parkeereis vóór afronding minder dan 1,5 parkeerplaats bedraagt, wordt vrijstelling verleend van de parkeereis. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen', met uitzondering van woningsplitsingen en mantelzorgwoningen. Er wordt geen financiële vergoeding gevraagd en er is geen parkeerdrukonderzoek noodzakelijk.

Korting leegstand centrum

Bij ontwikkelingen die een oplossing bieden voor leegstand in het centrum van Asten geldt een korting van maximaal vijf parkeerplaatsen. Deze korting geldt voor situaties waarin een gebouw of een gedeelte daarvan, bestemd voor bewoning of gebruik, gedurende een bepaalde periode niet wordt bewoond of gebruikt. Ontwikkelingen in het centrum met een parkeereis van meer dan anderhalve parkeerplaats, mogen daarom een beroep doen op de beschikbare parkeergelegenheid in de openbare ruimte. Deze korting geldt voor alle ontwikkelingen.

Korting fietsparkeernormen

Ontwikkelingen die fietsgebruik actief stimuleren, bijvoorbeeld in het bedrijfsplan en/of de arbeidsvoorwaarden, en rekening houden met de fietsparkeernormen, zoals beschreven in bijlage 6 mogen een korting van 10% op de parkeereis doorrekenen. Deze korting geldt niet voor de functie 'Wonen'.

Combinatie korting

Wanneer u voldoet aan een combinatie van bovenstaande maatwerkoplossingen is het stapelen van korting toegestaan.

Maatwerk voor verplichting parkeren op eigen terrein

Wanneer de berekende parkeereis niet volledig op eigen terrein kan worden gerealiseerd, is in sommige gevallen maatwerk mogelijk. Dit kan op drie verschillende manieren:

1. u geeft een vervangende private parkeerruimte op
2. u realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte
3. u koopt de parkeereis af

Om in aanmerking te komen hiervoor moet u voldoen aan de voorwaarden zoals beschreven in paragraaf 3.2 van de Nota Parkeernormen. Als er, na goedkeuring van de gemeente, wordt gekozen om de parkeereis af te kopen wordt er gebruik gemaakt van het mobiliteitsfonds zoals beschreven in hoofdstuk 4 van de Nota Parkeernormen.

Afwijkingsbepaling en overgangsregeling

Nadere informatie over de afwijkingsbepaling en overgangsregeling is te vinden in de paragrafen 3.4 en 3.5 van de Nota Parkeernormen.

Rekenvoorbeeld 1: ontwikkeling woningen en winkel

Een projectontwikkelaar heeft het voornemen om 10 twee-onder-één kapwoningen en een woonwinkel van 800 m² te realiseren in het centrum van Asten, net buiten de blauwe zone. Om in de parkeervraag te voorzien realiseert de ontwikkelaar een parkeerterrein binnen de ontwikkeling. De woningen krijgen elk een enkele oprit zonder garage.

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, twee-onder-één kapwoning	1,5 per woning	10	15,0
Waarvan aandeel bezoekers	0,1 per woning	10	1,0
Woonwinkel	1,3 per 100 m ² bvo	800 m ² bvo	10,4
Totale parkeerbehoefte (inclusief bewonersparkeerplaatsen)			25,4

Elke woning krijgt een enkele oprit zonder garage, hiervoor mag per woning in de praktijk 0,8 voor worden gerekend. De woningen zorgen gezamenlijk dat 8,0 parkeerplaatsen worden opgevangen op de opritten, bedoelt voor de bewoners van deze woningen. De parkeerbehoefte die nog gerealiseerd moet worden bedraagt daardoor:

$$25,4 \text{ (parkeerbehoefte)} - 8,0 \text{ (opritten)} = 17,4 \text{ parkeerplaatsen}$$

Als het parkeerterrein voor zowel bewoners als bezoekers van de woningen en woonwinkel gebruikt kan worden, mag er worden gerekend met dubbelgebruik. Hiervoor moet eerst het maatgevende moment worden berekend.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	80%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	75%	100%	0%	60%
Woningen bewoners	3,6	3,6	5,4	6,0	4,2	4,8	4,5	4,8	4,5
Woningen bezoekers	0,4	0,5	0,75	0	0,6	1,0	1,0	1,0	0,9
Detailhandel	3,1	6,2	1,0	0	6,2	7,8	10,4	0	6,2
Totaal	7,1	10,3	7,15	6,0	11,0	13,6	15,9	5,8	11,6

