

NOTA PARKEERNORMEN

(ten behoeve van toetsing omgevingsvergunning)

Colofon:

Versie: 2.1

Datum: Februari 2016

INHOUD

1	Waarom nieuwe parkeernormen en voor wie?	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	NOTA PARKEERNORMEN: PARKEERBELEID VOOR PLANONTWIKKELING	2
1.3	PLAATS BINNEN HET GEMEENTELIJKE PARKEERBELEIDSKADER	2
1.4	DOELSTELLINGEN	3
1.5	LEESWIJZER	4
2	Uitgangspunten Eindhovense parkeernormen	4
2.1	PARKEERVISIE ALS BASIS	4
2.2	AANVULLENDE UITGANGSPUNTEN	5
2.3	DE TOEPASSING VAN DE PARKEERNORMENNOTA	5
2.4	VRIJSTELLING PARKEEREIS	7
3	Juridisch kader	8
3.1	PARKEREN, EEN THEMA IN ONTWIKKELING	8
3.2	RICHTLIJNEN ALS LEIDRAAD VOOR DISCUSSIE	8
3.3	INBEDDING IN GEMEENTELIJK BELEIDSKADER	8
3.4	OVERGANGSREGELING	8
4	Het toepassingskader auto's	9
4.1	PARKEERBEHOEFTE	10
4.2	MOBILITEITSCORRECTIE	15
4.3	PARKEEREIS	15
5	Fietsparkeren	21
5.1	FIETSPARKEERNORMEN	21
5.2	PARKEREN FIETSEN OP EIGEN TERREIN	21
Bijlage 1	Begrippenlijst	22
Bijlage 2	Overzichtskaart zone-indeling	24
Bijlage 3	Aanwezigheidspercentages en capaciteit opritten en garages	25
Bijlage 4a	Overzicht parkeernormen centrum	27
Bijlage 4b	Overzicht parkeernormen schil centrum	31
Bijlage 4c	Overzicht parkeernormen overig bebouwde kom	35
Bijlage 5	Fietsparkeernormen	39

1 Waarom nieuwe parkeernormen en voor wie?

1.1 Aanleiding

Een aantal aanleidingen ligt ten grondslag aan deze nieuwe Nota parkeernormen.

Kadernota 2015 - 2018

Eindhoven is een stad met veel potentie. De stad en regio staan nationaal en internationaal bekend om de sterkte van de technologische industrie, het unieke samenwerkingsmodel en de creativiteit. In het coalitie akkoord staat dat we willen inspelen op de vraag van de stad. Dit betekent ruimte geven en regels waar mogelijk afschaffen. Er wordt gestreefd naar de kortste procedures van Nederland om nieuwe ontwikkelingen snel mogelijk te maken. Het versnellen van een procedure rondom een bouw aanvraag is hier onderdeel van.

Nieuwe Ruimte 2013

Begin 2013 heeft de gemeenteraad het Plan van aanpak "Nieuwe ruimte" vastgesteld. Hierin is geanalyseerd dat een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de stad tegengehouden wordt door strikte toepassing van beleidsregels rondom de beleidsvelden groen, welstand en parkeren. Dit heeft verschillende oorzaken, maar rechtvaardigt de keuze om deze beleidsdocumenten als eerste op stedelijk niveau te herijken. In de huidige beleidsregels en parkeernormen zit onvoldoende flexibiliteit om vrijstelling te kunnen verlenen van de parkeereis.

Eindhoven op weg

De nota "Eindhoven op weg", die op 19 november 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld, vormt de basis voor het verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente. In deze nota is een paragraaf opgenomen over parkeren, met als belangrijkste uitgangspunten:

- Parkeren is een sturend instrument
- Efficiënter gebruik van (bestaande) parkeervoorzieningen
- Parkeren op afstand (bijv. P+R)
- Uitstekende bereikbaarheid en gemakkelijk parkeren
- Betaald parkeren als instrument voor parkeerregulering
- Flexibele toepassing en gebiedsgerichte aanpak parkeernormering

De uitgangspunten zijn helder, maar lijken los van elkaar op het eerste gezicht tegenstrijdig. Een uitstekende bereikbaarheid, gemakkelijk parkeren en flexibele normering kan suggereren dat Eindhoven veel ruimte wil bieden om parkeren ruimhartig toe te staan, maar in de context van de andere uitgangspunten blijkt een veel genuanceerder beeld. Eindhoven wil parkeren goed geregeld hebben, maar dat wil geenszins zeggen dat parkeerders een plek voor de deur van hun bestemming vinden. Parkeren wordt immers ook gereguleerd in de stad en is een sturend instrument om de stad leefbaar te houden. De uitgangspunten uit Eindhoven op weg worden daarom nader uitgewerkt in een parkeervisie en concreet parkeerbeleid.

Nieuwe Wet ruimtelijke ordening

Op 29 november 2014 trad de 'Reparatiewet Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties' in werking. Hiermee verdwijnen de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening, waar de parkeervoorschriften in zijn vastgelegd. Voortaan moeten de parkeernormen in bestemmingsplannen worden opgenomen, dan wel moet een paraplubestemmingsplan worden opgesteld waarin de parkeernormen zijn vastgelegd. Sinds 2008 worden de parkeernormen al

in bestemmingsplannen opgenomen. Tot deze wetswijziging was de parkeerregeling meestal opgenomen in de bouwverordening. Deze mogelijkheid is met de Reparatiewet BZK vervallen en geldt dat voor bestaande bestemmingsplannen een overgangstermijn tot 1 juli 2018 geldt. Voor nieuwe bestemmingsplannen vervalt de parkeerbepaling uit de bouwverordening na vaststelling.

Gezonde stad

Bij een beter leefklimaat horen onder andere een betere luchtkwaliteit, weinig geluidsoverlast en een slimme en gezonde inrichting van de stad. Schoner verkeer en vervoer helpen een stad gezonder te maken en zorgen daarmee voor een betere leefomgeving. In dit kader is onder andere Eindhoven een van de pilotsteden van het programma Slimme en Gezonde Stad van het ministerie van IenM.

Nieuwe landelijke inzichten.

De vigerende nota parkeernormen is in maart 2012 door het college vastgesteld. In oktober 2012 zijn de meest recente kencijfers parkeren¹ door het kenniscentrum CROW gepresenteerd. Bij het vaststellen van de parkeernormen in 2012 is toegezegd dat de mogelijkheden om meer flexibiliteit te bieden onderzocht zouden worden.

1.2 Nota parkeernormen: parkeerbeleid voor planontwikkeling

Parkeernormen worden toegepast om de verbinding te maken tussen de ruimtelijke ordening en parkeren. Parkeernormen zijn er om grip te krijgen op het benodigde aantal plaatsen dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nodig is om vraag en aanbod met elkaar in verbinding te brengen. In een nota parkeernormen wordt daarmee het parkeerbeleid voor planontwikkeling vastgelegd en de nota vormt een wezenlijk onderdeel van het totale parkeerbeleid. Maar is zeker niet het enige beleidsinstrument. Ook de parkeerverordening, het document dat aangeeft welke parkeerreguleringsmaatregelen van toepassing zijn, is bijvoorbeeld een wezenlijk onderdeel van het parkeerbeleid.

1.3 Plaats binnen het gemeentelijke parkeerbeleidskader

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Eindhoven staat verwoord in verschillende losse documenten en nota's, maar is momenteel vooral een praktische uitwerking van verschillende maatregelen die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd. Sinds het vaststellen van Eindhoven op Weg is dit document het leidend in de verdere ontwikkeling van het toekomstige parkeerbeleid. Een vastgestelde Parkeervisie kent Eindhoven niet, maar is wel in ontwikkeling. Dit om het tactische gat dat bestaat tussen de strategische keuzes uit Eindhoven op Weg en het feitelijke parkeerbeleid te dichten.

Het ontbreken van een vastgestelde parkeervisie wil niet zeggen dat er geen tactisch kader is om besluiten over parkeren te nemen. Het kader is echter nog niet uitgewerkt de vertaling van de gemaakte strategische keuzes wordt daarmee door verschillende betrokkenen op verschillende wijze gemaakt. Een gemeenschappelijk gedragen en vastgestelde parkeervisie is daarom gewenst en in het algemeen het vertrekpunt voor het vaststellen of aanpassen van het parkeerbeleidskader waarvan deze nota een onderdeel is.

¹ Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, CROW Ede



Afbeelding 1 samenhang parkeerbeleid Eindhoven

1.4 Doelstellingen

Mobiliteit, en meer specifiek het bezit en /of gebruik van auto's en fietsen, zal in de komende jaren blijven groeien zo is de algemene verwachting. Als gevolg daarvan neemt ook de vraag naar parkeerplaatsen voor de auto en fiets toe. Parkeerplaatsen nemen waardevolle ruimte in. Het is van belang dat we bij de hiervoor te maken keuzes (aantal en verschijningsvorm) rekening houden met de kwaliteit van de leefomgeving.

Anderzijds kan een tekort aan parkeercapaciteit een bron voor overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is noodzaak bij het oplossen van het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel.

De Gemeente Eindhoven wil de vraag naar parkeergelegenheid goed faciliteren, maar wel op een zodanige wijze dat de bereikbaarheid van de stad in zijn geheel als de verschillende delen daarvan (het centrum, de woonwijken, de bedrijventerreinen e.d.) kan worden gewaarborgd en de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft en liever nog verbeterd. Bovendien wil zij zorgen voor voldoende flexibiliteit om initiatieven in de stad te faciliteren. Nieuwe woon- en werkvormen moeten mogelijk zijn en het bijbehorende parkeeraanbod dient daarmee in overeenstemming te worden gebracht.

De Nota Parkeernormen gaat over parkeer- en stallingsruimte voor auto's en fietsen. Structurele ruimte voor het parkeren van vrachtwagens, caravans en campers en andere vervoermiddelen zijn geen onderwerp van deze nota. Het parkeren van deze categorieën voertuigen vindt in het algemeen plaats in op privaat terrein en voor zover de openbare weg hiervoor gebruikt wordt is dit geregeld in de APV.

Deze Nota Parkeernormen 2016 vervangt de Nota Parkeernormen uit 2012 en de bijbehorende Beleidsregels toepassing parkeernormen gemeente Eindhoven, zoals op 24 april 2014 door het College van B&W is vastgesteld.

1.5 Leeswijzer

De opbouw van deze nota is als volgt. In hoofdstuk 2 beschrijven we de uitgangspunten voor de nieuwe parkeernormen. Vervolgens beschrijven wij in hoofdstuk 3 het juridisch kader van de toepassing van de normen. In hoofdstuk 4 gaan we in op het toetsingskader om te komen tot een parkeereis voor auto's. Tenslotte worden in hoofdstuk 5 de fietsparkeernormen behandeld.

Vervolgens is in bijlage 1 een definitielijst opgenomen van begrippen die in deze nota worden gehanteerd. In bijlage 2 is een kaart met de te hanteren zoning opgenomen. Bijlage 3 geeft een overzicht van de aanwezigheidspercentages ten behoeve van het berekenen van mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij diverse functies en de te hanteren capaciteitsberekening bij opritten en garageboxen. In bijlage 4 en 5 is een overzicht gegeven van de belangrijkste te hanteren parkeernormen voor auto's en fietsen in Eindhoven.

