

# Nota parkeernormen 2023

Gemeente Valkenswaard

## Inhoud

Inleiding.....	3
1.1    Aanleiding.....	3
1.2    Doelstelling Nota Parkeernormen.....	4
1.3    Wijzigingen ten opzichte van beleidsnota.....	5
2    Juridisch Kader.....	6
2.1    Paraplubestemmingsplan.....	6
2.2    De parkeernorm, parkeerbalans en de parkeereis.....	6
2.3    Afwijkingsbevoegdheid.....	6
2.4    Overgangsregeling.....	6
3    Uitgangspunten parkeernormering.....	7
3.1    Van parkeerkencijfer naar parkeernorm.....	7
3.2    Stedelijkheidsgraad.....	7
3.3    Hoofd- en nevenfuncties.....	7
3.4    Gebiedsindeling.....	8
3.5    Maximale loopafstanden.....	8
3.6    Omrekenfactoren Parkeren Op Eigen Terrein.....	9
3.7    Afrondingsregel.....	9
3.8    Dubbelgebruik.....	9
3.9    Saldering bij functiewijziging of langdurige leegstand.....	9
3.10   Maatvoering.....	10
3.11   Vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen.....	10
4    Fietsparkeernormen.....	10
4.1    Toepassing fietsparkeernormen.....	10
4.2    Buitenmodel fietsen en scooters.....	11
5    Het toepassingskader.....	11
5.1    Bepaling Parkeervraag.....	11
5.2    Bepaling parkeeraanbod.....	12
5.3    Resultaat: de parkeereis.....	13
BIJLAGE 1.....	15
<i>Autoparkeernormen</i> .....	15
<i>Fietsparkeernormen</i> .....	22
BIJLAGE 2.....	24
<i>Aanwezigheidspercentages</i> .....	24

# Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In Valkenswaard vinden veel verschillende soorten ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Feit is dat iedere ontwikkeling gepaard gaat met een zekere mobiliteitsbehoefte. Voor bepaalde mobiliteitsvormen hoeft geen of nauwelijks fysieke ruimte te worden gereserveerd (lopen, openbaar vervoer), voor andere vormen van mobiliteit moet dit wel (fiets, deelauto, auto). Voorliggende nota parkeernormen Valkenswaard 2023 geeft antwoord op de vraag hoeveel parkeerruimte beschikbaar moet worden gesteld in ruimtelijke ontwikkelingen en welke mogelijkheden hiertoe bestaan. Uitgangspunt is dat in iedere ontwikkeling op eigen terrein wordt voorzien in het benodigde aantal auto- en fietsparkeerplaatsen.

## 1.2 Waarom een nieuwe nota parkeernormen ?

De vigerende Nota parkeernormen van Valkenswaard dateert uit het jaar 2008. Inmiddels zijn we 15 jaar verder. Het is gebruikelijk bij gemeenten om aansluiting te zoeken bij de kencijfers van het CROW. De kencijfers van het CROW zijn in de afgelopen periode van 15 jaar tweemaal geactualiseerd. Er is dan ook aanleiding om ook in Valkenswaard de parkeernormen opnieuw tegen het licht te houden. Daarmee voorkomen we dat Valkenswaard uit de pas gaat lopen ten opzichte van andere gemeenten. Recent heeft de gemeenteraad het geactualiseerde mobiliteitsplan vastgesteld. Alle redenen om de aansluiting van deze nota bij de uitgangspunten van het mobiliteitsplan te behouden. Tevens willen we de gebruiksvriendelijkheid verbeteren door de parkeernormen te versimpelen en het aantal zones wat te reduceren. Daarnaast is er als gevolg van diverse ontheffingen in het centrum behoefte ontstaan aan een eerlijker en billijker werkwijze bij ontheffingen, waarbij een financiële compensatie zorgt voor een meer gelijke behandeling van initiatiefnemers. En last but not least: de wereld is veranderd ! Er is veel meer druk ontstaan op de beschikbare ruimte als gevolg van een groot tekort aan woningen, de behoefte aan groen ten behoeve van de klimaatadaptatie en de leefbaarheid, en het gegroeide autobezit.

## 1.3 De huidige omstandigheden

Er is een groot tekort aan woningen. Een belangrijk wettelijk kader voor woningbouw is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking, die bepaalt dat uitbreiding pas mogelijk is, indien binnenstedelijk de mogelijkheid ontbreekt om de beoogde woningbouwontwikkeling te realiseren. Sinds de invoering van deze Ladder in 2012 is daarom sprake van een binnenstedelijke verdichting. De verdichting binnenstedelijk draagt bij aan een intensiever gebruik van de beschikbare ruimte in de kernen.

Daarnaast zien we dat groen een belangrijke randvoorwaarde is voor de klimaatadaptatie en tevens toenemende aandacht krijgt in het kader van de leefbaarheid. Zowel de functies wonen en groen als de functie parkeren leggen een grote claim op de beschikbare ruimte. In dit kader zullen prioriteiten gesteld moeten worden. Een dak boven je hoofd is een primaire levensbehoefte. Het vergroenen is noodzakelijk geworden in het kader van de klimaatadaptatie. Je kunt je afvragen: hoe erg is het, als je een stukje moet lopen, omdat je de auto niet voor de deur kunt parkeren ? Wat is belangrijker, een dak boven je hoofd of de auto voor de deur ? En gaat het stimuleren van OV en fiets vanzelf ? Of worden deze vervoersmiddelen interessanter naarmate de luxe van het autobezit wat minder lux wordt ?

Waar vinden we de balans als we het OV en de fiets willen stimuleren, de behoefte aan woningen groot is en de beschikbare ruimte beperkt is ?

Uitbreiding ten behoeve van woningbouw is een mogelijkheid, maar vanwege de langlopende procedures voorlopig geen oplossing. Op de langere termijn zijn de mogelijkheden voor Valkenswaard beperkt door de ligging in de natuur. Een natuur die steeds meer gekoesterd wordt en ingevolge wettelijke bepalingen minimaal in stand moet blijven.