De hoogste parkeerbehoefte op basis van de aanwezigheidspercentages, is op zaterdagmiddag met 15,9 parkeerplaatsen. Bij het bepalen van de parkeereis moeten we afronden, dat betekent dat er 16 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Rekenvoorbeeld 2: Uitbreiding kantoor met tien appartementen

Een bestaand kantoorpand in het centrum van Asten wordt uitgebreid met 600 m² bvo met daarboven tien appartementen van meer dan 100 m² bvo voor de verkoop. Iedere woning krijgt één gereserveerde parkeerplaats. Het kantoor heeft een baliefunctie en bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein. De berekening voor de parkeereis is alleen van toepassing op de uitbreiding en de extra parkeerbehoefte die deze uitbreiding genereert.

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, appartement, > 100 m ² bvo	1,4 per woning	10	14,0
Waarvan aandeel bezoekers	0,1 per woning	10	1,0
Commerciële dienstverlening	2,1 per 100 m ² bvo	600 m ² bvo	12,6
Totale parkeerbehoefte (inclusief bewonersparkeerplaatsen)			26,6

Van de totale parkeerbehoefte zijn tien parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners van de appartementen. Voor de overige 16,6 parkeerplaatsen mag gerekend worden met dubbelgebruik als deze voor

zowel bewoners, werknemers en bezoekers van de woningen en kantoorfunctie toegankelijk zijn. De gereserveerde parkeerplaatsen worden dus niet meegenomen.

	Werk- dag- och- tend	Werk- dag- mid- dag	Werk- dag- avond	Werk- dag- nacht	Vrij- dag- mid- dag	Vrij- dag- avond	Zater- dag- mid- dag	Zater- dag- avond	Zon- dag- mid- dag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	80%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	100%	75%	0%	0%	0%
Woningen bewoners	1,8	1,8	2,7	3,0	2,1	2,4	2,3	2,4	2,3
Woningen bezoekers	0,4	0,5	0,75	0	0,6	1,0	1,0	1,0	0,9
Detailhandel	12,6	12,6	0,6	0	12,6	9,5	0	0	0
Totaal	14,8	14,9	4,05	3	15,3	12,9	3,3	3,4	3,2

De hoogste parkeerbehoefte op basis van de aanwezigheidspercentages, is op vrijdagmiddag met 15,3 parkeerplaatsen. De totale parkeereis bedraagt daarmee 15,3 openbare toegankelijke parkeerplaatsen + 10 gereserveerde parkeerplaatsen = 25,3 parkeerplaatsen. De parkeereis bedraagt daarmee afgerond 25 parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 3: transformatie vrijstaande woning naar sportschool

In de rest bebouwde kom van Heusden wordt een vrijstaande woning omgebouwd tot een kleinschalige sportschool met een bruto vloeroppervlakte van 180 m². Op dit moment zijn er geen parkeervoorzieningen op eigen terrein aanwezig. De parkeerbehoefte voor de kleinschalige sportschool bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbe- hoefte
Fitnessstudio/sportschool	4,8 per 100 m ² bvo	180 m ² bvo	8,6

De parkeerbehoefte van de sportschool bedraagt 8,6 parkeerplaatsen. Echter, de parkeerbehoefte van de vrijstaande woning vervalt, ondanks dat er in de huidige situatie geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig waren. De parkeerbehoefte van de vrijstaande woning was 2,05 parkeerplaatsen (inclusief bezoekersparkeren). De parkeereis van deze ontwikkeling bedraagt daardoor: 8,6 parkeerplaatsen sportschool – 2,05 parkeerplaatsen vrijstaande woning = 6,55 parkeerplaatsen. De initiatiefnemer moet daardoor afgerond 7 parkeerplaatsen realiseren.