2 Uitgangspunten Eindhovense parkeernormen

In het visiedocument "Eindhoven op weg" is ten aanzien van parkeernormering het volgende vastgesteld. "De parkeernormering wordt flexibel. Dit om te voorkomen dat gewenste ontwikkelingen (financieel) niet tot stand kunnen komen vanwege de parkeervraag die dan volgens de normen ingevuld moet worden. Of om te voorkomen dat er extra parkeercapaciteit wordt ontwikkeld terwijl dat ook ingevuld kan worden door gebruik te maken van bestaande, beschikbare parkeercapaciteit. Of omdat parkeervraag niet of slechts ten dele optreedt bij bestaande of nieuwe functies dankzij mobiliteitsmanagement gericht op beperken of voorkomen van autogebruik. De parkeernormering geldt dan meer als referentie dan als norm."

Bovendien is vastgesteld dat een gebiedsgerichte aanpak voor parkeernormering gewenst is en dat overleg met initiatiefnemers en gebruikers wordt nagestreefd. Zo is bijvoorbeeld bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het NRE-terrein specifiek gekeken naar de kenmerken van het terrein. Aansluitend op de kenmerken en ligging van het NRE-terrein is besloten op het NRE-terrein de parkeernormen voor het centrum van toepassing te verklaren.

Met betrekking tot fietsparkeren wil Eindhoven dat er meer en betere mogelijkheden komen. "Alle belangrijke bestemmingen zijn voorzien van voldoende, aantrekkelijke en goed vormgegeven fietsparkeervoorzieningen die goed aansluiten op de fietsroute en op de looproute. Het ontwerp van de voorzieningen wordt bij aanvang van het (her)ontwerp van een locatie meegenomen. Belangrijke capaciteitsvraagstukken, zoals rond het station en de binnenstad, worden op deze wijze opgelost. Uitbreiding van de stallingsvoorzieningen gaat, zeker in het centrum, gepaard met strikte handhaving in de openbare ruimte.", zo is vastgesteld in "Eindhoven op weg". Om het begrip 'voldoende' handen en voeten te geven, zijn in deze nota ook normen voor fietsparkeren opgenomen.

2.1 Parkeervisie als basis

De bovenstaande citaten uit "Eindhoven op weg", versterkt door de wens die geuit is in de Kadernota 2015 – 2018 om minder regels en snellere besluitvorming mogelijk te maken, bepalen de kaders waaraan de nieuwe parkeernormen moeten voldoen.

Eindhoven wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren, maar wel op zodanige wijze dat de kwaliteit van de openbare ruimte blijft behouden. Centraal hierbij staat dat de 'veroorzaker' van

de parkeervraag (de initiatiefnemer) verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouw als dat nodig is. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij een balans moet worden gevonden tussen het toevoegen van nieuwe parkeerplaatsen en het betere gebruik van bestaande parkeerplaatsen.

Voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid zijn met andere woorden belangrijke factoren voor bewoners en bedrijven om zich in Eindhoven te vestigen. Voor de binnenstad geldt in het bijzonder dat geen uitbreiding van bezoekersparkeren voor auto's gewenst is om te voorkomen dat zowel de bereikbaarheid als een goede ruimtelijke kwaliteit in het gedrang komen, terwijl voor fietsen juist voldoende en ruimtelijk goed ingepaste stallingsruimte moet komen.

De gemeente stelt een actuele parkeernormensystematiek voor waarin parkeren bij in-, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd, gekoppeld aan de regelgeving van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De in deze Nota benoemde parkeernormen zijn getoetst aan eigen inzichten en de nieuwste landelijke parkeerkcijfers zoals deze zijn gepubliceerd door het CROW (publicatie 317, oktober 2012).

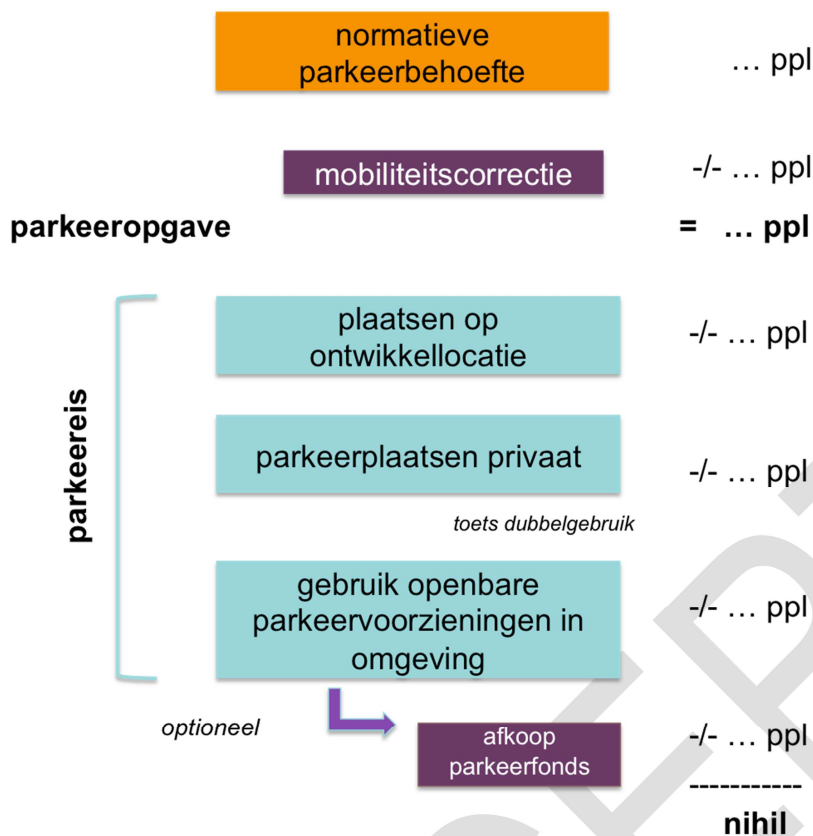
2.2 Aanvullende uitgangspunten

De uitgangspunten van de in paragraaf 1.1 aangegeven beleidsdocumenten vormen de kaders waarbinnen deze Nota Parkeernormen is opgesteld. Andere uitgangspunten waarbinnen deze parkeernormennota zich moet bewegen, zijn:

- Eindhoven zet in op een optimale bezetting van de parkeercapaciteit, zowel in het openbaar gebied als op eigen terrein/privaat. Dit betekent dat binnen nieuwe ontwikkelingen gestimuleerd wordt om te zoeken naar mogelijkheden om (een deel van) de nieuwe parkeervraag onder te brengen in en op bestaande parkeervoorzieningen.
- Het CBS categoriseert Eindhoven als sterk stedelijk gebied. Dit is relevant omdat de parkeerkcijfers die het CROW heeft opgesteld rekening houden met de mate van stedelijkheid.

2.3 De toepassing van de parkeernormennota

Doel van de parkeernormennota is om een transparante en toepasbare structuur vast te leggen waarbinnen een adequate toetsing kan plaatsvinden van elke planontwikkeling in Eindhoven. Een uitgebreid toepassingskader wordt beschreven in hoofdstuk 4. Hier wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe een plan getoetst wordt aan de uitgangspunten in deze nota. De werking is schematisch weergegeven in onderstaande figuur.



Afbeelding 2 toepassingskader parkeernormennota

Het toepassingskader bevat een aantal stappen:

1. *bepaling normatieve parkeerbehoefte*

Bij elk plan wordt eerst gekeken welke normatieve parkeerbehoefte er voor het plan geldt. Dit wil zeggen dat per functie het normatieve aantal parkeerplaatsen wordt berekend. Dit aantal plaatsen is de basis van de parkeeropgave die bij het plan hoort.

2. *toepassen mobiliteitscorrectie*

Er kunnen veel redenen zijn waarom voor een specifieke ontwikkeling de parkeernormen gecorrigeerd moeten worden. Bijvoorbeeld omdat een collectief van opdrachtgevers voor een woningblok de ambitie hebben om een autovrij gebied te ontwikkelen en er daarom voor kiezen om geen eigen auto's te hebben, maar gebruik te maken van een gezamenlijk deelauto initiatief. Of een bedrijvencomplex dat naast een goed openbaar vervoer knooppunt ligt en zich specifiek richt op bedrijven met medewerkers die zonder auto komen.

In alle gevallen geldt dat de mobiliteitscorrectie slechts van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwd plan ook structureel is en beheersbaar kan worden gemaakt.

Met het doorlopen van de stappen 1 en 2 is de parkeeropgave vastgesteld. Dit aantal plaatsen moet gerealiseerd worden of op een andere wijze beschikbaar komen om aan de parkeeropgave te kunnen voldoen. Dit noemen we de parkeereis.

3. *Toets dubbelgebruik*

Nadat de bovenstaande parkeervoorzieningen de invulling geven aan een belangrijk deel van de parkeeropgave, kan het zijn dat er bepaalde doelgroepen niet of niet goed gefaciliteerd zijn.

Om dat in beeld te brengen is een toets nodig van het dubbel gebruik. Dit wil zeggen dat voor alle maatgevende momenten bepaald wordt of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de parkeeropgave op het betreffende moment.

4. Parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein

Om invulling te geven aan de parkeeropgave kan besloten worden voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen of bouwen. Dit is het basis uitgangspunt. De initiatiefnemer zorgt voor voldoende plaatsen om aan de parkeeropgave van het ontwikkelingsplan te kunnen voldoen.

5. Gebruik van private parkeerplaatsen in de omgeving

Omdat het onnodig bouwen van parkeerplaatsen tot kapitaalvernietiging leidt, kan de initiatiefnemer de parkeeropgave ook (deels) invullen met reeds bestaande, maar ongebruikte parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld door parkeercapaciteit te huren of kopen op een aangrenzende locatie. Hiervoor geldt dat de parkeerlocatie binnen de in paragraaf 0 aangegeven loopafstand moet liggen of dat de locatie goed bereikbaar moet zijn vanaf een P+R-locatie en dat de parkeercapaciteit langjarig beschikbaar moet zijn.

6. Gebruik openbare parkeervoorzieningen

Als nog niet op alle momenten voldoende plek beschikbaar is kunnen – onder voorwaarden – beschikbare openbare parkeervoorzieningen soelaas bieden. Als dat niet het geval is zal de initiatiefnemer zijn plannen in balans moeten brengen met de in stap 3 en 4 aangegeven parkeervoorzieningen, dan wel is – ook onder voorwaarden - afkoop mogelijk.

2.4 Ontheffing parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 3 parkeerplaatsen, verleent de gemeente in beginsel vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van ca. 120m²). Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie “wonen”.

3 Juridisch kader

3.1 Parkeren, een thema in ontwikkeling

Het denken over parkeren is sterk in ontwikkeling. De parkeernormen worden in Eindhoven sinds vele jaren opgenomen in de bestemmingsplannen. Dat zal in de toekomst niet anders zijn. Met deze Nota Parkeernormen wordt een toepassingskader gegeven voor het gebruik van de normen bij concrete plannen. Uitgangspunt blijft zoals gezegd dat de normen worden opgenomen in de bestemmingsplannen en dat aantoonbaar de parkeerbehoefte kwantitatief en beheersbaar opgelost moet worden.

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning wordt hieraan getoetst. Het college van B&W heeft daarbij de mogelijkheid om in de omgevingsvergunning (gemotiveerd) af te wijken van de verplichting.

In specifieke gevallen kan echter worden afgeweken van de in deze nota vastgelegde parkeernormen. Zo zagen we dat dit voor het NRE-terrein als proeftuin is gebeurd. Gezien de ligging tegen het centrumgebied en kenmerken van het terrein zijn hier de parkeernormen voor het centrum van toepassing.