#### 1.4 *Onze visie op de parkeernormering*

Parkeernormen zijn nodig om parkeerproblemen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen te voorkomen en de leefbaarheid te behouden in de omgeving. Maar we moeten tegelijkertijd oog hebben voor klimaatadaptatie. Ook mag de parkeernormering niet ten koste gaan van woningbouwontwikkeling in zijn algemeenheid. Daar is het tekort aan woningen te groot voor. Zeker nu ingevolge de woondeal 2/3<sup>e</sup> deel van de woningen in het betaalbare segment moet worden gerealiseerd. Dit betekent dat er, onder voorwaarden, een zekere flexibiliteit nodig is om te kunnen meebewegen met een woningbouwontwikkeling die onhaalbaar dreigt te worden. Maar wel op basis van eerlijkheid en billijkheid. Dus met een financiële compensatie ten opzichte van situaties waarin het aantal benodigde parkeerplaatsen wél gerealiseerd kan worden. De openbare ruimte wordt immers extra belast. De financiële compensatie in een mobiliteitsfonds dient om als gemeente aanvullende of regulerende voorzieningen te kunnen treffen in de omgeving. Hiervoor stellen wij een reserve Mobiliteitsfonds in.

Inbreiding blijft voorlopig noodzakelijk: meer woningen op dezelfde oppervlakte. En dat betekent ook dat we op binnenstedelijke locaties de hoogte in moeten. Een hoge parkeernorm voor appartementencomplexen maakt het lastig om tot een binnenstedelijke woningbouwontwikkeling te komen. Onze parkeernormen lagen tot nu toe juist bij hoogbouw relatief hoog en mogen gerust wat lager, zodat ze beter aansluiten bij de CROW kencijfers, bij de normen in andere gemeenten en bij de haalbaarheid van voldoende woningbouw.

#### 1.5 *Doelstelling en uitgangspunten*

Deze nota heeft als doel om de parkeernormen beter toepasbaar en flexibeler te maken voor alle ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren in Valkenswaard plaatsvinden. Bij (nieuwe) bewoners, bedrijven en ontwikkelaars moet helder zijn binnen welke kaders zij invulling kunnen geven aan de behoefte aan parkeren. Ook juridisch dient de invulling van de parkeernormen eenduidig geborgd te zijn. De nieuwe beleidsregels voor parkeernormen dienen meerdere hogere doelen, zoals bijdragen aan een goed bereikbaar dorp waar het prettig wonen, werken en verblijven is, bijdragen aan het terugdringen van woningtekorten, bijdragen aan de klimaatadaptatie en bijdragen aan het stimuleren van OV en de fiets. Essentieel zijn daarbij de volgende uitgangspunten:

- De parkeernormen hebben een positieve invloed op de leefbaarheid, duurzaamheid (zoals klimaatadaptatie) en bereikbaarheid van de gemeente Valkenswaard, doch er mag geen sprake zijn van een nadelige invloed op woningbouwontwikkeling in zijn algemeenheid.
- Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen blijft verantwoordelijk voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing. Als dit naar het oordeel van de gemeente onmogelijk of onredelijk is, kan er tegen een financiële compensatie een ontheffing worden verleend.
- Een bouwinitiatief of wijziging van een functie van een locatie mag geen (wezenlijke) parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of die vergroten, anders dan door een bewuste prioriteitstelling.
- De parkeernormering kan niet zozeer een bijdrage leveren aan de doelstelling om in het kader van duurzaamheid het autogebruik en autobezit terug te dringen, maar kan wél de aantrekkelijkheid van OV- en fietsgebruik in relatieve zin vergroten, met name op locaties waar deze alternatieven goed bruikbaar zijn.

Er is getracht de nota zo algemeen mogelijk te houden en tegelijkertijd bruikbaar te laten zijn voor specifieke situaties. Daar waar de nota voor een ontwikkeling onvoldoende toepasbaar is, bestaat de mogelijkheid om maatwerk te leveren. Dit is nooit een recht, maar een gunst vanuit de gemeente, waarbij de bovengenoemde uitgangspunten blijven gelden.

## 1.6 *Wijzigingen ten opzichte van beleidsnota*

Ten opzichte van de actualisatie parkeernormen Valkenswaard 2008, is het parkeernormenbeleid op de volgende onderdelen aangescherpt:

- Actualisatie van de parkeerkencijfers; de nieuwe parkeerkencijfers zijn gebaseerd op de nieuwe cijfers van het CROW. Verder is de type indeling bij de functie wonen aangepast. Deze is nu ingedeeld in duidelijke categorieën. Verder zijn alleen normen opgenomen van de meest gangbare functies. Op het moment dat er geen passende norm in de lijst, wordt verwezen naar de meest recente kencijfers van het CROW
- Aanpassing gebiedsindeling; de schil is komen te vervallen. Er is nu onderscheid tussen centrum en overig (inclusief bebouwde kom).
- In dit parkeernormenbeleid wordt expliciet stilgestaan bij fietsparkeernormen.
- In dit parkeernormenbeleid wordt de parkeernorm niet alleen benaderd vanuit leefbaarheid en bereikbaarheid, maar wordt de parkeernormering in een breder perspectief geplaatst van maatschappelijke vraagstukken, zoals de behoefte aan woningbouw en de verduurzaming (klimaatadaptatie, elektrificatie, deelmobiliteit).

## 2 Juridisch Kader

### 2.1 Paraplubestemmingsplan

De gemeente Valkenswaard wil nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken en borgen dat daarbij voor goede parkeer- en/of mobiliteitsoplossingen gekozen wordt. Ten tijde van vaststelling van de Nota Parkeernormen 2008 was dit geborgd in het Bouwbesluit. Met ingang van 1 juli 2018 dienen parkeernormen opgenomen te worden in het bestemmingsplan. Voor alle nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting om een parkeernorm voor te schrijven al dan niet in de vorm van een paraplu-bestemmingsplan, dan wel te verwijzen naar de Nota Parkeernormen of parkeerkencijfers van het CROW.

