

# Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels

voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente Goirle



# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	2
1.1	Aanleiding .....	2
1.2	Achtergronden .....	2
2	Juridisch kader .....	4
3	Parkeernormen Goirle.....	5
3.1	Algemeen .....	5
3.1.1	Wonen .....	5
3.1.2	Winkels .....	7
3.1.3	Werkgelegenheid .....	7
3.1.4	Vrije tijd .....	8
3.1.5	Zorgvoorzieningen.....	9
3.1.6	Onderwijsvoorzieningen.....	10
3.1.7	Overige voorzieningen.....	10
3.2	Uitvoeringsregels bij parkeernormen .....	11
3.2.1	Minimum- en maximumnorm .....	11
3.2.2	Minder dan de norm .....	11
3.2.3	Meer dan de norm.....	11
3.2.4	Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen .....	12
3.2.5	Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop .....	14
3.2.6	Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding .....	14
3.2.7	Grote getallen reductie .....	14
3.2.8	Vervallen van parkeercapaciteit ten gevolge van de ontwikkeling.....	14
3.2.9	Acceptabele loopafstanden.....	15
3.2.10	Maatvoering parkeervakken .....	15
3.2.11	Overgangsregeling parkeernormen .....	16
4	Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis .....	17
Bijlage 1	Overzicht parkeernormen Goirle.....	20
Bijlage 2	Aanwezigheidspercentages Goirle – uitgebreide lijst .....	23
Bijlage 3	Maatvoering parkeervakken .....	25
Bijlage 4	Rekenvoorbeelden .....	27

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Met de komst van de nieuwe Wet op de ruimtelijk ordening (Wro) zijn mogelijk op termijn de parkeernormen niet meer juridisch verankerd via de bouwverordening. Door het vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening dienen volgens de nieuwe Wro de parkeernormen te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Er wordt voor gekozen om de parkeernormen, met daarin tevens opgenomen de uitvoeringsregels, in een aparte nota Parkeernormen op te nemen. Dit is conform het advies van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

De basis voor de parkeernormen in Goirle zijn de landelijk gebruikte parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 182 Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering). Deze op de praktijk gebaseerde parkeerkencijfers geven een zo goed mogelijke indicatie van de werkelijk parkeerbehoefte bij de verschillende functies. Daarmee zijn de parkeernormen in principe vraagvolgend. Daarnaast is in deze nota omschreven hoe de gemeente Goirle in de praktijk de normen hanteert door middel van heldere uitvoeringsregels.

De afgelopen jaren is het bij diverse bouwplannen niet mogelijk gebleken om op eigen terrein te voorzien in parkeerruimte conform de gemeentelijke parkeereis. Dat betekent concreet dat in zo'n geval een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen feitelijk niet kan worden verleend en dat de realisatie van de door de gemeente gewenste functies op de betreffende locatie niet mogelijk is. De gemeente Goirle wil met behoud van eenduidigheid enige flexibiliteit hebben in het toepassen van de parkeernormen. Daarom is er in dit document uitgebreid aandacht voor zogenaamde uitvoeringsregels, waarmee de praktische toepasbaarheid van de parkeernormen wordt vergroot. Tegelijkertijd is de gemeente onder specifieke voorwaarden bereid te zoeken naar parkeermogelijkheden in de directe omgeving van een bouwontwikkeling, veelal in de openbare ruimte. In dat geval dienen er wel afspraken gemaakt te worden over de kosten. In hoofdstuk 4 zal daar uitgebreider op worden ingegaan.

In deze nota wordt eerst de achtergrond van het hanteren van parkeernormen behandeld. Vervolgens komt het juridisch kader van het toepassen van parkeernormen aan de orde. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de Goirlese parkeernormen behandeld, waarna in hoofdstuk 4 wordt aangegeven hoe de gemeentelijke parkeereis wordt vastgesteld en onder welke voorwaarden nadere uitvoeringsregels kunnen worden toegepast.