Deze nota heeft het karakter van een beleidsregel en wordt gebruikt bij de invulling van bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening (vaststellen bestemmingsplan), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (de omgevingsvergunning) en de Algemene plaatselijke verordening (evenementenvergunning).

3.2 Richtlijnen als leidraad voor discussie

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor de hoogte en het toepassen van parkeerkencijfers. Deze zijn opgenomen in Publicatie met de titel 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', in 2012 opgesteld door het CROW. De gemeente Eindhoven hanteert deze richtlijnen, in combinatie met haar eigen onderzoek en inzichten naar de parkeervraag als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen.

3.3 Inbedding in gemeentelijk beleidskader

De nota staat op zichzelf, maar maakt ook deel uit van de strategische kaders zoals weergegeven in Eindhoven op weg. Deze nota betreft de parkeernormen voor de het hele grondgebied van de gemeente waarbij een onderscheid wordt gemaakt in de gebieden "centrum", "schil centrum" en "rest bebouwde kom". Daarnaast beschrijft de nota de toepassing van deze parkeernormen om te komen tot de parkeeropgave die bij een concrete ontwikkeling geldt en hoe aan deze parkeeropgave invulling kan worden gegeven.

Uitzonderlijke gebieden en situaties

De gemeente Eindhoven kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of ruimtelijke situatie. Een en ander zal in het bestemmingsplan voor het betreffende gebied worden vastgelegd.

3.4 Overgangsregeling

Omdat de juridische verankering van parkeernormen plaatsvindt in bestemmingsplannen, is een overgangsregeling van de oude naar nieuwe nota parkeernormen niet van toepassing.

4 Het toepassingskader auto's

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de parkeeropgave voor auto's van een bouwplan tot stand komt met gebruik making van parkeernormen en afspraken worden gemaakt met de initiatiefnemer (ontwikkelaar) over het faciliteren van de parkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling.

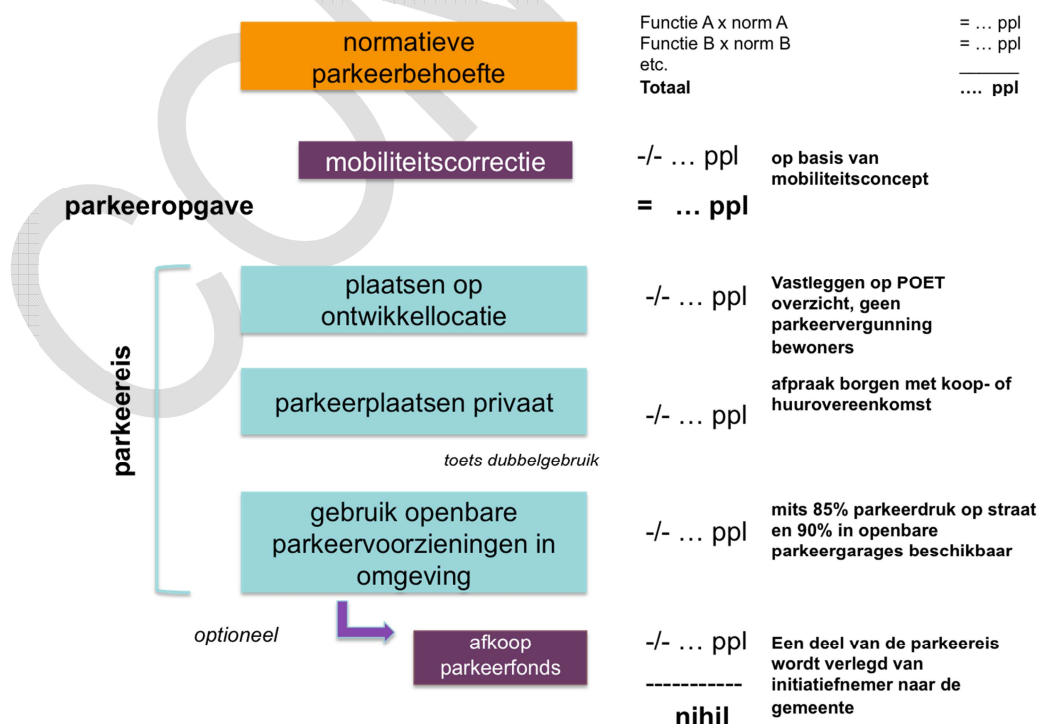
De normen voor fietsen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. De systematiek voor fietsen is vergelijkbaar aan die van auto's, maar is eenvoudiger. Enerzijds door het feit dat fietsen minder plaats innemen en daardoor een veel kleiner ruimte beslag per voertuig hebben en anderzijds omdat de fiets in de praktijk nagenoeg altijd 'voor de deur' gestald wordt. Loopafstanden spelen daardoor nauwelijks een rol.

Uitgangspunt voor de gemeente is dat het invullen van de parkeerbehoefte op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd wordt, aangevuld met mogelijk gebruik van reeds bestaande parkeerplaatsen.

Definitie

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013, of de opvolger daarvan.

In aansluiting op het bouwproces wordt de parkeeropgave stapsgewijs berekend. Dit is een iteratief proces waarbij de gemeente en initiatiefnemer met elkaar overleg voeren. Het proces dat leidt tot benoeming van de parkeeropgave kan schematisch als volgt worden weergegeven:



Afbeelding 3: Van parkeerbehoefte naar parkeereis

Dit proces wordt hierna stap voor stap toegelicht. Het uitgangspunt hierbij is altijd dat de initiatiefnemer zelf zijn parkeeropgave berekent, deze berekening ter toetsing voorlegt aan de gemeente en de gemeente die berekening toetst. Het proces wordt in dit hoofdstuk verduidelijkt aan de hand van een rekenvoorbeeld, iedere stap wordt aan de hand van dit rekenvoorbeeld toegelicht.

4.1 Parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in deze Parkeernormennota genoemde parkeernormen (zie bijlage 4). Het betreft de grondslag van de berekening van het aantal parkeerplaatsen waarvan de initiatiefnemer tijdens het ontwerpproces kan uitgaan dat hij zal moeten realiseren op de ontwikkelingslocatie of moet vinden binnen de benoemde loopafstanden (afhankelijk van de te faciliteren doelgroepen).

In deze paragraaf gaan we in op de verschillende parkeernormen voor auto's, afhankelijk van het soort en type functie, en hoe om te gaan met bezoekers van die functies, dubbelgebruik van parkeervoorzieningen (op basis van aanwezigheidspercentages), parkeerplaatsen op eigen terrein (opritten e.d.) en loopafstanden. In die enkele gevallen dat deze parkeernormennota niet voorziet in de genoemde parkeernormen, wordt verwezen naar de CROW publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie'.

De relevante gegevens

Om een goede parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een project met grondgebonden woningen zijn dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor hotels is dit het aantal kamers. Voor de meeste functies is de norm gebaseerd op het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (m² bvo). In CROW publicatie 317 is een aantal "omrekenfactoren" opgenomen, bijvoorbeeld om het aantal m² bvo om te rekenen naar een aantal zitplaatsen in een bioscoop. Deze omrekenfactoren kunnen worden gebruikt als het programma niet is uitgedrukt in de eenheid die bij de parkeernormen wordt benoemd.

Hoe meer gegevens, hoe beter

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig (type functie, omvang, beoogd gebruik etc.). Het is van belang om zo concreet mogelijk te benoemen om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal gaan worden. Ook de omvang van de totale ontwikkeling zal moeten worden aangegeven.

Parkeernormen voor woningen

Voor woningen hanteert de gemeente Eindhoven in beginsel een vraagvolgend beleid. Dit houdt in dat er voor nu, maar vooral voor de toekomst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de vraag van bewoners en hun bezoekers kan worden voldaan. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het (verwachte) autobezit en -gebruik van de bewoners. Nadrukkelijk is aangegeven dat het volgen van de vraag 'in beginsel' geldt. In gebieden waar dat mogelijk en noodzakelijk is om bereikbaarheid en leefbaarheid te garanderen, kan de gemeente sturend optreden en het normatieve aantal auto's per woning beperken. Dit zal vooral ingezet worden in de binnenstad en directe omgeving waar een overmaat aan auto's de leefbaarheid negatief beïnvloed.

De parkeernorm voor wonen is samengesteld uit en houdt rekening met:

- het gemiddeld autobezit per huishouden (inclusief gebruik van leaseauto's);
- de verwachte groei van het autobezit;
- de niet-buurtgebonden voertuigen ('bezoekers').

De grootste parkeerdruk in woonwijken wordt gedurende de avond en de nacht ervaren, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De parkeernormen voor wonen zijn dan ook vooral gebaseerd op het autobezit van de bewoners. Uit onderzoek blijkt dat het autobezit per huishouden sterk afhankelijk is van zaken als de oppervlakte van de woning, de locatie en het soort woning.

Bepaling van het gemiddelde autobezit

Bepalend voor het autobezit zijn naast het autobezit per individueel adres de kenmerken van de woning (oppervlakte en type) en de kenmerken van de omgeving van de woning (de mate van stedelijkheid en de aanwezigheid van OV). Daarnaast zijn ook specifieke kenmerken van het huishouden verklarend voor het autobezit per woning, maar deze kunnen niet worden gehanteerd, omdat niet altijd vaststaat welk huishouden(s) er in de woning(en) van een bepaald project gaan wonen (met uitzondering: zorg/aanleunwoningen, studenteneenheden en specifieke woningen voor expats).

Variabele: Type woning

De belangrijkste verschillen in autobezit zijn gelegen tussen grondgebonden woningen en appartementen. Daarnaast zijn er twee bijzondere typen woningen waarbij het autobezit significant afwijkt (naar beneden) van het gemiddelde: zorg- en aanleunwoningen en de studenteneenheden en wooneenheden voor expats.

Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen wordt daarom onderscheid gemaakt in de volgende woningtypen:

Type woning	Omschrijving
Niet-grondgebonden woning klein	Woning < 60 m ² , als deel van een gebouw met meerdere woningen/gestapeld
Niet-grondgebonden woning midden	Woning 60 – 120 m ² , als deel van een gebouw met meerdere woningen/gestapeld
Niet-grondgebonden woning groot	Woning > 120 m ² , als deel van een gebouw met meerdere woningen/gestapeld
Grondgebonden woning klein	grondgebonden woning < 60 m ²
Grondgebonden woning midden	grondgebonden woning 60 – 120 m ²
Grondgebonden woning groot	grondgebonden woning > 120 m ²
Kamerverhuur, zelfstandig	ten behoeve van onder andere expats en arbeidsmigranten
kamerverhuur, niet-zelfstandig	ten behoeve van onder andere studenten
Aanleunwoning/ serviceflat	aan ouderen en personen met een fysieke of psychische beperking aangepaste woning. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis, short stay. Gebruikers zijn redelijk mobiel. Gemiddeld kleiner dan 100 m ² BVO

Tabel 1 Indeling woningtypen Eindhoven

Woningen: oppervlak als maat

Het bruto vloeroppervlak (BVO) van de woning is de basis voor de norm. In het verleden is ook gewerkt met verkoop- en verhuurprijzen van woningen bij het

vaststellen parkeernormen, maar verkoopprijzen zijn onderhevig aan teveel schommelingen, zodat deze eenheid niet meer wordt gebruikt. Allen betreffen het vloeroppervlak achter de voordeur².

In de normering is tevens opgenomen het parkeren voor het bezoek aan de woningen. Voor het bezoekersparkeren wordt gerekend met een norm van 0,3 parkeerplaats/woning (0,2 in het centrum). Deze parkeerplaatsen zijn bij voorkeur openbaar toegankelijk.