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een nieuwe bouwontwikkeling of functiewijziging, wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst of er 'voldoende' parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden. Getoetst wordt of er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op basis van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Momenteel is dit geregeld in het Paraplubestemmingsplan Parkeren, Wonen, Retail en Waterberging Valkenswaard (28 juli 2022).

In dit paraplubestemmingsplan wordt verwezen naar de Nota parkeernormen 2008, met daarbij de vermelding dat als de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, er rekening gehouden wordt met deze verwijzing. Zodoende vervangt de Nota Parkeernormen 2023 na vaststelling de Nota Parkeernormen 2008. Een soortgelijke verwijzing ook mogelijk in het Omgevingsplan.

### 2.2 De parkeernorm, parkeerbalans en de parkeereis

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen benodigd zijn per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (bvo) of per eenheid. Het bvo is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. Op basis van de te realiseren functies met de bijbehorende parkeernormen, wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt ook rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages van gebruikersgroepen op de verschillende momenten van de dag/week (dubbelgebruik). Uit de parkeerbalans volgt het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd (de parkeereis). De parkeereis dient in beginsel op eigen terrein te worden opgelost. In de omgeving van de ontwikkellocatie kan openbare restcapaciteit beschikbaar zijn. Onder de voorwaarden gesteld in deze nota kan deze restcapaciteit worden benut. Als de parkeereis niet volledig op eigen terrein wordt opgelost is een afwijkingsbesluit van het college van burgemeester en wethouders nodig.

### 2.3 Afwijkingsbevoegdheid

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (AWB) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat deze afwijkingsbevoegdheid alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van de nota onevenredig worden benadeeld, bevat deze nota een extra afwijkingsbevoegdheid: 'Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de auto- of fietsparkeereis, als het voldoen aan de parkeereis op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.'

### 2.4 Overgangsregeling

In de praktijk worden er bijna dagelijks parkeereisen afgegeven door de gemeente Valkenswaard. Tot het door de gemeenteraad vaststellen van deze Nota Parkeernormen zijn de afgegeven parkeernormen gebaseerd op wat vastgesteld is in de Nota Parkeernormen uit 2008. Dit betekent dat voor een aantal initiatiefnemers de parkeereis gerekend op basis van de Nota uit 2008 anders kan uitvallen dan uit voorliggende Nota Parkeernormen. Initiatieven die voor de inwerkingtreding van de 'Nota parkeernormen 2023' een positief principe besluit hebben gekregen, kunnen op basis van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen uit 2008 tot een jaar na inwerkingtreding van deze Nota een uitgewerkt plan op basis van de oude parkeernormen in procedure brengen.

## 3 Uitgangspunten parkeernormering

### 3.1 Stedelijkheidsgraad

Als basis voor haar autoparkeernormen kiest Valkenswaard voor de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht door CROW in december 2018. Omdat kencijfers geen parkeernormen zijn, zijn een aantal stappen doorlopen om de kencijfers te kalibreren tot autoparkeernormen.

De parkeerkencijfers zijn ingedeeld op basis van de stedelijkheidsgraad van een gemeente. De stedelijkheidsgraad zegt iets over de omgeving adressedichtheid in de gemeente, ofwel het aantal adressen per vierkante kilometer. Valkenswaard valt binnen de categorie matig stedelijk (1000 tot 1500 adressen per vierkante km).

In Valkenswaard ligt het gemiddeld autobezit op 1,2 auto per huishouden. Dat betekent dat het autobezit in Valkenswaard 0,2 hoger ligt ten opzichte van het landelijk en provinciaal gemiddelde. Dit gezegd hebbende, is voor beide zones de gemiddelde bandbreedte binnen de CROW-parkeerkencijfers van toepassing verklaard als autoparkeernormen.

### 3.2 Van parkeerkencijfer naar parkeernorm

De meeste gemeenten in Nederland baseren de parkeernormen op basis van kencijfers van het CROW. Het CROW doet al enkele decennia onderzoek naar de verkeer aantrekkende werking en parkeervraag bij diverse functies. Afhankelijk van de stedelijkheid, ligging binnen de gemeente en het plaatselijke autobezit, geldt er een bandbreedte waarmee de kencijfers als lokale, maatgevende parkeernormen kunnen worden vastgesteld.

In het mobiliteitsplan van 2023 hebben we als doelstelling dat we het gebruik van de auto willen terugdringen en duurzame vervoerwijzen als fiets en openbaar vervoer willen stimuleren. Ook is een belangrijk doel de leefbaarheid in de fysieke omgeving te verbeteren. In de dagelijkse mobiliteit vervult de auto een dominantie rol in de openbare ruimte. Parkeernormering kan bijdragen aan het halen van deze doelstelling. Daarbij is het van belang om de juiste balans te vinden. Het mobiliteitsplan erkent namelijk ook dat de auto de komende jaren dominant blijft. Om Valkenswaard een aantrekkelijke woongemeente te laten zijn, dient hierbij bij parkeernormering rekening te worden gehouden. Een te lage parkeernorm leidt tot parkeeroverlast in de omgeving van ruimtelijke ontwikkelingen. Een te hoge parkeernorm leidt tot onnodige verharding en inefficiënt gebruik van schaarse ruimte.

In december 2018 zijn nieuwe kencijfers van het CROW uitgebracht in de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. Deze nieuwe kencijfers zijn het vertrekpunt voor de nieuwe parkeernormen. In bijlage 1 zijn de parkeernormen voor Valkenswaard opgenomen, waarbij binnen de bandbreedte van het CROW is gekozen voor een norm die past bij de opgave voor Valkenswaard.

### 3.3 Hoofd- en nevenfuncties

Steeds vaker kennen functies een hoofdfunctie en één of meerdere nevenfuncties. Dit heeft consequenties voor de hoogte van de parkeerbehoefte. Uitgangspunt is dat de hoofdfunctie leidend is voor de te hanteren parkeernorm. Op het moment dat de nevenfunctie een dermate grootte omvang heeft, of als een op zichzelf staande functie opereert, dient aan de nevenfunctie een eigen parkeernorm te worden toegekend.