## 1.2 Achtergronden

De ervaring leert dat parkeernormen vaak ter discussie staan in het krachtenspel tussen verkeerskundige, stedenbouwkundige en de projectontwikkelaar. Het is dan zaak de parkeernormen en de bijbehorende systematiek zo helder mogelijk te omschrijven, om onnodige discussies te voorkomen.

### *Parkeernormering*

Parkeernormen geven het benodigde aantal parkeerplaatsen (bij een functie) aan. Gemeenten kunnen parkeernormen zelf vaststellen. Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor aantallen parkeerplaatsen. Wel bestaan er door het Kenniscentrum voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (CROW) opgestelde richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen. Deze richtlijnen zijn in de vorm van kencijfers opgenomen in de CROW publicatie 182<sup>1</sup>. De gemeente Goirle hanteert voor haar parkeernormen de parkeerkencijfers van het CROW als leidraad. De nieuwe parkeernormen worden gepresenteerd op basis van de hoofdfuncties: wonen, winkels, werkgelegenheid, vrije tijd, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en overig voorzieningen.

Op dit moment hanteert de gemeente Goirle bij het vaststellen van het benodigde aantal parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen de parkeerkencijfers van het CROW. In aanvulling op deze parkeerkencijfers is er bij het opstellen van de parkeernormen en bijbehorende systematiek rekening gehouden met de volgende aandachtspunten gebaseerd op praktijkervaring en zoals is aangegeven door de interne gemeentelijke organisatie:

- de te hanteren systematiek voor de toepassing van de parkeernormen moet helder worden beschreven;
- er dient een onderscheid te worden aangebracht welk (minimaal) deel van de parkeervraag bestemd is voor bezoek van de functies en derhalve openbaar toegankelijk moet zijn;
- duidelijk moet worden beschreven hoe om te gaan met dubbelgebruik en vrije uitwisselbaarheid van parkeergelegenheid en met welke aanwezigheidspercentages gerekend kan worden;
- omschreven moet worden welke acceptabele maximale loopafstanden gehanteerd kunnen worden, aangevuld met de wenselijke (minimale) afmetingen van parkeervakken;

### *Parkeerregeling*

In de praktijk is het niet altijd mogelijk dat bij nieuwe ontwikkelingen aan de gemeentelijke parkeereis op eigen terrein kan worden voldaan, met name in het centrumgebied. Bovendien bestaat vanuit de optiek van kwaliteit van de openbare ruimte veelal de wens dat het parkeren zich niet versnippert in een (winkel)gebied, maar dat het parkeren op een aantal locaties centraal wordt georganiseerd. Daarom zal er ook de mogelijkheid worden gecreëerd om, als de kansen daarvoor aanwezig zijn, de parkeervraag op een andere manier op te lossen (zie hoofdstuk 4).

---

<sup>1</sup> CROW publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, 2004

## 2 Juridisch kader

Parkeernormen kunnen op twee manieren van kracht zijn: via een bestemmingsplan en via de bouwverordening, het zogenaamde ‘parkeerartikel’ 2.5.30. Hierbij gaat het bestemmingsplan altijd boven de bouwverordening. In de huidige situatie is de bouwverordening een vangnet voor het geval de parkeernormen in het bestemmingsplan niet zijn opgenomen.

In de Wro<sup>2</sup> neemt het bestemmingsplan een centrale rol in. Met de Wro was beoogd dat bestemmingsplannen een uitputtende planologische regeling zouden gaan geven voor onder meer het bouwen. Ook was beoogd dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening, inclusief de regeling betreffende het parkeren, geleidelijk zijn werkingskracht zouden verliezen. Vanwege onvolkomenheden in het overgangsrecht van de Wro is besloten enkele onderdelen van de Invoeringswet Wro niet in werking te laten treden. Dat betreft onder meer het voorgenomen schrappen van de regeling in art. 8 Woningwet betreffende de stedenbouwkundige voorschriften van de bouwverordening (art. 8.17 onder b Invoeringswet Wro).