Bezoekers, een rol apart

In woonwijken is er ook de doelgroep van de niet-buurtgebonden voertuigen. Dit zijn met name auto's die op piekuren aanwezig zijn, bijvoorbeeld als bezoeker of bedrijfsvoertuig (dienstverleners e.d.). Daarnaast is ook overdag behoefte aan parkeerplaatsen voor mantelzorgers of auto's ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden.

Parkeervoorzieningen op eigen terrein (POET, garages, opritten)

Bij grondgebonden woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit kan in de vorm van een garage, een oprit of een garage met oprit. De ervaring leert dat dergelijke voorzieningen vaak voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt worden. De garage wordt dan gebruikt als schuur of werkplaats of wordt bij het huis getrokken. De oprit wordt vaak ook als deel van de tuin ingericht. Het parkeren vindt dan plaats in de openbare ruimte. Indien de garage en opritten volledig zijn meegenomen in de parkeerbalans kan dit in gebieden waar geen parkeerregulering van toepassing is³ tot een te hoge parkeerdruk leiden. Om dit te voorkomen wordt een garage of oprit op eigen terrein slechts gedeeltelijk opgenomen in de parkeerbalans in gebieden waar geen sprake is van gereguleerd parkeren (betaald parkeren of een gebied voor vergunninghouders). In de tabel in bijlage 3 is weergegeven op welke wijze parkeren op eigen terrein wordt meegenomen in de parkeerbalans.

Het totaalbeeld voor wonen

Op basis van het voorgaande heeft de gemeente Eindhoven een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor wonen in en buiten het centrum (zie bijlage 4). Hierbij is rekening gehouden met bezoekers en de verwachte groei van het autoverkeer alsmede het parkeren van lease- en bedrijfsauto's.

POET-overzicht

Om te voorkomen dat functies die beschikken over eigen parkeergelegenheid in geval van parkeerregulering aanspraak kunnen maken op parkeervergunningen op straat, houdt de gemeente een POET-overzicht bij. Het doel van dit POET-overzicht is dat wordt voorkomen dat vaste gebruikers en/of bezoekers van dergelijke functies parkeren in het openbare gebied dat primair voor anderen bestemd is. Het verlenen van parkeervergunningen aan functies die op dit POET-overzicht staan is daarmee uitgesloten of beperkt.

² Volgens NEN 2580. Nb, verwarrend genoeg, wordt bij deze norm ook de parkeerruimte als onderdeel van het BVO gezien. Dat onderdeel van de norm wordt dus uitgezonderd.

³ Bij gebieden met parkeerregulering kan de gemeente in haar verordening vastleggen dat bewoners met een (van oorsprong) eigen parkeerplaats niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning/-onthefving

Parkeernormen overige functies

Bij ontwikkelingen voor bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en overige functies is met name het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van een nieuwe ontwikkeling of functie van belang bij het bepalen van de hoogte van de normen. Ook de verkeersaantrekkende werking speelt hierbij een rol. De gemeente Eindhoven heeft in bijlage 4 een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor de overige functies in en buiten het centrum. Daar waar de lijst niet voorziet in een parkeernorm wordt verwezen naar de parkeerkencijfers zoals opgenomen in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', CROW-publicatie 317 uit oktober 2012.

Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Binnen Eindhoven zijn drie verschillende zones met parkeernormen gedefinieerd. Daarom is het ook noodzakelijk om te bepalen in welke zone het plangebied ligt.

Zie de tabel in bijlage 4 voor de noodzakelijke invoergegevens.

Rekenvoorbeeld : Verzameling invoergegevens

In een plangebied worden woningen, kantoren en een supermarkt gerealiseerd. Om de bruto parkeerbehoefte te kunnen bepalen zijn de volgende gegevens nodig.

Functie	aantal	eenheid
grondgebonden woning > 120 m2 bvo	5	stuks
grondgebonden woning 60 - 120 m2 bvo	20	stuks
niet-grondgebonden woning 60 - 120 m2 bvo	15	stuks
niet-grondgebonden woning > 120 m2 bvo	30	stuks
kantoor (zonder baliefunctie)	1.500	m2 bvo
wijkwinkelcentrum	2.000	m2 bvo

Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm gekozen. Deze wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen, met het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een schouwburg). Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld. Dit wordt de normatieve parkeerbehoefte genoemd.

functiewijziging

Bij verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Relevant is welke extra capaciteit benodigd is rekeninghoudend met de wijziging van functie en de aanwezigheidspercentages. Uitgangspunt is dat de normatieve behoefte van het laatste legale gebruik van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de te berekenen normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.

Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages

Als één of meerdere parkeervoorzieningen door meerdere functies worden gebruikt kan er sprake zijn van dubbelgebruik van de parkeervoorziening(en). Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen zijn aanwezigheidspercentages opgesteld per functiegroep per moment van de week. Deze aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in tabel 1 in bijlage 3.

Loopafstanden

De parkeernormen gelden in combinatie met een maximale loopafstand. Deze maximale loopafstand voorkomt dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. Als loopafstand wordt gehanteerd de hemelsbrede afstand van de (entree van een) bestemming tot de parkeerplaats.

De van toepassing zijnde loopafstanden zijn:

- | | |
|---|------------------------------|
| • Wonen centrum | tot 400 meter tot bestemming |
| • Wonen schil | tot 200 meter tot bestemming |
| • Wonen rest | tot 100 meter tot bestemming |
| • Werken | tot 750 meter tot bestemming |
| • Werken (ambulant) | tot 250 meter tot bestemming |
| • Kortparkerende bezoekers (overige functies) | tot 150 meter tot bestemming |
| • Langparkerende bezoekers (overige functies) | tot 250 meter tot bestemming |

Aanvullende voorwaarden

- Bij publieke voorzieningen moet minimaal 1% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor gehandicapten, waarbij naar boven wordt afgerond.
- Voor bezoekers moeten de parkeerplaatsen in principe openbaar toegankelijk zijn.

Uitgangspunt: het minimale aantal

Voor de parkeernormen geldt dat gemeente Eindhoven werkt met minimeisen. Dit zijn het aantal minimaal te realiseren parkeerplaatsen. Wanneer een initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wenst te realiseren is dit mogelijk tot de maximale norm. Meer of minder mogen niet (tenzij er redenen zijn voor de gemeente om gemotiveerd hiervan af te wijken).

Rekenvoorbeeld : Berekening normatieve parkeerbehoefte

In dit voorbeeld ligt het plangebied binnen de zone 'Schil'. In het onderstaande overzicht zijn de invoergegevens vermenigvuldigd met de normen die in deze zone gelden. De initiatiefnemer kiest er in dit geval voor om bij elke woning een eigen parkeerplaats te leveren en daarom kiest hij ervoor om een hogere dan de minimale norm voor de woningen toe te passen.

Functie	norm	pp per	aantal eenheid	aantal pp
grondgebonden woning > 120 m2 bvo	1,4	woning	5 stuks	7
grondgebonden woning 60 - 120 m2	1,3	woning	20 stuks	26
niet-grondgebonden woning 60 - 120 m2	0,9	woning	15 stuks	13.5
niet-grondgebonden woning > 120 m2	1,2	woning	30 stuks	36

kantoor (zonder baliefunctie)	1,3	100 m ² bvo	1.500 m ² bvo	20
wijkwinkelcentrum	2,5	100 m ² bvo	2.000 m ² bvo	50
Totaal				152.5

In dit voorbeeld is geen sprake van een mobiliteitscorrectie

4.2 Mobiliteitscorrectie

Mocht sprake zijn van een mobiliteitscorrectie dan wordt die van de normatieve parkeerbehoefte afgetrokken. Het toepassen van een mobiliteitscorrectie is de bevoegdheid van het college van B&W. Om hiervoor in aanmerking te komen dient de initiatiefnemer aannemelijk te maken dat door aanvullende maatregelen er een reductie toegepast kan worden op de normatieve parkeeropgave. Te denken valt hierbij aan een mobiliteitsplan voor de medewerkers van een bedrijf of organisatie waaruit blijkt dat duurzaam is geregeld dat de medewerkers gebruik maken van andere modaliteiten dan de auto, of een initiatief waarbij de ontwikkelaar van woningen zorgt voor een aantal deelauto's, waardoor minder autobezit gefaciliteerd hoeft te worden. Bij toepassing van de mobiliteitscorrectie zal worden vastgelegd dat voor de betreffende bebouwing nimmer vergunningen of ontheffingen voor parkeren op de openbare weg zal worden verstrekt. Het betreffende bouwplan zal worden toegevoegd aan het POET-overzicht.

4.3 Parkeereis

Om de parkeeropgave te kunnen faciliteren is een aanbod aan parkeerplaatsen nodig (de parkeereis). Een zorgvuldige afweging is van groot belang om overdimensionering van het parkeerareaal en dus onnodig ruimtegebruik te voorkomen.

De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen. De vragen die gesteld moeten worden zijn:

1. Welk deel van de parkeeropgave kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?
2. Welk deel van de parkeeropgave kan gefaciliteerd worden in of op private parkeervoorzieningen?
3. Welk deel van de parkeeropgave kan gefaciliteerd worden in of op openbare parkeervoorzieningen?

Stap 1: Bepalen parkeercapaciteit op ontwikkellocatie

Bij grondgebonden woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Omdat deze voorzieningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit (zie ook 4.1.2). In tabel 2 in bijlage 3 staan de berekeningsaantallen weergegeven van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Aan de hand hiervan kan de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein worden bepaald.

Rekenvoorbeeld : parkeereis, Stap 1

In het voorbeeld hebben de 5 grote grondgebonden woningen een garage met een oprit van 6 meter. In principe kunnen hier twee auto's op eigen terrein geparkeerd worden. Er

dient echter gerekend te worden met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning, in totaal dus 5 parkeerplaatsen.

De 20 midden grondgebonden woningen hebben een lange oprit van 10,5 meter zonder carport of garage. In principe zouden hier dus twee voertuigen per woning geparkeerd kunnen worden, maar ook hier wordt gerekend met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning.

In totaal worden in het plan dus 25 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd bij de grondgebonden woningen.

Stap 2: Gebruik van private parkeervoorzieningen

Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand bevinden capaciteit hebben om (een deel van) de parkeerbehoefte op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren.

Het gaat hier dus om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages. Het is aan de initiatiefnemer om een afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zodat het door hem benodigde gebruik voor minimaal 10 jaar is verzekerd.

Bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoor tijden parkeerplaatsen te benutten zijn. Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden.

Borging afspraken cruciaal

Wanneer er private afspraken worden gemaakt voor parkeeroplossingen op een andere plaats dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een "Kwalitatieve verplichting" is daarbij een harde voorwaarde: wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie die de parkeerplaatsen aanbiedt komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen. De afspraken hiertoe kunnen onder meer worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, zo nodig in combinatie met het van toepassing verklaren van een 'kettingbeding' etc.

Rekenvoorbeeld : parkeereis Stap 2

In een naast de ontwikkelingslocatie gelegen parkeergarage bestaat structureel een overcapaciteit. De initiatiefnemer koopt op deze locatie 45 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden door de initiatiefnemer aantoonbaar (en met kettingbeding) toegewezen aan de bewoners van de woningen (kwalitatieve verplichting). De betreffende woningen worden vervolgens op het POET-overzicht geplaatst waarmee is vastgelegd dat men nimmer voor een parkeervergunning in het openbare gebied in aanmerking komt.

Stap 3 : Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal, bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de

parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

In eerste instantie moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers. Parkeerplaatsen voor bezoek of voor een tweede auto komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik.