### 3.4 Maximale loopafstanden

Om te waarborgen dat parkeerplaatsen in ruimtelijke ontwikkelingen ook daadwerkelijk worden gebruikt, gelden maximale loopafstanden tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres. In onderstaande tabel zijn deze loopafstanden opgenomen, uitgesplitst naar gebied en naar functie. Dit zijn werkelijke loopafstanden (dus niet hemelsbreed gemeten).

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Centrum	200meter	400 meter	200 meter
Overig	100 meter	200 meter	200 meter

### 3.5 Gebiedsindeling

In Valkenswaard wordt voor het toepassen van parkeernormen alleen onderscheid gemaakt tussen het centrum en overig. Onder overig valt dan de rest van de bebouwde kom van Valkenswaard, Dommelen en Borkel en Schaft. Ook het buitengebied valt hieronder. Vanwege de schaal van de gemeente Valkenswaard is er nauwelijks onderscheid tussen autobezit tussen de gebieden. Alle voorzieningen zijn gelijkwaardig bereikbaar. Voor het centrumgebied wordt een uitzondering gemaakt, omdat in dit gebied een bezoeker meerdere bestemmingen kan hebben binnen loopafstand. In onderstaande figuur is weergegeven welke gebied in het kader van deze nota parkeernormen onder centrum wordt verstaan.





### 3.6 Omrekenfactoren Parkeren Op Eigen Terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein bestaan in verschillende soorten en maten. Voorbeelden zijn: een parkeergarage voor vaste gebruikers en/of bezoekers, een oprit of een niet aan de woning verbonden garagebox. In de praktijk blijkt dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van de auto. De omrekenfactoren geven per type parkeervoorziening een theoretische parkeercapaciteit en een berekeningsaantal.

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Minimaal 4,75 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Minimaal 5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Minimaal 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Minimaal 5 meter breed

### 3.7 Afrondingsregel

Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte wordt wiskundig afgerond. Dit betekent dat kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en groter of gelijk aan 0,50 naar boven.

### 3.8 Dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich vaak op meer dan één doelgroep. Bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers, bezoekers van winkels; iedere doelgroep heeft zijn eigen aanwezigheid.

Ongeveer de helft van de bewoners is overdag thuis (50% aanwezigheid), voor een kantoorfunctie geldt dat deze overdag 100% van zijn parkeerbehoefte genereert. In sommige ontwikkelingen is het om deze reden mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Als gevolg hiervan hoeven er in totaliteit minder parkeerplaatsen te worden aangelegd. Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken, zijn in bijlage 2 voor verschillende soorten functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze aanwezigheidspercentages wordt gezocht naar het moment van de dag/week waarop de parkeerbehoefte maximaal is. Voor iedere parkeeraanbod (parkeerplaatsen op eigen terrein, privaat en openbaar) dient in beeld te worden gebracht welke doelgroepen er zullen parkeren en welk dubbelgebruik er op basis van diens aanwezigheid over de dag/week kan plaatsvinden.

### 3.9 Saldering bij functiewijziging of langdurige leegstand

Bij een functiewijziging of bij langdurige leegstand leidde de oorspronkelijke functie ook tot een parkeerbehoefte. De parkeerplaatsen bedoeld om in deze parkeerbehoefte te voorzien, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe wordt salderen genoemd. Het salderen van een bestaande parkeerbehoefte is mogelijk tot maximaal vijf jaar nadat de laatste vergunde functie is komen te vervallen. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking staan van de huidige functie (veelal gelegen op eigen terrein), kunnen op alle dagdelen worden

gesaldeerd.

Een aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Met de werkwijze die de gemeente Valkenswaard hanteert, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeringen van de huidige parkeerbehoefte worden gedaan. De huidige en toekomstige parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeerd. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte.

### *3.10 Maatvoering*

De maatvoering van de parkeeroplossing dient te voldoen aan de eisen van CROW. Op eigen terrein is de NEN 2443 (parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages) van toepassing.

### *3.11 Vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen*

Deze nota bevat een vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen. Een ontwikkeling is kleinschalig op het moment dat de toename in de normatieve parkeerbehoefte 1 parkeerplaats of minder bedraagt. Voor deze vrijstelling is wel een formele ontheffing nodig die is gemandateerd aan de teammanager Ruimtelijk Beleid. De vrijstelling geldt niet voor de functie wonen.

Omdat bij verlening van de vrijstelling er geen parkeerplaatsen worden aangelegd, zijn vaste gebruikers en bezoekers aangewezen op bestaande parkeerplaatsen in het gebied rondom de ontwikkellocatie. Om te voorkomen dat de parkeerdruk toeneemt tot een ongewenste hoogte, houdt de gemeente bij het verlenen van de vrijstelling rekening met de bestaande parkeerdruk in de openbare ruimte.

## 4 Fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen in voorliggende nota zijn gebaseerd op de fietsparkeer kencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie Fietsparkeer kencijfers 2019, uitgebracht in maart 2020. De kencijfers bevatten, net als de autoparkeer kencijfers, bepaalde bandbreedtes. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een relatief laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte past bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. Valkenswaard heeft op dit moment een laag fietsgebruik en tegelijkertijd de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren.

Omdat fietsparkeernormen nieuw zijn in het parkeernormenbeleid van de gemeente Valkenswaard is besloten om de minimum parkeerkeencijfers van het CROW als fietsparkeernormen van toepassing te verklaren. Bij een volgende actualisatie van dit beleid wordt gezien of een verdere verhoging van de fietsparkeernormen wenselijk is.