Rekenvoorbeeld 4: schoolomgeving

In een woonwijk in de rest bebouwde kom van Asten wordt een nieuwe basisschool gerealiseerd. De school biedt huisvesting voor 250 kinderen in acht lokalen. 100 leerlingen in de onderbouw en 150 leerlingen in de bovenbouw. De parkeervraag van de school bestaat uit de parkeervraag voor het personeel en voor halen en brengen van de kinderen. De parkeerbehoefte voor het personeel bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbe- hoefte
Basisonderwijs	0,8 per leslokaal	8	6,4

Voor het halen en brengen van de kinderen wordt gebruikgemaakt van de rekenmethodiek uit bijlage 3 van de Nota Parkeernormen. Deze maakt onderscheidt tussen de onderbouw en de bovenbouw. Op basis van een onderzoek moet worden bepaald wat het autogebruik voor het halen en brengen is. Dit rekenvoorbeeld gaat uit van een gemiddeld autogebruik. Dat is voor de onderbouw 45% en voor de bovenbouw 22,5%.

Parkeerbehoefte onderbouw = 100 leerlingen x 45% met de auto x 0,5 x 0,75 = 16,9 parkeerplaatsen
Parkeerbehoefte bovenbouw = 150 leerlingen x 22,5% met de auto x 0,25 x 0,85 = 7,2 parkeerplaatsen

De totale parkeereis voor deze school bedraagt daarmee 6,4 + 16,9 + 7,2 = 30,5 parkeerplaatsen. Afgerond moeten er dus 31 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Eventueel kan een gedeelte van de vraag worden opgevangen door een Kiss & Ride strook, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Deze

wordt voornamelijk gebruikt door ouders van leerlingen van de bovenbouw. Ouders van leerlingen in de onderbouw lopen namelijk vaker mee naar binnen, waardoor de Kiss & Ride strook niet efficiënt gebruikt wordt. Uitgangspunt daarbij is dat de Kiss & Ride strook vrij gehouden wordt van parkeerders.

Rekenvoorbeeld 5: Ontwikkeling met inzet van een deelauto

In de rest bebouwde kom van Asten wordt een nieuwe woonwijk gerealiseerd. Binnen deze woonwijk worden tien vrijstaande woningen en twintig rijwoningen gerealiseerd. Er zijn geen woningen met een oprit of garage. De parkeerbehoefte voor dit planvoornemen bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, vrijstaand	2,05	10	20,5
Koop, tussen/hoek	1,85	20	37,0
Waarvan aandeel bezoekers	0,1 per woning	30	3,0
Totale parkeerbehoefte (inclusief bewonersparkeerplaatsen)			57,5

De parkeerbehoefte bedraagt 57,5 parkeerplaatsen. Er is geen sprake van dubbelgebruik of salderen. Vanwege de mobiliteitstransitie en het gebrek van ruimte voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte wil de initiatiefnemer deelauto's inzetten als maatwerkoplossing.

De initiatiefnemer kiest er daarom voor om twee deelauto's in te zetten. Elke deelauto vervangt vijf normale auto's maar heeft ook een eigen parkeerplek nodig. De parkeerbehoefte van de ontwikkeling wordt daarom verminderd met:

$$2 \text{ deelauto's} \times 5 \text{ normale auto's} - (2 \text{ deelauto's} \times 1 \text{ benodigde parkeerplaats}) = 8 \text{ parkeerplaatsen}$$

De initiatiefnemer overweegt om drie deelauto's in te zetten. De parkeerbehoefte van het planvoornemen wordt hierdoor minder. De korting vanwege de inzet van drie deelauto's bedraagt nu namelijk:

$$3 \text{ deelauto's} \times 5 \text{ normale auto's} - (3 \text{ deelauto's} \times 1 \text{ benodigde parkeerplaats}) = 12 \text{ parkeerplaatsen}$$

De korting voor de inzet van deelauto's mag maximaal 20% zijn van de totale parkeerbehoefte. Dit houdt in dat de korting maximaal $20\% \times 57,5$ parkeerbehoefte = 11,5 parkeerplaatsen mag zijn. In samspraak met de gemeente maakt de initiatiefnemer de keuze om twee of drie deelauto's in te zetten. De parkeereis bedraagt met de inzet van twee deelauto's afgerond 50 parkeerplaatsen:
 $57,5 \text{ parkeerbehoefte} - 8 \text{ parkeerplaatsen voor inzet deelauto} = 49,5 \text{ parkeerplaatsen}$