Met de aanwezigheidspercentages per functiegroep per moment van de week wordt berekend wat de maatgevende parkeerbehoefte is. Dit is de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

Rekenvoorbeeld : aanbod voor parkeeropgave, Stap 3

In stap 1 is de parkeercapaciteit van de grondgebonden woningen vastgesteld op 33 parkeerplaatsen. 25 plaatsen daarvan worden op eigen terrein gerealiseerd. Voor de 45 niet-grondgebonden wordt per niet-grondgebonden woning 1 parkeerplaats toegewezen in de nabijgelegen private parkeervoorziening (kwalitatieve verplichting).

Er worden dus (25 + 45 =) 70 parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners. Deze zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik. Voor de resterende parkeerbehoefte is er wel sprake van dubbelgebruik.

Totale normatieve behoefte	82.5
Exclusieve parkeerbehoefte (geen dubbelgebruik):	<u>70</u>
Resterende normatieve parkeerbehoefte met dubbelgebruik: parkeerplaatsen	12.5

In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de drie categorieën weergegeven.

Categorie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Woning	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%

In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte per moment van de week voor de drie categorieën weergegeven. Om deze parkeerbehoefte te bepalen is de normatieve parkeerbehoefte vermenigvuldigd met het aanwezigheidspercentage van het corresponderende moment in de tabel hierboven. Voor de woningen geldt dat de parkeerbehoefte die op eigen terrein wordt gefaciliteerd reeds in mindering is gebracht.

Categorie	Normatieve behoefte	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Woning	12.5	6,3	7,5	12,5	11,3	7,5	7,5	8,8

Detail-handel	50	15,0	35,0	10,0	50,0	50,0	0,0	0,0
Kantoor	20	20,0	20,0	1,0	2,0	1,0	0,0	0,0
Totaal	82,5	41,3	62,5	23,5	63,3	58,5	7,5	8,8

In dit voorbeeld is de koopavond het maatgevende moment met een parkeerbehoefte van (afgerond) 64 parkeerplaatsen. Vermeerderd met het aantal parkeerplaatsen dat buiten het dubbelgebruik is gehouden leidt dit tot een netto parkeerbehoefte van (70 + 64 =) 134 parkeerplaatsen.

Dit zijn 18,5 parkeerplaatsen minder dan de oorspronkelijke berekende (bruto) parkeerbehoefte van 152,5 plaatsen.

Stap 4: Gebruik openbare parkeervoorzieningen

De initiatiefnemer kan beschouwen of in de directe omgeving van zijn ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen, parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen of in niet afgesloten garages).

Het is essentieel dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld én dat deze zich binnen de acceptabele loopafstand bevinden. Dit mede om het beoogde dubbelgebruik te kunnen realiseren. Daarnaast mag de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, nooit hoger uitkomen dan 90%.

Dit percentage houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden de resultaten van het door de initiatiefnemer uit te voeren parkeeronderzoek⁴ vergeleken met de in stap 4 opgestelde tabel voor dubbelgebruik. De beschikbare parkeercapaciteit in de openbare ruimte wordt vergeleken met de berekende parkeerbehoefte per moment van de dag.

Het door de initiatiefnemer voor zijn rekening uit te voeren parkeeronderzoek (ten minste een nulmeting en optioneel een herhaalonderzoek/monitoringsonderzoek⁵) ligt dus aan het aannemelijk maken van het gebruik van beschikbare openbare parkeerplaatsen ten grondslag.

⁴ De voorwaarden en uitgangspunten voor het te houden parkeeronderzoek (onderzoekperiode, onderzoeksmoment, onderzoeksfrequenties, eventuele aanwezigheid van belanghebbenden e.d.) worden altijd in samenspraak met de gemeente Eindhoven benoemd.

⁵ De gemeente kan in voorkomende gevallen aan de initiatiefnemer vragen niet alleen een nulmeting uit te voeren maar ook een herhaalonderzoek waaruit dan moet blijken dat de benoemde oplossing – bijvoorbeeld het medegebruik van reeds bestaande openbare parkeerplaatsen – zich ook in de praktijk aandient. Indien het herhaalonderzoek uitwijst dat de oplossing onvoldoende duurzaam is (de maximale parkeerbezetting overstijgt de wenselijk geachte grens) dan zal de initiatiefnemer alsnog het betreffende aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dienen op te lossen.

Het is vervolgens aan de gemeente Eindhoven om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren. De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, wijziging toegestane maximale snelheid op (delen van) wegen, toename van autobezit en gebruik van reeds bestaande functies e.d.).

Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 4

In dit voorbeeld wordt binnen de contouren van de ontwikkelingslocatie een openbaar toegankelijk parkeerterrein gerealiseerd met een capaciteit van 60 parkeerplaatsen. Samen met de 70 parkeerplaatsen voor bewoners zijn dus in totaal 130 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat op het maatgevende moment (koopavond) nog 4 parkeerplaatsen en op de werkdagmiddag nog 3 parkeerplaatsen nodig zijn. Op alle andere momenten wordt al binnen het plan in de parkeerbehoefte voorzien.

Categorie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Parkeeropgave*	111,3	132,5	93,5	133,3	128,5	77,5	78,8
Gerealiseerde parkeercapaciteit	130	130	130	130	130	130	130
Nodig in openbare ruimte	-	2,5	-	3,3	-	-	-
Restruimte obv onderzoek	12	16	8	12	0	6	0

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de openbare ruimte op de koopavond en op de werkdagmiddag meer dan 4 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In dit voorbeeld maakt het niet uit dat op andere momenten de parkeercapaciteit in de openbare ruimte volledig wordt benut. Op die momenten is vanuit het plan immers geen behoefte aan extra parkeerruimte en volstaat de capaciteit die binnen het plan is gerealiseerd. Samenvattend wordt in dit voorbeeld op de volgende manier invulling gegeven in de parkeerbehoefte van 134 parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld : Conclusie

Resumerend wordt in het in dit hoofdstuk gebruikte voorbeeld op de volgende wijze invulling gegeven aan de parkeerbehoefte.

Binnen plan op eigen terrein woningen	25
Aankoop parkeerplaatsen in garage	45
Binnen plan op parkeerterrein	60
In openbare ruimte	4
	+ -----
Totaal	134

Afkoopregeling

Mocht uiteindelijk onvoldoende parkeergelegenheid voor het faciliteren van de gehele parkeeropgave mogelijk zijn, dan kan de gemeente besluiten dat afkoop van het niet gerealiseerde aantal parkeerplaatsen mogelijk is.

De gemeente kan een initiatiefnemer in de gelegenheid stellen om (een deel van) de parkeeropgave af te kopen als duidelijk is dat er direct of in de toekomst openbare restcapaciteit beschikbaar is of komt. Als gebruik wordt gemaakt van bestaande openbare restcapaciteit is dit alleen mogelijk als bij de aanleg van de betreffende parkeerplaatsen deze parkeerplaatsen zijn 'gelabeld' als plaatsen ten behoeve van toekomstige parkeerbehoefte.

Afkoop is ook mogelijk als op andere wijze invulling kan worden gegeven aan het realiseren van alternatieve parkeerruimte ten behoeve van de bouwontwikkeling door bijvoorbeeld het nemen van extra mobiliteitsmaatregelen als verbetering van OV verbindingen of het realiseren van P+R.

Als sprake is van afkoop wordt in een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer vastgelegd welke parkeerplaatsen beschikbaar zijn of welke andere mobiliteitsmaatregelen er worden genomen waarmee het niet op een andere wijze ingevulde deel van de parkeeropgave wordt gefaciliteerd.

De afkoopsom wordt door de gemeente aangewend om hetgeen wordt overeengekomen uit te voeren. De afkoopsom betreft daarmee geen een aanbetaling op het gebruik van de plaatsen, maar als het afkopen van de eis om zelf te voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Voor het gebruik zullen de reguliere kosten (als die er zijn) voor het gebruik van de plaatsen (bijvoorbeeld door middel van een abonnement) of de anderszins geboden diensten worden berekend.

De beoordeling of gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheden van de parkeerbijdrageregeling ligt altijd bij de gemeente. Het toepassen van deze afkoopregeling betekent dat er geen verplichting meer blijft bestaan voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen voor de initiatiefnemer.

5 Fietsparkeren

“Fietsers willen vaak wel netjes parkeren, als er maar plek voor hen is.” Daarom zijn er ook voor fietsparkeerplaatsen parkeernormen vastgesteld.

Definitie

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats voor fietsen betreft het een ruimte of voorziening welke voldoet aan de eisen om in aanmerking te komen voor het Keurmerk voor fietsparkeersystemen in openbare ruimten en fietsparkeersystemen in afgesloten ruimten volgens de Stichting Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl)

5.1 Fietsparkeernormen

Bij het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouwing of functiewijziging wordt eveneens uitgegaan van ‘parkeernormen’. De parkeernormen voor fietsen zijn weergegeven in bijlage 5 en zijn gebaseerd op de Publicatie "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW 317, Oktober 2012".

5.2 Parkeren fietsen op eigen terrein

In tegenstelling tot het beschreven proces inzake de bepaling van de parkeereis voor autoparkeerplaatsen, hanteert de gemeente Eindhoven voor fietsparkeerplaatsen het uitgangspunt dat de fietsparkeereis geheel op eigen terrein dient te worden gerealiseerd, tenzij er volgens de gemeente - op uitdrukkelijk aangeven van de gemeente - voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn en/of kunnen worden gerealiseerd.

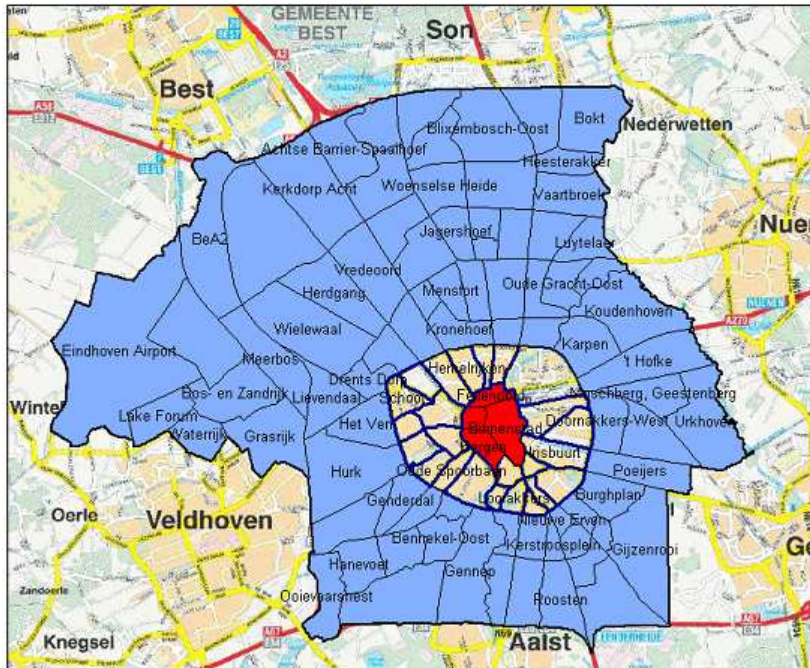
Bijlage 1 Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte.
(Bouw)ontwikkeling	Een bouw- of gebruiksontwikkeling waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend. Het kan gaan over een nieuwbouwontwikkeling, uitbreiding van een bestaande functie of functieverandering.
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur
Frictieleegstand	De gewenste leegstand van parkeerplaatsen op een parkeerlocatie (straat, garage, terrein) waarmee onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt.
Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen waarvoor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of strijdig gebruik is ingediend.
Koop- of huurovereenkomst	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 parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Openbare parkeercapaciteit	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeercapaciteit
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor 1 gebruiker per parkeerplaats
Niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is
Parkeerbehoefte	Het benodigd aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
Normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden om aan de parkeeropgave te kunne voldoen.
Parkeerkencijfers	De in de CROW publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'-nummer 317 beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeeropgave	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw- of nieuwbouwprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
POET-overzicht	Afkorting voor 'parkeren op eigen terrein'. Overzicht met adressen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein. Zij worden (deels)

	uitgesloten van een recht op een parkeervergunning. Tevens worden de adressen waarbij op grond van de Parkeerverordening is bepaald dat deze zijn uitgesloten van een recht op een of meerdere parkeervergunningen in dit overzicht opgenomen.
Parkeerbehoefte	Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de behoefte te kunnen voorzien. De parkeerbehoefte bestaat uit het gebruikersdeel en het bezoekersdeel.
Parkeeropgave	Het aantal parkeerplaatsen dat conform de berekende parkeerbehoefte op eigen terrein of anderszins moet worden gerealiseerd. Het betreft de totale parkeerbehoefte van het aandeel vast gebruik en het aandeel voor bezoekers samen.
Parkeerdruk	De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk op straat onder de 85% is en in parkeergarage onder de 90%