### *4.1 Toepassing fietsparkeernormen*

Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de benodigde fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Als dit op bezwaren stuit kan worden onderzocht of gebruik van bestaande fietsparkeercapaciteit in de openbare ruimte mogelijk is. Als dit niet mogelijk is, kunnen mogelijk nieuwe fietsparkeerplaatsen worden aangelegd in de openbare ruimte. In de beslissing of dit wel of niet mogelijk is, is het oordeel van de gemeente Valkenswaard leidend. De kosten voor de aanleg van de fietsparkeerplaatsen komen voor rekening van de initiatiefnemer.

## 4.2 Buitenmodel fietsen en scooters

Naast het reserveren van ruimte voor reguliere stadsfietsen, dient ook rekening gehouden te worden met buitenmodel fietsen zoals bakfietsen en scooters. Hiervoor dient vrije ruimte te worden gerealiseerd. De gemeente Valkenswaard hanteert hiervoor geen specifieke norm. In plaats daarvan geldt de richtlijn dat minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen zodanig groot (minimaal 1x2 m<sup>2</sup>) wordt uitgevoerd zodat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat. Omdat oudere mensen langer thuis blijven wonen, worden meer scootmobielen en rollators aangeschaft. Het is van belang dat voor deze hulpmiddelen ook geschikte stallingen beschikbaar zijn. In de vigerende Beleidsregels Maatschappelijke Ondersteuning Valkenswaard 2020 wordt op dit onderwerp ingegaan

# 5 Het toepassingskader

De gemeente Valkenswaard heeft een werkwijze voor ogen op basis waarvan de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast. Deze werkwijze wordt het toepassingskader genoemd. Het toepassingskader voor de auto- en fietsparkeernormen is in principe gelijk. Dit geldt met name voor de structuur die aangehouden wordt. In de onderstaande figuur wordt het toepassingskader schematisch weergegeven. Dit schema wordt in deze paragraaf nader toegelicht. In het schema wordt een onderscheid gemaakt tussen parkeervraag en parkeeraanbod. Stap 2 is een optionele stap waarvoor een besluit van het college van burgemeester en wethouders benodigd is.

## 5.1 Bepaling Parkeervraag

### Stap 1: Normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat benodigd is. Hiertoe levert de initiatiefnemer een overzicht van het te realiseren programma, met de bijbehorende berekening van de parkeerbehoefte aan. Om de parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere te realiseren functie de berekening: functie \* parkeernorm te worden uitgevoerd.

### Stap 2: Mobiliteitscorrectie (optioneel)

In nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernorm(en) die in deze nota zijn opgenomen, naar verwachting leidt tot een overschot aan parkeerplaatsen. Wanneer hier sprake van is, kan door een initiatiefnemer een mobiliteitsplan opstellen. Hierin is beschreven hoe de initiatiefnemer in de mobiliteitsbehoefte voorziet zonder dat dit tot overlast in de omgeving leidt. Hieronder valt ook deelmobiliteit. Deelmobiliteit staat in gemeenten zoals Valkenswaard nog in de kinderschoenen. De auto is en blijft dominant de komende jaren. De komende jaren is er wel ruimte voor experimenten waarbij op beperkte schaal deelmobiliteit kan worden ingezet. Hierbij is nadrukkelijk instemming van het college nodig en kan alleen worden toegepast op een beperkt deel van de parkeeropgave.

### Stap 3: Saldering bij functiewijziging

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een nieuwe functie. In veel gevallen leidde de oorspronkelijke bestemming ook tot een parkeerbehoefte. De auto- en fietsparkeerplaatsen bestemd om deze parkeerbehoefte te faciliteren, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe wordt salderen genoemd.

Een aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Met de werkmethode die de gemeente hanteert, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeringen van de oude parkeerbehoefte worden gedaan (zie onderstaand rekenvoorbeeld). De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel

gesaldeerd. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie en in stand worden gehouden, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd.

#### Stap 4: Vaststelling parkeerbehoefte

Nadat eventuele mobiliteitscorrectie(s) zijn toegepast, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat fysiek gefaciliteerd dient te worden. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte is rekening gehouden met dubbelgebruik. Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich over het algemeen op meer dan één doelgroep. Veel ontwikkelingen bestaan uit gecombineerde programma's, waarbij de functies wonen, werken en winkelen/recreëren gecombineerd worden. In dit soort ontwikkelingen is het mogelijk om, als gevolg van de afwijkende aanwezigheid van doelgroepen, parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Als gevolg hiervan hoeven minder parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken, zijn in bijlage 2 voor verschillende type functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages laten zien dat op een 'gemiddelde' werkdagochtend, 50% van de bewoners thuis is. Aan de hand van de aanwezigheidspercentages wordt gezocht naar het moment van de week waarop de parkeerbehoefte maximaal is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd.

## 5.2 *Bepaling parkeeraanbod*

#### Stap 1: Parkeerplaatsen op eigen terrein

In de eerste plaats wordt het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein bepaald. Uitgangspunt is dat de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost.

Ruimtelijke ontwikkelingen waarin op eigen terrein parkeerplaatsen worden aangelegd, kunnen zich in gebieden bevinden waar geen parkeerregulering geldt. In de praktijk worden parkeerplaatsen op eigen terrein niet volledig gebruikt voor het parkeren van auto's. In het opstellen van een parkeerbalans wordt hier rekening mee gehouden.

#### Stap 2: Parkeerplaatsen privaat (optioneel)

In de directe omgeving van een ontwikkellocatie kan, op het moment dat de geplande functies hun parkeerbehoefte genereren, (gedeeltelijk) ongebruikte private parkeercapaciteit aanwezig zijn. De tweede stap in de bepaling van het parkeeraanbod is dat initiatiefnemers onderzoek verrichten of gebruik gemaakt kan worden van deze parkeercapaciteit. De parkeercapaciteit moet binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen. Het gebruik van de private parkeerplaatsen moet worden vastgesteld voor zolang de opstalontwikkeling tot een parkeerbehoefte leidt en de parkeernorm in het bestemmingsplan niet is aangepast. De verbinding tussen de parkeerbehoefte en het gebruik van reeds bestaand ongebruikt privaat parkeren elders, om deze behoefte te vervullen, moet notarieel worden vastgelegd. Daarnaast dient de initiatiefnemer aannemelijk te maken dat parkeerders ook van de bedoelde parkeerplaatsen gebruik kunnen en gaan maken. De fysieke toegankelijkheid van de parkeervoorziening speelt in dit kader een belangrijke rol.