De parkeereis bedraagt met de inzet van drie deelauto's afgerond 46 parkeerplaatsen:
 $57,5 \text{ parkeerbehoefte} - 11,5 \text{ parkeerplaatsen voor inzet deelauto} = 46,0 \text{ parkeerplaatsen}$

Om deze korting te ontvangen dient de initiatiefnemer een mobiliteitsplan aan de gemeente aan te leveren waarin onderbouwd wordt hoe de mobiliteitsoplossingen tot stand is gekomen en duurzaam beschikbaar blijven. Hierbij wordt een intentieverklaring van een aanbieder van deelauto's verlangd. Binnen drie maanden na oplevering van de ontwikkeling moeten de deelauto's beschikbaar zijn. Als er sprake is van deelmobiliteit in de parkeeropgave dan moet dat publiekrechtelijk worden geregeld, in het omgevingsplan of de omgevingsvergunning.

Rekenvoorbeeld 6: Ontwikkeling met een geringe parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaats)

In het centrum van Asten wil een bestaande fysiotherapiepraktijk uitbreiden. Het gaat om een kleinschalige verbouwing waarin één behandelkamer wordt toegevoegd. De parkeerbehoefte van dit planvoornemen bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Fysiotherapiepraktijk	1,3 per behandelkamer	1	1,3

De parkeereis voor deze ontwikkeling bedraagt daarmee 1,3 parkeerplaats. Omdat de parkeereis kleiner is dan 1,5 parkeerplaats, wordt vrijstelling verleend aan de parkeereis.

Rekenvoorbeeld 7: Leegstand centrum Asten (ruimte op eigen terrein)

In het centrum van Asten is een leegstaand kantoor met baliefunctie van 500 m² bvo gelegen. Een initiatiefnemer heeft het voornemen om dit kantoor te transformeren naar een witgoedzaak. In de huidige

situatie zijn er drie parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. De parkeerbehoefte voor de witgoedzaak bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Bruin- en witgoedzaken	4,0 per 100 m2 bvo	500 m2 bvo	20,0

Het leegstaande kantoorpand vraagt ook om een aantal parkeerplaatsen. Voor het kantoorpand bedraagt dit:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeervraag
Commerciële dienstverlening	2,1 per 100 m2 bvo	500 m2 bvo	10,5

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt 20,0 parkeerplaatsen. Het leegstaande kantoorpand heeft een parkeervraag van 10,5 parkeerplaatsen. Het planvoornemen leidt er toe dat er $20,0 - 10,5 = 9,5$ parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd. Rekening houdend met de drie bestaande parkeerplaatsen wordt de parkeereis voor de witgoedzaak na het salderen 12,5 parkeerplaatsen.

Het is toegestaan om van de 12,5 parkeerplaatsen vijf parkeerplaatsen af te wentelen op het openbaar gebied, onder voorwaarde dat de parkeerdruk in de directe omgeving op relevante momenten niet hoger wordt dan 85%. Het maatgevend moment voor de witgoedzaak is de zaterdagmiddag. Op dat moment zijn er binnen de loopafstand 50 parkeerplaatsen beschikbaar, de gemiddelde parkeerdruk is op dat moment 70%. Gemiddeld zijn er 35 parkeerplaatsen bezet. Wanneer 5 parkeerplaatsen extra worden bezet bedraagt de parkeerdruk daarom:

$$40 \text{ bezette parkeerplaatsen} / 50 \text{ beschikbare parkeerplaatsen} \times 100\% = 80\%$$

De parkeerdruk blijft daarmee onder de maximale parkeerdruk van 85%. In dit geval is het toegestaan om een korting door te voeren van maximaal vijf parkeerplaatsen. De parkeereis van het planvoornemen wordt daarmee $12,5 - 5 = 7,5$ parkeerplaats op eigen terrein. Aangezien er drie parkeerplaatsen al op eigen terrein aanwezig zijn, moeten er voor deze ontwikkeling afgerond vijf parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. Vanwege de grootte van het perceel is dit geen probleem.