CONCEPT

Bijlage 2 Overzichtskaart zone-indeling



Centrum	Het bestemmingsplan NRE-terrein en de buurten: Binnenstad, Fellenoord, Witte Dame en De Bergen. Oftewel, het gebied begrensd door: Fellenoord, Boschdijk, Pastoor Petersstraat, Veldmaarschalk Montgomerylaan, Vincent van de Heuvellaan, John F. Kennedylaan, Prof. Dr. Dorgelolaan, Dommel, Vestdijk, Hertogstraat, P Czn Hoofllaan, Wal, Dommel, Edenstraat, Mauritsstraat, Vonderweg, Fellenoord.
Schilwijk	de overige gebieden binnen de Ring
Rest	Ring en alles daarbuiten
Opmerking: de scheidslijn tussen gebieden loopt in principe over de as van de genoemde straten en wegen (ook in geval van de Ring).	

tabel gebiedsindeling

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages en capaciteit opritten en garages

AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het analyseren van de parkeerbehoefte per dagdeel. In de tabel zijn de maatgevende momenten en aanwezigheidspercentages voor de functies opgenomen.

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal-cultureel	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
hotel	75%	50%	90%	90%	100%	75%	100%	50%
café/bar/cafetaria	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
kiss & ride	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

BEREKENING PARKEERCAPACITEIT OPRITTEN EN GARAGES BIJ WONINGEN

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeercapaciteit van opritten en garages bij woningen in gebieden waar geen sprake is van gereguleerd parkeren (betaald parkeren of een gebied voor vergunninghouders). Op een enkele oprit zonder garage kan bijvoorbeeld één auto worden geparkeerd (theoretisch aantal: 1). In de praktijk wordt 1 van de 5 enkele opritten zonder garage niet gebruikt voor het parkeren van de auto, maar bijvoorbeeld bij de tuin betrokken. Daarom wordt een berekeningsaantal van 0,8 gebruikt. De auto die niet op de enkele oprit zonder garage wordt geparkeerd moet dan elders worden geparkeerd.

Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

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

CONCEPT

Bijlage 4a Overzicht parkeernormen centrum

Per functie is de parkeernorm weergegeven in aantallen parkeerplaatsen per eenheid. Tevens is het aandeel bezoekers aangegeven. Dit aandeel is reeds in de weergegeven parkeernormen opgenomen. Alle genoemde parkeernormen zijn de parkeernormen voor personenauto's, dus exclusief het parkeren van vrachtwagens.

Wonen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
niet-grondgeboden woningen klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	0,70	1,30	0,2	Bepaling bvo met NEN 2580 (excl. parkeerruimte)
niet-grondgeboden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	0,80	1,50	0,2	Bepaling bvo met NEN 2580 (excl. parkeerruimte)
niet-grondgeboden woningen groot (groter dan 120 m2 bvo)	per woning	1,00	1,80	0,2	Bepaling bvo met NEN 2580 (excl. parkeerruimte)
grondgebonden woning klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	1,00	2,00	0,2	
grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	1,10	1,90	0,2	
grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	per woning	1,20	1,80	0,2	
kamerverhuur, niet-zelfstandig (campuscontract)	per kamer	0,20	0,30	0,1	
aanleunwoning en serviceflat	per woning	0,40	0,60	0,1	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen (veel gereserveerde gehandicaptenplaatsen, dus minder gecombineerd gebruik mogelijk)
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,50	0,70	60%	Geen eigen vervoer, maar inclusief personeel

Werken	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kantoor (zonder baliefunctie), bijvoorbeeld administratief en zakelijk	per 100 m2 bvo	0,90	1,40	5%	
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m2 bvo	1,30	1,80	20%	
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 bvo	0,80	1,30	5%	
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 bvo	0,20	0,30	5%	
bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 bvo	0,80	1,50	10%	

Nota Parkeernormen 2016

Winkelen en boodschappen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kleine supermarkt (< 600 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	1,00	3,00	89%	
middelgrote supermarkt (600 – 2500 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	1,80	3,30	96%	
grote supermarkt (> 2500 m2)	per 100 m2 bvo	3,00	5,00	84%	
groothandel in levensmiddelen	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	80%	
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	per 100 m2 bvo	3,10	4,10	99%	
buurtwinkelcentrum/solitaire kleinschalige winkel	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	72%	
wijkwinkelcentrum (Haagdijk, Trudoplein, Woenselse markt, Kastelenplein)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	79%	
stadsdeelcentrum (winkelcentrum Woensel)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	85%	
weekmarkt	per m1 kraam	0,10	0,30	85%	1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)
kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	0,90	1,40	89%	
bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	3,00	4,50	92%	
woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 bvo	0,90	1,40	91%	
woonwarenhuis (groter dan 20.000 m2)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	95%	
meubelboulevard/woonboulevard/winkelboulevard	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	93%	
outletcentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	94%	
bouwmarkt	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	87%	
showroom (auto's, boten etc.)	per 100 m2 bvo	0,40	0,60	35%	
tuincentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	89%	Inclusief oppervlakte buitenruimte
groencentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	89%	Inclusief oppervlakte buitenruimte

Binnen deze hoofdcategorie wordt een groot aantal functies onderscheiden. Waar nodig wordt een korte toelichting op de functie gegeven.

Groothandel in levensmiddelen: Een groothandel in levensmiddelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad. Bekende ketens zijn Makro, HANOS en Sligro.

Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum: De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centrale winkelgebieden). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie).

Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorpscentrum: Stadsdeel-, wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp (< 20.000 inwoners).

Weekmarkt: Bij een weekmarkt met een gemiddelde omvang en bij een kleine wijk-, buurt en/of dorpscentrum kunnen globale parkeercijfers gegeven worden. Het is niet mogelijk gebleken om voor deze functie kencijfers verkeersgeneratie te ontwikkelen.

Bruin- en witgoedzaken: Het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden die aan de rand van de stad liggen.

Outletcentrum: Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m² wvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.

Tuincentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² wvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals sier- artikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

Groencentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² wvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingeredschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoensartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

Sport, cultuur en ontspanning	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,20	0,70	97%	
museum	per 100 m2 bvo	0,30	0,50	95%	
bioscoop	per 100 m2 bvo	2,20	4,20	94%	Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo
filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	2,00	3,60	97%	Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%). 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo.
theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	5,80	8,80	87%	100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
musicaltheater	per 100 m2 bvo	2,40	3,40	86%	100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
sociaal cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m2 bvo	2,00	5,00	90%	
casino, amusementshal	per 100 m2 bvo	5,20	6,20	86%	
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,00	2,00	89%	
biljart-/snookercentrum	per tafel	0,60	1,10	87%	
dansstudio	per 100 m2 bvo	1,00	2,00	93%	
fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 bvo	1,00	2,00	87%	
fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	1,20	2,50	90%	
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum sauna, hammam)	per 100 m2 bvo	2,00	3,00	99%	
sporthal	per 100 m2 bvo	1,20	1,70	96%	Bij sporthal met wedstrijdfunctie +0,1 tot 0,2 pp per bezoekersplaats
sportzaal/gymlokaal	per 100 m2 bvo	0,80	1,30	94%	Bij sportzaal met wedstrijdfunctie +0,1 tot 0,2 pp per bezoekersplaats
tennisal	per 100 m2 bvo	0,20	0,40	87%	
squashhal	per 100 m2 bvo	1,50	1,70	84%	
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	97%	Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m2 bassin plus kencijfers openlucht per 100 m2
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	99%	Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m2 bassin plus kencijfers openlucht per 100 m2
sportveld	per hectare netto terrein	13,00	27,00	95%	
stadion	per zitplaats	0,04	0,20	99%	
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	0,90	1,40	98%	
kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	98%	
jachthaven	per ligplaats	0,50	0,70		
golfoefencentrum	per centrum, circa 6 hectare	n.v.t.	n.v.t.	93%	
golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60-70 hectare	n.v.t.	n.v.t.	98%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal, < 1500 m2)	per 100 m2 bvo	0,40	5,40	97%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal, > 1.500 m2)	per 100 m2 bvo	1,00	6,00	98%	
manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	90%	
dierenpark	per hectare netto terrein	2,00	8,00	99%	
attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	2,00	8,00	99%	
volkstuint	per 10 tuinen	1,00	1,30	100%	

Horeca en (verblijfs)recreatie	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	90%	Inclusief gasten van de bezoekers.
bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	91%	Inclusief gasten van de bezoekers.
pension ¹	per 10 kamers	0,30	0,50	77%	
hotel ¹	per 10 kamers	1,10	5,80	80%	
café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	3,00	5,00	90%	
restaurant	per 100 m2 bvo	4,00	8,00	80%	
discotheek	per 100 m2 bvo	4,00	8,00	99%	
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	3,00	5,00	99%	

¹ Dit is de parkeerbehoefte van gasten en personeel. Als ook een vergader- of congresgedeelte aanwezig is dat bezoekers trekt die niet blijven slapen moet de parkeerbehoefte daarvan bij de parkeerbehoefte per kamer worden opgeteld, waarbij dubbelgebruik tussen beide functies mogelijk is.

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,80	2,30	57%	
apotheek	per apotheek	2,00	2,50	45%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,00	1,50	57%	
consultatiebureau	per behandelkamer	1,00	1,50	50%	
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,20	1,40	38%	
tandartsenpraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,30	1,80	47%	
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,30	1,80	55%	
Ziekenhuis ²	per 100 m2 bvo	1,30	1,50	29%	
begraafplaats/crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	10,00	25,00	98%	
penitentiare inrichting	per 10 cellen	1,40	1,90	37%	
religiegebouw	per zitplaats	0,10	0,20		

² Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:
 bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
 + dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
 + medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

Onderwijs	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kinderdagverblijf/creche/peuterspeelzaal/buitenschoolse opvang	per 100 m2 bvo	0,80	1,00	0%	Exclusief kiss & ride
basisonderwijs	per leslokaal	0,50	1,00	0%	Exclusief kiss & ride
kiss & ride	per 100 leerlingen	4,00	6,00	100%	
middelbare school	per 100 leerlingen	2,30	4,30	11%	Bezoekers zijn leerlingen
ROC (regionaal opleidingscentrum)	per 100 leerlingen	3,20	5,20	7%	Bezoekers zijn leerlingen
hogeschool	per 100 studenten	6,30	10,30	72%	Bezoekers zijn studenten
universiteit	per 100 studenten	9,70	13,70	48%	Bezoekers zijn studenten
avondonderwijs	per 10 studenten	3,00	5,00	95%	Bezoekers zijn studenten

Bijlage 4b Overzicht parkeernormen schil centrum

Per functie is de parkeernorm weergegeven in aantallen parkeerplaatsen per eenheid. Tevens is het aandeel bezoekers aangegeven. Dit aandeel is reeds in de weergegeven parkeernormen opgenomen. Alle genoemde parkeernormen zijn de parkeernormen voor personenauto's, dus exclusief het parkeren van vrachtwagens.