Op dit moment is onduidelijk of de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening, net als andere delen van de bouwverordening, geleidelijk via overgangsrecht zullen ‘uitsterven’. Er bestaat een mogelijkheid dat de bouwverordening als instrument op termijn gaan verdwijnen. Het gestelde uitgangspunt hiervoor was 1 juli 2013. De bedoeling is dat het bestemmingsplan een uitputtende regeling kan geven voor de planologisch-stedenbouwkundige bouwvoorschriften, zonder aanvullingen vanuit bijvoorbeeld de bouwverordening. Het is nu al mogelijk parkeernormen in bestemmingsplannen op te nemen. Er bestaan echter nog wel de nodige vragen over de precieze wijze waarop dit mogelijk is. Het voornemen bestaat om een wijziging van het Bro in procedure te brengen om expliciet in de mogelijkheid te voorzien dat een algemene parkeerbepaling in het bestemmingsplan kan worden opgenomen.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) erkent de wens uit de praktijk om de in een bestemmingsplan op te nemen parkeernorm, gelijk aan de regeling in de bouwverordening, via beleidsregels verder uit te werken. Het ministerie van I&M zal met onder meer de VNG bezien of en hoe het Bro hierop kan worden aangepast en verduidelijkt. Tot die tijd blijft het onverminderd mogelijk om via de bouwverordening te blijven werken met parkeernormen.

Deze nota bevat de parkeernormen van de gemeente Goirle. Er is voor gekozen om de parkeernormen in deze nota op te nemen en niet apart in alle bestemmingsplannen. Deze werkwijze is conform het advies van de VNG en het KpVV. Op deze manier zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor de gehele gemeente en kunnen deze in de toekomst eenvoudig geactualiseerd worden. In nieuwe bestemmingsplannen worden volstaan met een algemene parkeerbepaling waarin wordt verwezen naar deze door de gemeenteraad vastgestelde nota om de parkeernormen juridisch van kracht te laten zijn.

---

<sup>2</sup> Wro is de Wet ruimtelijke ordening die vanaf 1 juli 2008 in werking is getreden

## 3 Parkeernormen Goirle

### 3.1 Algemeen

Bij de ontwikkeling van bouwplannen dient er rekening mee gehouden worden dat de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd blijft. Dat betekent onder andere dat er door de initiatiefnemer voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Men moet voldoen aan minimumnormen, zodat parkeerproblemen niet worden afgewenteld op de openbare ruimte en men mag niet zonder toestemming van de gemeente meer parkeerplaatsen realiseren dan de maximumnorm. Voor de meest voorkomende functies wordt een bandbreedte van de toe te passen parkeernorm gepresenteerd. Indien het een (bijzondere) functie betreft die niet in deze nota is opgenomen, dan zal een parkeernorm voor die specifieke functie door de gemeente worden bepaald.

De parkeernormen zijn voor het gehele grondgebied van de gemeente Goirle van toepassing. De gehanteerde parkeernormering sluit aan bij de parkeerkencijfers van het CROW, waarbij Goirle conform de CROW-richtlijn qua stedelijkheid in de stedelijkheidsklasse<sup>3</sup> 'matig stedelijk' valt. In veel gevallen wordt op basis van de functie de norm bepaald op basis van het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo<sup>4</sup>).

Conform de CROW-richtlijn is de parkeereis opgebouwd uit een *gebruikersdeel* en een *bezoekersdeel*. Per toepassing kunnen deze twee onderdelen leiden tot behoorlijk afwijkende eisen en in sommige gevallen vragen om verschillende oplossingen. De parkeernormen zijn ingedeeld in de hoofdfuncties: wonen, werkgelegenheid, winkels, vrije tijd, gezondheidszorg, onderwijs en overige functies.

Het komt vaak voor dat een ontwikkeling meerdere functies in zich herbergt. Zo heeft een tuincentrum niet zelden horeca gevestigd. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is in dergelijke gevallen de dominante functie bepalend voor het berekenen van de parkeereis. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een dealerbedrijf, de functies 'showroom' en 'garage' zijn vaak even sterk aanwezig. In geval van twijfel zal de gemeente Goirle de uitgangspunten voor de parkeereisberekening formuleren.