Rekenvoorbeeld 8: Leegstand centrum Asten (geen ruimte op eigen terrein)

De bibliotheek in het centrum van Asten is verhuisd naar een andere locatie. Het oude pand met een oppervlakte van 1.000 m2 bvo staat al even leeg. Er zijn op eigen terrein geen parkeerplaatsen aanwezig. Een ontwikkelaar wil het pand transformeren naar een appartementencomplex met vijftien koopappartementen, tien appartementen met een oppervlakte van 60 m2 en vijf appartementen van 80 m2. De parkeerbehoefte van het appartementencomplex bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,1	10	11,0
Koop, appartement, 75 - 100 m ² bvo	1,2	5	6,0
Waarvan aandeel bezoekers	0,1 per woning	15	1,5
Totale parkeerbehoefte (inclusief bewonersparkeerplaatsen)			17,0

Het leegstaande pand van de bibliotheek vraagt ook om een aantal parkeerplaatsen. Het gaat om:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeervraag
Bibliotheek	0,5 per 100 m2 bvo	1.000 m2 bvo	5,0

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt 17,0 parkeerplaatsen. Het leegstaande pand heeft een parkeervraag van 5,0 parkeerplaatsen. Het planvoornemen leidt er toe dat er $17,0 - 5,0 = 12,0$ par-

keerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd. Er zijn geen bestaande parkeerplaatsen om rekening mee te houden, de parkeereis bedraagt daarom 12,0 parkeerplaatsen.

Het is toegestaan om van de 12,0 parkeerplaatsen vijf af te wentelen op het openbaar gebied, onder voorwaarde dat de parkeerdruk in de directe omgeving op relevante momenten niet hoger wordt dan 85%. Het maatgevend moment voor wonen is een werkdagavond. Op dat moment zijn er binnen de loopafstand 30 parkeerplaatsen beschikbaar, de gemiddelde parkeerdruk is op dat moment 40%. Gemiddeld zijn er 12 parkeerplaatsen bezet. Wanneer vijf parkeerplaatsen extra worden bezet bedraagt de parkeerdruk daarom:

$$17 \text{ bezette parkeerplaatsen} / 30 \text{ beschikbare parkeerplaatsen} \times 100\% = 56\%$$

De parkeerdruk blijft daarmee onder de maximale parkeerdruk van 85%. In dit geval is het toegestaan om een korting door te voeren van maximaal vijf parkeerplaatsen. De parkeereis van het planvoornemen wordt daarmee $12,0 - 5 = 7,0$ parkeerplaats op eigen terrein. Aangezien er op eigen terrein en in de directe omgeving geen ruimte beschikbaar is voor het realiseren van parkeerplaatsen, kan de ontwikkelaar een beroep doen op het mobiliteitsfonds om de parkeereis af te kopen. Zie paragraaf 3.2 van de Nota Parkeernormen 'Maatwerk voor verplichting eigen terrein'.

Rekenvoorbeeld 9: Korting fietsnormen

In de rest bebouwde kom van Ommel wordt een bestaand kantoor zonder baliefunctie uitgebreid met 500 m² bvo. De parkeerbehoefte van deze ontwikkeling bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,1 per 100 m ² bvo	500 m ² bvo	10,5

De ontwikkelaar stimuleert het gebruik van de fiets door een voor het personeel aantrekkelijke fietsregeling op te nemen in de arbeidsvoorwaarden. Bovendien voorziet het bouwplan in een oplaadpunt voor elektrische fietsen. Rekening houdend met de normen voor fietsparkeerplaatsen uit bijlage 6 van de Nota Parkeernormen geldt voor de ontwikkeling een fietsparkeerbehoefte van:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve fietsparkeerbehoefte
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,1 per 100 m ² bvo	500 m ² bvo	5,5

De fietsparkeereis voor de uitbreiding van dit kantoor bedraagt 6 fietsplekken. De ruimte voor deze fietsparkeerplaatsen neemt de ontwikkelaar zichtbaar mee in het bouwplan. Als gevolg van het stimuleren van fietsgebruik en het rekening houden met de fietsparkeernormen mag een korting op de parkeereis voor auto's worden doorgevoerd van 10%. De parkeereis wordt na aftrek van de korting afgerond 9 parkeerplaatsen:

$$10,5 \text{ parkeerplaatsen} - (10,5 \times 10\% \text{ korting}) = 9,45 \text{ parkeerplaatsen}$$