Wonen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
niet-grondgeboden woningen klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	0,80	1,40	0,3	Bepaling bvo met NEN 2580 (excl. parkeerruimte)
niet-grondgeboden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	0,90	1,60	0,3	Bepaling bvo met NEN 2580 (excl. parkeerruimte)
niet-grondgeboden woningen groot (groter dan 120 m2 bvo)	per woning	1,20	2,00	0,3	Bepaling bvo met NEN 2580 (excl. parkeerruimte)
grondgebonden woning klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	1,20	2,20	0,3	
grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	1,30	2,10	0,3	
grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	per woning	1,40	2,00	0,3	
kamerverhuur, niet-zelfstandig (campuscontract)	per kamer	0,20	0,30	0,2	
aanleunwoning en serviceflat	per woning	0,80	1,30	0,3	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen (veel gereserveerde gehandicaptenplaatsen, dus minder gecombineerd gebruik mogelijk)
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,50	0,70	60%	Geen eigen vervoer, maar inclusief personeel

Werken	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kantoor (zonder baliefunctie), bijvoorbeeld administratief en zakelijk	per 100 m2 bvo	1,30	1,80	5%	
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m2 bvo	1,60	2,10	20%	
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 bvo	1,30	2,00	5%	
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 bvo	0,30	1,00	5%	
bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 bvo	1,00	1,70	10%	

Nota Parkeernormen 2016

Winkelen en boodschappen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kleine supermarkt (< 600 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	2,20	3,70	89%	
middelgrote supermarkt (600 – 2500 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	3,40	5,00	96%	
grote supermarkt (> 2500 m2)	per 100 m2 bvo	3,50	6,00	84%	
groothandel in levensmiddelen	per 100 m2 bvo	5,50	7,00	80%	
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	99%	
buurtwinkelcentrum/solitaire kleinschalige winkel	per 100 m2 bvo	2,00	3,00	72%	
wijkwinkelcentrum (Haagdijk, Trudoplein, Woenselse markt, Kastelenplein)	per 100 m2 bvo	2,50	3,50	79%	
stadsdeelcentrum (winkelcentrum Woensel)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	85%	
weekmarkt	per m1 kraam	0,20	0,30	85%	1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)
kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	0,90	1,40	89%	
bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	4,50	6,50	92%	
woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 bvo	1,30	1,80	91%	
woonwarenhuis (groter dan 20.000 m2)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	95%	
meubelboulevard/woonboulevard/winkelboulevard	per 100 m2 bvo	1,60	2,10	93%	
outletcentrum	per 100 m2 bvo	7,80	9,80	94%	
bouwmart	per 100 m2 bvo	1,50	2,00	87%	
showroom (auto's, boten etc.)	per 100 m2 bvo	0,60	1,00	35%	
tuincentrum	per 100 m2 bvo	2,00	2,50	89%	Inclusief oppervlakte buitenruimte
groencentrum	per 100 m2 bvo	2,00	2,50	89%	Inclusief oppervlakte buitenruimte

Binnen deze hoofdcategorie wordt een groot aantal functies onderscheiden. Waar nodig wordt een korte toelichting op de functie gegeven.

Groothandel in levensmiddelen: Een groothandel in levensmiddelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad. Bekende ketens zijn Makro, HANOS en Sligro.

Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum: De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centrale winkelgebieden). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie).

Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorpscentrum: Stadsdeel-, wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp (< 20.000 inwoners).

Weekmarkt: Bij een weekmarkt met een gemiddelde omvang en bij een kleine wijk-, buurt en/of dorpscentrum kunnen globale parkeercijfers gegeven worden. Het is niet mogelijk gebleken om voor deze functie kencijfers verkeersgeneratie te ontwikkelen.

Bruin- en witgoedzaken: Het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden die aan de rand van de stad liggen.

Outletcentrum: Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m² vvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.

Tuincentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² vvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals sier- artikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

Groencentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² vvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingeredschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoensartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

Sport, cultuur en ontspanning	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,50	1,00	97%	
museum	per 100 m2 bvo	0,50	0,80	95%	
bioscoop	per 100 m2 bvo	6,90	8,90	94%	Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo
filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	4,20	6,20	97%	Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%). 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo.
theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	6,40	9,40	87%	100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
musicaltheater	per 100 m2 bvo	2,90	3,90	86%	100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
sociaal cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m2 bvo	3,00	6,00	90%	
casino, amusementshal	per 100 m2 bvo	5,60	6,60	86%	
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,50	2,50	89%	
biljart-/snookercentrum	per tafel	0,80	1,30	87%	
dansstudio	per 100 m2 bvo	2,00	3,50	93%	
fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 bvo	3,00	4,00	87%	
fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	3,50	5,00	90%	
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum sauna, hammam)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	99%	
sporthal	per 100 m2 bvo	1,80	2,30	96%	Bij sporthal met wedstrijdfunctie +0,1 tot 0,2 pp per bezoekersplaats
sportzaal/gymlokaal	per 100 m2 bvo	1,60	2,10	94%	Bij sportzaal met wedstrijdfunctie +0,1 tot 0,2 pp per bezoekersplaats
tennisal	per 100 m2 bvo	0,30	0,50	87%	
squashhal	per 100 m2 bvo	2,30	2,50	84%	
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	9,70	11,70	97%	Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m2 bassin plus kencijfers openlucht per 100 m2
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	9,10	11,10	99%	Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m2 bassin plus kencijfers openlucht per 100 m2
sportveld	per hectare netto terrein	13,00	27,00	95%	
stadion	per zitplaats	0,05	0,30	99%	
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	1,10	1,60	98%	
kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	1,80	2,30	98%	
jachthaven	per ligplaats	0,50	0,70		
golfoefencentrum	per centrum, circa 6 hectare	n.v.t.	n.v.t.	93%	
golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60-70 hectare	n.v.t.	n.v.t.	98%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal, < 1500 m2)	per 100 m2 bvo	1,20	6,20	97%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal, > 1.500 m2)	per 100 m2 bvo	1,80	6,80	98%	
manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	90%	
dierenpark	per hectare netto terrein	3,00	10,00	99%	
attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	3,00	10,00	99%	
volkstuin	per 10 tuinen	1,10	1,40	100%	

Horeca en (verblijfs)recreatie	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	90%	Inclusief gasten van de bezoekers.
bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	91%	Inclusief gasten van de bezoekers.
pension ¹	per 10 kamers	0,70	0,90	77%	
hotel ¹	per 10 kamers	1,90	2,40	80%	
café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	4,00	6,00	90%	
restaurant	per 100 m2 bvo	8,00	12,00	80%	
discotheek	per 100 m2 bvo	10,00	14,00	99%	
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	4,00	7,00	99%	

¹ Dit is de parkeerbehoefte van gasten en personeel. Als ook een vergader- of congresgedeelte aanwezig is dat bezoekers trekt die niet blijven slapen moet de parkeerbehoefte daarvan bij de parkeerbehoefte per kamer worden opgeteld, waarbij dubbelgebruik tussen beide functies mogelijk is.

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,20	2,70	57%	
apotheek	per apotheek	2,50	3,00	45%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,20	1,70	57%	
consultatiebureau	per behandelkamer	1,30	1,80	50%	
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,50	1,70	38%	
tandartsenpraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,70	2,20	47%	
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,60	2,10	55%	
ziekenhuis ²	per 100 m2 bvo	1,50	1,70	29%	
begraafplaats/crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	15,00	30,00	98%	
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,90	2,40	37%	
religiegebouw	per zitplaats	0,10	0,20		

² Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:
 bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
 + dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
 + medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

Onderwijs	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kinderdagverblijf/creche/peuterspeelzaal/buitenschoolse opvang	per 100 m2 bvo	1,00	1,20	0%	Exclusief kiss & ride
basisonderwijs	per leslokaal	0,50	1,00	0%	Exclusief kiss & ride
kiss & ride	per 100 leerlingen	6,00	9,00	100%	
middelbare school	per 100 leerlingen	3,00	5,00	11%	Bezoekers zijn leerlingen
ROC (regionaal opleidingscentrum)	per 100 leerlingen	3,80	5,80	7%	Bezoekers zijn leerlingen
hogeschool	per 100 studenten	6,90	10,90	72%	Bezoekers zijn studenten
universiteit	per 100 studenten	11,50	15,50	48%	Bezoekers zijn studenten
avondonderwijs	per 10 studenten	4,00	6,00	95%	Bezoekers zijn studenten

Bijlage 4c Overzicht parkeernormen overig bebouwde kom

Per functie is de parkeernorm weergegeven in aantallen parkeerplaatsen per eenheid. Tevens is het aandeel bezoekers aangegeven. Dit aandeel is reeds in de weergegeven parkeernormen opgenomen. Alle genoemde parkeernormen zijn de parkeernormen voor personenauto's, dus exclusief het parkeren van vrachtwagens.

Wonen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
niet-grondgeboden woningen klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	1,00	1,60	0,3	Bepaling bvo met NEN 2580 (excl. parkeerruimte)
niet-grondgeboden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	1,20	1,90	0,3	Bepaling bvo met NEN 2580 (excl. parkeerruimte)
niet-grondgeboden woningen groot (groter dan 120 m2 bvo)	per woning	1,50	2,30	0,3	Bepaling bvo met NEN 2580 (excl. parkeerruimte)
grondgebonden woning klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	1,40	2,50	0,3	
grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	1,60	2,40	0,3	
grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	per woning	1,70	2,20	0,3	
kamerverhuur, niet-zelfstandig (campuscontract)	per kamer	0,20	0,30	0,2	
aanleunwoning en serviceflat	per woning	0,90	1,30	0,3	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen (veel gereserveerde gehandicaptenplaatsen, dus minder gecombineerd gebruik mogelijk)
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,50	0,70	60%	Geen eigen vervoer, maar inclusief personeel

Werken	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kantoor (zonder baliefunctie), bijvoorbeeld administratief en zakelijk	per 100 m2 bvo	1,40	2,50	5%	
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m2 bvo	2,00	3,00	20%	
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 bvo	2,00	2,50	5%	
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 bvo	0,60	1,40	5%	
bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 bvo	1,20	1,90	10%	

Nota Parkeernormen 2016

Winkelen en boodschappen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kleine supermarkt (< 600 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	2,40	4,40	89%	
middelgrote supermarkt (600 – 2500 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	4,50	6,50	96%	
grote supermarkt (> 2500 m2)	per 100 m2 bvo	6,00	7,50	84%	
groothandel in levensmiddelen	per 100 m2 bvo	6,00	7,50	80%	
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	99%	
buurtwinkelcentrum/solitaire kleinschalige winkel	per 100 m2 bvo	2,50	3,50	72%	
wijkwinkelcentrum (Haagdijk, Trudoplein, Woenselse markt, Kastelenplein)	per 100 m2 bvo	3,00	4,00	79%	
stadsdeelcentrum (winkelcentrum Woensel)	per 100 m2 bvo	3,00	4,00	85%	
weekmarkt	per m1 kraam	0,30	0,50	85%	1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)
kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	1,40	1,90	89%	
bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	6,50	8,00	92%	
woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 bvo	1,40	1,90	91%	
woonwarenhuis (groter dan 20.000 m2)	per 100 m2 bvo	4,00	5,50	95%	
meubelboulevard/woonboulevard/winkelboulevard	per 100 m2 bvo	2,00	2,50	93%	
outletcentrum	per 100 m2 bvo	8,60	10,60	94%	
bouwmarkt	per 100 m2 bvo	2,00	2,50	87%	
showroom (auto's, boten etc.)	per 100 m2 bvo	1,00	2,00	35%	
tuincentrum	per 100 m2 bvo	2,30	2,80	89%	Inclusief oppervlakte buitenruimte
groencentrum	per 100 m2 bvo	2,30	2,80	89%	Inclusief oppervlakte buitenruimte

Binnen deze hoofdcategorie wordt een groot aantal functies onderscheiden. Waar nodig wordt een korte toelichting op de functie gegeven.