#### Stap 3: Parkeerplaatsen openbaar (optioneel)

De situatie kan zich voordoen dat, wanneer stap 4 en stap 5 zijn doorlopen, nog niet voor de volledige parkeerbehoefte een oplossing is gevonden. Wanneer dit het geval is, kan eventueel tegen vergoeding gebruik worden gemaakt van bestaande of nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De hoogte van het bedrag dat de initiatiefnemer moet betalen is afhankelijk van het gebiedsprofiel waar de ontwikkeling zich in bevindt.

Centrum	€ 10.000
Rest bebouwde kom en buitengebied	€ 9.000

Als uitgangspunt hanteert de gemeente Valkenswaard dat na afwenteling van (het resterende gedeelte van) de parkeerbehoefte, de parkeerdruk in de openbare ruimte niet hoger mag uitkomen dan 85%. De bestaande parkeerdruk dient door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt door middel van een representatieve parkeertelling. Er kunnen omstandigheden zijn als gevolg waarvan het gebruik van desbetreffende openbare parkeerplaatsen ongewenst is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de mogelijkheid van een toekomstige bouwontwikkeling of een andere beoogde invulling van de openbare ruimte. Het gebruik maken van deze regeling is derhalve geen automatisme en is in alle gevallen een afweging van het college.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te laten voeren, dient hiervoor contact opgenomen te worden met de gemeente. De gemeente stelt eisen waar een parkeertelling aan moet voldoen (onderzoeksgebied, aantal telmomenten, wijze van meten etc.). Alleen door de gemeente Valkenswaard geaccordeerde parkeertellingen kunnen als onderbouwing dienen.

### 5.3 Resultaat: de parkeereis

Nadat alle beschreven stappen zijn doorlopen is bekend wat de parkeerbehoefte is die gepaard gaat met de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Ook is bekend op welke wijze deze behoefte fysiek zal worden gefaciliteerd. Deze twee uitkomsten worden samen als de parkeereis benoemd. De parkeereis wordt onder andere in de omgevingsvergunning vastgelegd.

### Rekenvoorbeeld: salderen

In dit rekenvoorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalige kantoorfunctie gesaldeerd. Het gebouw krijgt een nieuwe bestemming als woonfunctie. In dit voorbeeld wordt voor beide functies een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen aangehouden. Omwille van eenvoud wordt slechts voor een aantal dagdelen de maatgevende parkeerbehoefte bepaald. Ook wordt het bezoekersaandeel niet apart berekend.

Uit de onderstaande tabel kunnen verschillende constatering worden opgemaakt. Zo blijkt dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woonfunctie, op de werkdagochtend- en middag lager ligt dan de parkeerbehoefte van de oude kantoorfunctie. Kantoren leiden namelijk op werkdagen overdag tot hun parkeerbehoefte (100% aanwezigheid), voor bewoners geldt dat doorgaans ongeveer de helft thuis is (50% aanwezigheid).

Een andere constatering is dat, het moment waarop de parkeerbehoefte maximaal is, kan verschillen tussen de oude en de nieuwe functie. Dit blijkt ook uit de onderstaande tabel. In de werkdagnacht leidt een kantoorfunctie tot geen parkeerbehoefte (0% aanwezigheid), dit terwijl alle bewoners in de nieuwe situatie thuis zullen zijn (100% aanwezigheid). Dit betekent dat bij de transformatie van een kantoorgebouw naar woningen, de volledige parkeerbehoefte moet worden opgelost. In dit geval betekent dit dat er 20 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Als een initiatiefnemer de indruk heeft dat de parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor het kantoor zijn aangelegd in de nacht niet volledig zijn bezet, kan door middel van een parkeertelling de feitelijke bezetting worden vastgesteld (zie hiervoor stap 6 van het toepassingskader).

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanw. percentage kantoor	100%	100%	0%	0%
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	50%	100%	80%
Kantoorgebouw (oud)	20	20	0	0
Woonfunctie (nieuw)	10	10	20	16
Resultaat (oud - nieuw)	+10	+10	<b>-20</b>	-16

## BIJLAGE 1

### Autoparkeernormen

#### Parkeernormen 'Wonen'

Functie	Centrum	Overig	Bezoekers	Eenheid (aantal pp/..)
Vrijstaand	1,3	1,4	0,3	woning
2^1 kap klein (perceel <275 m2)	1,3	1,3	0,3	woning
2^1 kap groot (perceel >275 m2)	1,3	1,3	0,3	woning
Tussen/hoekwoning	1,3	1,3	0,3	woning
Koop- en huur appartement tot 50 m2 bvo	0,8	0,9	0,3	woning
Sociaal huurappartement vanaf 50 m2 bvo	0,7	0,8	0,3	woning
Koop en vrije sector huur appartement 50 tot 70 m2 bvo	0,8	0,9	0,3	woning
Koop en vrije sector huur appartement 70 tot 110 m2 bvo	1,0	1,1	0,3	woning
Koop en vrije sector huur appartement vanaf 110 m2 bvo	1,3	1,3	0,3	woning
Serviceflat/ aanleunwoning**	0,5	0,6	0,3	woning
Kamerverhuur	0,1	0,1	0,2	kamer
Huisvesting arbeidsmigranten	0,1	0,1	0,2	persoon
Tiny house***	0,3	0,4	0,3	woning

## Parkeernormen 'Werken'

Belangrijk: De parkeernormen bij niet-wooneenheden zijn inclusief bezoekersaandeel.