#### 3.1.1 Wonen

In de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt in "dure woningen", "gemiddeld dure woningen" en "goedkope woningen". Vaak kan bij de aanvang van een project al wel beoordeeld worden wat de omvang van de toekomstige woningfunctie wordt, maar is nog niet bekend welke marktwaarde de woningen zullen vertegenwoordigen. Bovendien maakt dit de normen conjunctuur gevoelig. De gemeente Goirle kiest niet voor een normering op basis van prijscategorieën, maar van het bruto vloeroppervlak (bvo) van de woningen. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen gestapelde woningen (appartementen) en niet gestapelde (grondgebonden) woningen.

---

<sup>3</sup> Gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 1007 adressen per vierkante kilometer (bron: CROW Publicatie 182, d.d. sept. 2008)

<sup>4</sup> Bruto Vloeroppervlak (BVO) wordt berekend conform de berekenwijze in de NEN 2580

In de parkeernormen wordt bij de functie woningen uitgegaan van een minimum- en maximumnorm. Dit betekent dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen minimaal moet voldoen aan de parkeereisberekening op basis van de minimum parkeernormen. De gehanteerde parkeernormering voor Wonen, gekoppeld aan brute vloeroppervlak, sluit aan bij de parkeerkencijfers van het CROW.

In de parkeernormen voor Wonen is opgenomen dat er minimaal 1,4 parkeerplaats per woning moet worden gerealiseerd (kleine gestapelde woning). Deze parkeernorm is inclusief het aandeel dat benodigd is voor de parkeerbehoefte van het bezoek van bewoners. We sluiten aan bij de kencijfers van het CROW voor wat betreft het bezoekersparkeren van 0,3 pp. per woning. De parkeernorm in tabel 1 is inclusief het aandeel bezoekers.

Tabel 1: Parkeernormen functie Wonen

Wonen functie	eenheid	Parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
<b>gestapelde woning</b>					
woning groot (meer dan 120 m2 bvo)	woning	1,9	2,1	0,3	bvo NEN 2580
woning midden (tussen 90 en 120 m2 bvo)	woning	1,7	1,9	0,3	
woning klein (kleiner dan 90 m2 bvo)	woning	1,4	1,7	0,3	
<b>niet gestapelde woning</b>					
woning groot (meer dan 150 m2 bvo)	woning	2,0	2,2	0,3	
woning midden (tussen 110 en 150 m2 bvo)	woning	1,8	2,0	0,3	
woning klein (kleiner dan 110 m2 bvo)	woning	1,5	1,8	0,3	
<b>woning overig</b>					
serviceflat/aanleunwoning	woning	0,6	0,8	0,3	zie definitie
verpleeg/verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,8	0,3	zie definitie
kamerverhuur ( < 40 m2 bvo)	kamer	0,5	0,8	0,2	woonruimte kleiner dan 40 m2 bvo

#### *Serviceflat, aanleunwoning*

Zelfstandige woonruimte voor ouderen of (licht) verstandelijk gehandicapten waarbij wel een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling bestaat. Het zijn woningen in de directe nabijheid van (of behoren tot) een bejaardencentrum/zorginstelling, waarbij de mogelijkheid bestaat om desgewenst gebruik te maken van de diensten van de zorginstelling. Het autobezit zal beperkt zijn. De te realiseren plaatsen zijn vooral bedoeld voor het opvangen van bezoek.

#### *Verpleeg-, verzorgingstehuis*

Zorgplaatsen waarbij de (bejaarde) bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleeghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van verplegend personeel en bezoek.

### 3.1.2 Winkels

Voor detailhandel wordt een minimale norm gehanteerd van 3,0 parkeerplaats per 100 m2 bvo. Bij grootschalige detailhandel moet worden gedacht aan bovenregionale winkels die vaak gelegen zijn buiten het centrum. Voorbeelden hiervan zijn meubelboulevards die gelegen zijn op locaties nabij de snelweg. Bij een showroom moet gedacht worden aan een showroom van auto's of boten e.d. Daar waar het CROW niet voorziet in een aparte norm voor supermarkten, zijn deze gezien het bijzondere karakter van een supermarkt in deze nota toegevoegd.