Groothandel in levensmiddelen: Een groothandel in levensmiddelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad. Bekende ketens zijn Makro, HANOS en Sligro.

Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum: De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centrale winkelgebieden). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshopping en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie).

Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorpscentrum: Stadsdeel-, wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp (< 20.000 inwoners).

Weekmarkt: Bij een weekmarkt met een gemiddelde omvang en bij een kleine wijk-, buurt en/of dorpscentrum kunnen globale parkeercijfers gegeven worden. Het is niet mogelijk gebleken om voor deze functie kencijfers verkeersgeneratie te ontwikkelen.

Bruin- en witgoedzaken: Het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden die aan de rand van de stad liggen.

Outletcentrum: Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m² wvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.

Tuincentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² wvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals sier- artikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

Groencentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² wvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoensartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

Sport, cultuur en ontspanning	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,80	1,30	97%	
museum	per 100 m2 bvo	0,80	1,00	95%	
bioscoop	per 100 m2 bvo	10,10	12,00	94%	Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo
filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	6,70	8,70	97%	Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%). 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo.
theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	8,30	10,30	87%	100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
musicaltheater	per 100 m2 bvo	3,40	4,40	86%	100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
sociaal cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m2 bvo	4,00	7,00	90%	
casino, amusementshal	per 100 m2 bvo	6,00	7,00	86%	
bowlingcentrum	per bowlingbaan	2,00	3,00	89%	
biljart-/snookercentrum	per tafel	1,10	1,60	87%	
dansstudio	per 100 m2 bvo	3,50	5,00	93%	
fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 bvo	4,00	5,00	87%	
fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	5,50	7,00	90%	
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum sauna, hammam)	per 100 m2 bvo	8,80	9,80	99%	
sporthal	per 100 m2 bvo	2,40	2,90	96%	Bij sporthal met wedstrijdfunctie +0,1 tot 0,2 pp per bezoekersplaats
sportzaal/gymlokaal	per 100 m2 bvo	2,40	2,90	94%	Bij sportzaal met wedstrijdfunctie +0,1 tot 0,2 pp per bezoekersplaats
tennisal	per 100 m2 bvo	0,40	0,60	87%	
squashhal	per 100 m2 bvo	2,60	2,80	84%	
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	10,50	12,50	97%	Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m2 bassin plus kencijfers openlucht per 100 m2
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	11,90	13,90	99%	Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m2 bassin plus kencijfers openlucht per 100 m2
sportveld	per hectare netto terrein	13,00	27,00	95%	
stadion	per zitplaats	0,06	0,40	99%	
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	1,40	1,90	98%	
kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	2,10	2,60	98%	
jachthaven	per ligplaats	0,50	0,70		
golfoefencentrum	per centrum, circa 6 hectare	45,00	55,00	93%	
golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60-70 hectare	85,00	105,00	98%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal, < 1500 m2)	per 100 m2 bvo	1,90	6,90	97%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal, > 1.500 m2)	per 100 m2 bvo	2,80	7,80	98%	
manege (paardenhouderij)	per box	0,30	0,50	90%	
dierenpark	per hectare netto terrein	4,00	12,00	99%	
attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	4,00	12,00	99%	
volkstuint	per 10 tuinen	1,20	1,50	100%	

Horeca en (verblijfs)recreatie	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
camping (kampeertrein)	per standplaats	1,20	1,40	90%	Inclusief gasten van de bezoekers.
bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	1,50	1,70	91%	Inclusief gasten van de bezoekers.
pension ¹	per 10 kamers	2,20	2,40	77%	
hotel ¹	per 10 kamers	3,60	4,10	80%	
café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	5,00	7,00	90%	
restaurant	per 100 m2 bvo	10,00	14,00	80%	
discotheek	per 100 m2 bvo	15,00	20,00	99%	
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	5,00	10,00	99%	

¹ Dit is de parkeerbehoefte van gasten en personeel. Als ook een vergader- of congresgedeelte aanwezig is dat bezoekers trekt die niet blijven slapen moet de parkeerbehoefte daarvan bij de parkeerbehoefte per kamer worden opgeteld, waarbij dubbelgebruik tussen beide functies mogelijk is.

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,70	3,20	57%	
	per apotheek	3,00	3,50	45%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,50	2,00	57%	
consultatiebureau	per behandelkamer	1,60	2,10	50%	
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,80	2,00	38%	
tandartsenpraktijk (centrum)	per behandelkamer	2,10	2,60	47%	
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,90	2,40	55%	
ziekenhuis ²	per 100 m2 bvo	1,60	2,00	29%	
begraafplaats/crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	25,00	36,00	98%	
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	3,00	3,50	37%	
religiegebouw	per zitplaats	0,10	0,30		

² Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:
 bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
 + dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
 + medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

Onderwijs	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kinderdagverblijf/creche/peuterspeelzaal/ buitenschoolse opvang	per 100 m2 bvo	1,10	1,30	0%	Exclusief kiss & ride
basisonderwijs	per leslokaal	0,50	1,00	0%	Exclusief kiss & ride
kiss & ride	per 100 leerlingen	8,00	11,00	100%	
middelbare school	per 100 leerlingen	3,30	5,30	11%	Bezoekers zijn leerlingen
ROC (regionaal opleidingscentrum)	per 100 leerlingen	4,20	6,20	7%	Bezoekers zijn leerlingen
hogeschool	per 100 studenten	7,50	11,50	72%	Bezoekers zijn studenten
universiteit	per 100 studenten	12,70	16,70	48%	Bezoekers zijn studenten
avondonderwijs	per 10 studenten	5,00	7,00	95%	Bezoekers zijn studenten

Bijlage 5

Fietsparkeernormen

Wonen		aantal per plaatsen	opmerkingen
<i>Woningen - methode 1</i>			
grondgebonden woning		5,8 woning	Behoeft bewoners
niet-grondgebonden woning (met fietsenberging)		2,8 woning	Behoeft bewoners
niet-grondgebonden woning (zonder fietsenberging)		0,9 woning	Behoeft bewoners
Bezoekers bewoners		0,9 woning	Te realiseren in de openbare ruimte
<i>Woningen - methode 2</i>			
grondgebonden woning		kamer	Behoeft bewoners. Bij voorkeur plus 1 per woning
niet-grondgebonden woning (met fietsenberging)		kamer	Behoeft bewoners. Minimaal 2 plaatsen
niet-grondgebonden woning (zonder fietsenberging)		kamer	Behoeft bewoners. Norm voor buurtstallingen en fietstrommels heeft niet de voorkeur
studentenhuis		kamer	
bezoekers van bewoners		0,9 woning	te realiseren in openbare ruimte

Werken		aantal per plaatsen	opmerkingen
Kantoor (personeel)	Centrum	2,4 100 m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed
	Schil centrum	1,7 100 m2 bvo	
	Rest bebouwde kom	1,7 100 m2 bvo	
	Op station	1,3 100 m2 bvo	
Kantoor met balie	Bezoekers	6,0 balie	Minimaal 10

Winkelen en boodschappen		aantal per plaatsen	opmerkingen
Winkelcentrum	Binnen bebouwde kom	3,4 100 m2 bvo	
Supermarkt	Binnen bebouwde kom	3,6 100 m2 bvo	
Bouwmart	Binnen bebouwde kom	0,3 100 m2 bvo	
Tuincentrum	Binnen bebouwde kom	0,5 100 m2 bvo	Buitenruimte in m2 opnemen
	Binnen bebouwde kom	0,1 100 m2 bvo	Buitenruimte in m2 opnemen

Sport, cultuur en ontspanning		aantal per plaatsen	opmerkingen
Bibliotheek		4,3 100 m2 bvo	
Bioscoop	Centrum	10,0 100 m2 bvo	
	Schil centrum	5,8	
	Rest bebouwde kom	1,9	
Fitness	Centrum	6,8 100 m2 bvo	
	Schil centrum	4,9	
	Rest bebouwde kom	2,6	
Museum		1,2 100 m2 bvo	
Sporthal		3,3 100 m2 bvo	
Sportveld		79,5 ha netto terrein	
Sportzaal		5,2 100 m2 bvo	
Stadion		11,8 100 zitplaatsen	
Stedelijk evenement		42,0 100 bezoekers	
Theater	Centrum	31,8 100 zitplaatsen	
	Schil centrum	27,5	
	Rest bebouwde kom	23,5	
Zwembad (openlucht)		36,0 100 m2 bassin	
Zwembad (overdekt)		26,8 100 m2 bassin	

Nota Parkeernormen 2016

Horeca en verblijfsrecreatie		aantal plaatsen	per	opmerkingen
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	37,8	locatie	Terras meetellen
	Rest bebouwde kom	12,5	locatie	Terras meetellen
Restaurant (eenvoudig)	Binnen bebouwde kom	23,5	100 m2 bvo	bv pannenkoekenhuis. Terras meetellen
	Buiten bebouwde kom	19,3		bv pannenkoekenhuis. Terras meetellen
Restaurant (luke)		5,8	100 m2 bvo	Terras meetellen

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen		aantal plaatsen	per	opmerkingen
Apotheek (bezoekers)		8,5	locatie	
Apotheek (medewerkers)		5,8	locatie	
Begraafplaats/ crematorium		6,8	gelijktijdige plechtigheid	
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,8	100 m2 bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,6	100 m2 bvo	
Kerk/moskee		52,0	100 zitplaatsen	protestant meer dan katholiek; islam het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,6	100 m2 bvo	
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum	0,6	100 m2 bvo	
	Schil centrum	0,5	100 m2 bvo	
	Rest beb. kom	0,3	100 m2 bvo	

Onderwijs		aantal plaatsen	per	opmerkingen
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,5	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen
	250 tot 500	5,2	10 leerlingen	
	> 500 leerlingen	6,5	10 leerlingen	
Basisschool (medewerkers)		0,6	10 leerlingen	
Middelbare school (leerlingen)		14,5	100 m2 bvo	
Middelbare school (medew.)	Centrum	0,9	100 m2 bvo	
	Schil centrum	0,8	100 m2 bvo	
	Rest bebouwde kom	0,6	100 m2 bvo	
ROC (leerlingen)		12,5	100 m2 bvo	Op OV-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	100 m2 bvo	

Overstappen	locatie	aantal plaatsen	per
Busstation	(Schil) centrum	51,5	halterende buslijn
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	1,1	autoparkeerplaats