Functie	Centrum	Overig	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,7	1,8	100 m <sup>2</sup> bvo	5 %
Commerciële dienstverlening	2,1	2,6	100 m <sup>2</sup> bvo	20 %
Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijvigheid	1,7	2,1	100 m <sup>2</sup> bvo	5 %
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijvigheid	0,6	0,8	100 m <sup>2</sup> bvo	5 %
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	100 m <sup>2</sup> bvo	Maatwerk

### Toelichting:

- Kantoor:
  - Het betreft een kantoorfunctie zonder baliefunctie. Bezoekers zullen dergelijke functies niet of nauwelijks aandoen. Hierbij moet met name gedacht worden aan zakelijke dienstverlening en administratieve dienstverlening.
- Commerciële dienstverlening:
  - Het betreft een kantoorfunctie met een baliefunctie.
- Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid:
  - Het betreft bedrijven met relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers. Voorbeelden zijn industrie, laboratoria of werkplaatsen.



## Parkeernormen 'Winkelen en boodschappen'

Functie	Centrum	Overig	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	0,9	2,5	100 m <sup>2</sup> bvo	89 %
Full-service supermarkt	2,1	4,0	100 m <sup>2</sup> bvo	93 %
Grote supermarkt (XL)	5,0	6,7	100 m <sup>2</sup> bvo	84 %
Groothandel in levensmiddelen	n.v.t	5,4	100 m <sup>2</sup> bvo	80 %
Detailhandel: Hoofdwinkel-centrum	2,8	n.v.t	100 m <sup>2</sup> bvo	82 %
Detailhandel: Wijk- en buurtcentrum	n.v.t	2,7	100 m <sup>2</sup> bvo	72 %
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,6	100 m <sup>2</sup> bvo	89 %
Bruin- en witgoedzaken	3,2	7,1	100 m <sup>2</sup> bvo	92 %
Woonwarenhuis/ woonwinkel	1,0	1,6	100 m <sup>2</sup> bvo	91 %
Bouwmarkt	n.v.t.	2,1	100 m <sup>2</sup> bvo	87 %
Tuincentrum	n.v.t.	2,3	100 m <sup>2</sup> bvo	89 %
Groencentrum	n.v.t.	2,3	100 m <sup>2</sup> bvo	89 %

### Toelichting:

- Buurtsupermarkt:
  - Een supermarkt met een winkelvloeroppervlak kleiner dan 600 m<sup>2</sup> wvo, die een beperkt verzorgingsgebied kent.
- Full-service supermarkt:
  - Een supermarkt die zich kenmerkt door een goed serviceniveau. Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m<sup>2</sup> wvo.
- Grote supermarkt:
  - Een supermarkt met een winkelvloeroppervlak groter dan 2.500 m<sup>2</sup> wvo. Deze supermarkten hebben een uitgebreid assortiment.
- Groothandel in levensmiddelen:
  - Over het algemeen betreft het hier grootschalige detailhandelsvestigingen op bedrijventerreinen.
- Hoofdwinkelcentrum:
  - Alleen voor detailhandel
- Wijk- en buurtcentrum:
  - Ondersteunende winkelgebieden, voornamelijk voor doelgerichte boodschappen. Hierbij wordt in deze nota alle detailhandel buiten het centrum bedoeld die niet onder een andere categorie valt.
- Bruin- en witgoedzaken:
  - Het betreft hier detailhandel voor o.a. wasmachines, koelkasten, tv's en media-apparatuur. Het gaat hier over het algemeen om grootschalige, volumineuze vestigingen.

- Woonwarenhuis:
  - Detailhandelszaken die een breed assortiment voeren als het gaat het inrichten van woningen. Het gaat hierbij op bijvoorbeeld meubels, verf, behang, accessoires en verlichting.
- Bouwmarkt:
  - Een winkel waar in hoofdzaak bouwmaterialen aan particulieren worden verkocht.
- Tuincentrum:
  - Tuincentra zijn detailhandelscentra (boven 1.000 m<sup>2</sup> wvo). Er worden tuinbenodigdheden verkocht, maar ook aanverwante artikelen.
- Groencentrum:
  - Groencentra zijn kleinere tuincentra (tot 1.000 m<sup>2</sup> wvo). Over het algemeen is de buitenruimte ook verkoopruimte.

## Parkeernormen 'Sport, cultuur en ontspanning'

Functie	Centrum	Overig	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	0,2	0,9	100 m <sup>2</sup> bvo	97%
Cultureel centrum, buurthuis, wijkgebouw	2,0	3,0	100 m <sup>2</sup> bvo	90%
Museum	0,5	1,0	100 m <sup>2</sup> bvo	95 %
Bowlingcentrum	1,1	2,3	bowlingbaan	89 %
Biljart-/snookercentrum	0,6	1,1	tafel	87 %
Dansstudio	1,1	5,0	100 m <sup>2</sup> bvo	93 %
Fitnessstudio/sportschool	0,9	4,3	100 m <sup>2</sup> bvo	87 %
Fitnesscentrum	1,2	5,8	100 m <sup>2</sup> bvo	90 %
Wellnesscentrum	n.v.t	8,8	100 m <sup>2</sup> bvo	99 %
Sauna/hammam	2,0	6,2	100 m <sup>2</sup> bvo	99 %
Sporthal	1,8	3,1	100 m <sup>2</sup> bvo	96 %
Sportzaal	1,4	3,0	100 m <sup>2</sup> bvo	94 %
Tennishal	0,4	0,6	100 m <sup>2</sup> bvo	87 %
Squashhal	1,7	2,8	100 m <sup>2</sup> bvo	84 %
Sportveld	27	27	Ha. Netto terrein	95%
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	0,6	2,2	100 m <sup>2</sup> bvo	97 %
Indoorspeeltuin (groot)	1,2	3,1	100 m <sup>2</sup> bvo	98 %
Manege	n.v.t.	n.v.t.	box	90 %
Kinderboerderij	0,6	2,2	per gem. boerderij	97 %
Volkstuin	n.v.t.	1,2	10 tuinen	100 %
Plantentuin	n.v.t.	8,0	per gem. tuin	99 %