Tabel 2: Parkeernormen functie Winkels

Winkels Functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
detailhandel, wijk- en buurtcentra	100 m2 bvo	3,0	4,5	85%	
supermarkt	100 m2 bvo	4,0	6,0	85%	
grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	6,0	8,0	85%	
bouwmarkt/tuincentrum	100 m2 bvo	4,0	6,0	85%	
showroom	100 m2 bvo	1,6	1,8	85%	
(week)markt	per meter marktkraam	0,2	0,3	85%	indien geen parkeren achter kraam dan 1,0 pp. per standhouder extra

### 3.1.3 Werkgelegenheid

Er is in deze nota in de hoofdfunctie Werkgelegenheid geen onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie, zoals in de kencijfers van het CROW. Kantoren met baliefunctie kennen een hogere parkeervraag dan kantoren zonder baliefunctie. Bij de realisatie van kantoorpanden is op voorhand vaak niet vast te stellen welk type kantoren er zich zullen vestigen. Evenmin komt een functieverandering in de loop van de tijd geregeld voor. Er is daarom voor gekozen het onderscheid tussen kantoren met of zonder baliefunctie te laten vervallen en een gemiddelde bandbreedte voor kantoren op te nemen. Indien bij de realisatie van een ontwikkeling bekend is welk type kantoor zich zal vestigen, dan moet in het geval het een kantoor met baliefunctie betreft de bovenkant van de bandbreedte worden gehanteerd (min. 2,7 - max. 3,0).

Het CROW maakt een onderscheid in kantoren en bedrijfsverzamelgebouwen, waarbij bedrijfsverzamelgebouwen volgens de kentallen uit het CROW een lagere parkeerbehoefte kennen. Gezien het veel voorkomen van verschillende bedrijven in een bedrijfsverzamelgebouw is het niet aannemelijk dat hierdoor een andere parkeerbehoefte zal bestaan dan bij de functie kantoren. Bedrijfsverzamelgebouwen vallen onder de functie kantoren en kennen derhalve dezelfde parkeernorm.

Tabel 3: Parkeernormen functie Werkgelegenheid

Werkgelegenheid Functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
kantoren	100 m2 bvo	2,3	3,0	15%	
arbeids- / bezoekerextensieve bedrijven (loods, opslag, etc.)	100 m2 bvo	0,8	0,9	5%	



arbeidsintensieve / bezoekextensieve bedrijven (laboratorium, industrie, werkplaats, etc.)	100 m2 bvo	2,5	2,8	5%	
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100 m2 bvo	6,0	10,0	99%	

### 3.1.4 Vrije tijd

Onder de hoofdfunctie vrije tijd vallen de subfuncties horeca, sociaal culturele en sportvoorzieningen.

De norm voor cafetaria en café/bar is dezelfde norm conform de kencijfers van het CROW. De functies worden apart gepresenteerd omdat er sprake is van verschillende aanwezigheidspercentages (zie 3.2.4. Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen). Een aparte parkeernorm is opgenomen ten behoeve van fastfoodketens.

Er is in de norm voor sportvoorzieningen geen rekening gehouden met de aanwezigheid van supporters bij wedstrijd-evenementen. Indien er sprake is van een wedstrijdfunctie, dan dient de norm met minimaal 0,1 parkeerplaats per bezoekersplaats verhoogd te worden.

Een aparte norm is opgenomen voor een camping en bungalowpark. Daarbij is de opgenomen parkeernorm bedoeld voor de parkeerbehoefte van het personeel en bezoek, waarvan het aandeel bezoek 90% bedraagt. Het parkeren door de (camping)gast vindt plaats op de standplaats/bij de bungalow.