### Toelichting:

- Bowlingcentrum:
  - Dit betreft een voorziening waar de hoofdactiviteit bowlen is. Het betreft dus niet de reactieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.
- Fitnessstudio/sportschool:
  - Sportvoorziening, waar voor het grote deel alleen gebruik gemaakt wordt van fitnessapparaten.
- Fitnesscentrum:

- Grote multifunctionele centra (groter dan 1.500 m<sup>2</sup> bvo), die een breed pakket aan activiteiten aanbieden die in hoofdzaak gericht zijn op de sportfunctie (voorbeelden zijn spinning, aerobics, krachtraining en eventueel met ondergeschikte wellnessvoorzieningen).
- Wellnesscentrum:
  - Hier wordt bedoeld op de grotere zelfstandige sauna's, thermen en kuurcentra (dus niet op voorzieningen bij hotels e.d.). Het verzorgingsgebied van de wellnesscentra is over minimaal regionaal.
- Indoorspeeltuin:
  - Indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de 2 en 12 jaar oud, die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. De parkeernormen zijn afhankelijk van de grootte en daarmee het (regionale) bereik van een dergelijke voorziening. Gemiddeld variëren de afmetingen van 1.500 m<sup>2</sup> bvo tot 3.500 m<sup>2</sup> bvo.

### Parkeernormen 'Horeca en verblijfsrecreatie'

Functie	Centrum	Overig	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Camping	n.v.t.	n.v.t.	standplaats	90 %
Bed & Breakfast	0,5	0,5	gastenkamer	99%
1* hotel	0,3	2,3	10 kamers	77 %
2* hotel	1,1	3,8	10 kamers	80 %
3* hotel	1,6	4,5	10 kamers	77 %
4* hotel	2,9	6,7	10 kamers	73 %
5* hotel	4,5	9,8	10 kamers	65 %
Café/bar/cafetaria	4,0	5,0	100 m <sup>2</sup> bvo	90 %
Restaurant	8,0	12,0	100 m <sup>2</sup> bvo	80 %
Discotheek	4,9	18,8	100 m <sup>2</sup> bvo	99 %

#### Toelichting:

- Camping:
  - De parkeernorm voor een camping is exclusief 10 % voor gasten van bezoekers.
- Bed & Breakfast:
  - Een kleinschalige overnachtings- en verblijfsaccommodatie gericht op het bieden van de mogelijkheid tot een toeristisch kortdurend verblijf met het serveren van ontbijt binnen bestaande gebouwen. Een bed & breakfast is gevestigd in een woonhuis of bijgebouw en wordt gerund door (een) bewoner(s) van het betreffende huis. De bed & breakfast voorziening is ondergeschikt aan de woonfunctie.
  - Omdat een bed & breakfast ondergeschikt is aan de woonfunctie vindt er alleen een parkeertoets plaats, indien meer dan één gastenkamer is en/of wanneer de bed & breakfast

voorziening in een garage of ander bijgebouw bedoeld voor het stallen van motorvoertuigen wordt gezet. In de andere gevallen geldt alleen de parkeernorm voor de hoofdfunctie 'wonen'.

### Parkeernormen 'Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen'

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	1,8	2,7	behandelkamer	57 %
Apotheek	2,0	2,9	apothek	45 %
Fysiotherapiepraktijk	1,0	1,5	behandelkamer	57 %
Consultatiebureau	1,1	1,6	behandelkamer	50 %
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	1,8	behandelkamer	38 %
Tandartsenpraktijk	1,3	2,1	behandelkamer	47 %
Gezondheidscentrum	1,3	1,9	behandelkamer	55 %
Religiegebouw	0,1	0,1	zitplaats	n.b.
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,5	wooneenheid	60 %
Hospice	0,5	0,5	wooneenheid	60 %

#### Toelichting:

- Gezondheidscentrum:
  - Dit betreft een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.
- Hospice:
  - Het CROW maakt bij het bepalen van haar parkeerkencijfers onderscheid naar diverse functies. De functie 'hospice' is niet als specifieke functie omschreven.
  - Conform een uitspraak van de ABRvS van 29 september 2010 is in de zaak 'Middenbeemster' (LJN: BN8549) is voor het parkeren bij een hospice de parkeernorm van de functie 'verpleeg/verzorgingstehuis' overgenomen.

### Parkeernormen 'Onderwijs'

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	0,9	1,3	100 m <sup>2</sup> bvo	0%
Basisonderwijs	0,5	0,5	leslokaal	0%
Middelbare school	2,7	3,9	100 leerlingen	11%

## Toelichting:

Kinderdagverblijf, Basisonderwijs:

- Beide parkeernormen zijn exclusief kiss & ride. Voor berekening van de parkeernorm voor kiss & ride wordt verwezen naar de rekentool 'V'.

## *Fietsparkeernormen*

Functie	Eenheid	Parkeernorm
Wonen		
Rij- en vrijstaande woning	Per kamer	1,0
Appartement	Per kamer	0,75
Woningen bezoekers	Per woning	0,5
Werken		
Kantoor (personeel)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2
Kantoor met balie (bezoekers)	Per balie	5,0
Winkelen en boodschappen doen		
Winkelcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,7
Supermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,9
Bouwmarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,25
Tuincentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4
Onderwijsvoorzieningen		
Basisschool (leerlingen en medewerkers)	Per 10 leerlingen	10,0
Middelbare school (leerlingen en medewerkers)	Per 10 leerlingen	9,0
Zorgvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen		
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	7,0
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	4,0

Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4
Sport, cultuur en ontspanning		
Bibliotheek	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,0
Fitness	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,7
Museum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9
Sporthal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,5
Sportveld	Per ha. netto terrein	61,0
Sportzaal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,0
Stadion	Per 100 zitplaatsen	9,0
Horeca		
Fastfoodrestaurant	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,0

## BIJLAGE 2

### Aanwezigheidspercentages

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	0%	75%	100%	50%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%