Tabel 4: Parkeernormen functie Vrije tijd

Vrije tijd functie - horeca	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
cafetaria	100 m2 bvo	5,0	7,0	90%	
restaurant	100 m2 bvo	12,0	14,0	80%	
café, bar	100 m2 bvo	5,0	7,0	90%	
discotheek	100 m2 bvo	5,0	7,0	90%	
hotel/pension	kamer	0,7	1,5	80%	
fastfood	100 m2 bvo	8,0	12,0	90%	
<b>functie - sociaal culturele voorzieningen</b>					
museum, galerij, toonzaal	100 m2 bvo	1,0	1,2	95%	
Bibliotheek	100 m2 bvo	1,0	1,2	95%	
bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats	0,3	0,4	95%	
sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	100 m2 bvo	2,0	4,0	90%	
<b>functie - sportvoorzieningen</b>					
sporthal (binnen), gymlokaal	100 m2 bvo	2,5	3,0	95%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
sportveld (buiten)	ha netto terrein	15,0	25,0	95%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats

dansstudio, sportschool	100 m2 bvo	3,5	4,5	95%	
squashbaan	baan	1,0	2,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
tennisbaan	baan	2,0	3,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
golfbaan	hole	6,0	8,0	95%	
bowlingbaan, biljart-, snookerzaal	baan / tafel	1,5	2,5	95%	
zwembad	100 m2 bassin	10,0	12,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
manege	box	0,3	0,5	90%	
<b>functie - overige vrije tijdsvoorzieningen</b>					
themapark, pretpark	ha. netto terrein	4,0	12,0	99%	
overdekte speeltuin, hal	100 m2 bvo	3,0	12,0	90%	
speelautomatenhal, gokhal, casino	100 m2 bvo	3,5	5,0	90%	
sauna	100 m2 bvo	5,5	6,5	85%	
camping, bungalowpark	standplaats	0,2	0,3	90%	Indien geen ruimte voor auto (camping)gast bij standplaats/bungalow, dan norm + 1,0 per standplaats/bungalow

### 3.1.5 Zorgvoorzieningen

Het bepalen van een algemene norm voor een specifieke functie, waarbij de uitwerking van die functie heel divers kan zijn, is niet eenvoudig. Dit gaat zeker ook op bij ziekenhuizen, waar bij de ontwikkelingen van de laatste jaren ervoor zorgen dat het bepalen van een goede algemene parkeernorm eigenlijk niet mogelijk is. Het gaat daarbij om zaken als: meer poliklinische behandelingen, samenvoegen met andere functies, introductie van een zorghotel, etc.. De voorgestelde parkeernorm kan gezien worden als de basis voor het berekenen van de uiteindelijke parkeernorm, echter is niet zondermeer bepalend voor de te verwachte parkeervraag en dient in nader overleg met de gemeente te worden bepaald.

Tabel 5: Parkeernormen functie Zorgvoorzieningen

<b>Zorgvoorzieningen functie</b>	<b>eenheid</b>	<b>parkeernorm</b>		<b>bezoekers aandeel</b>	<b>opmerkingen</b>
		<b>min. norm</b>	<b>max. norm</b>		
ziekenhuis	bed	1,5	1,7	65%	bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau	behandelkamer	1,5	2,0	65%	met een minimum van 3,0 pp. per praktijk
apotheek	100 m2 BVO	2,0	2,5	90%	

### 3.1.6 Onderwijsvoorzieningen

De parkeernormen voor de diverse onderwijsvoorzieningen zijn conform de kencijfers van het CROW.

Daarnaast zijn in het CROW rekenregels opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor Kiss & Ride. Deze rekenmethode, waarbij met behulp van diverse parameters<sup>5</sup> de parkeervraag wordt bepaald, wordt doorgaans als lastig ervaren. Derhalve heeft Goirle ervoor gekozen, afgeleid van de uitkomst van de rekenexercitie van het CROW, hiervoor een norm op te nemen voor het aantal Kiss & Ride parkeerplaatsen bij basisonderwijs en kinderdagverblijven.

Tabel 6: Parkeernormen functie Onderwijsvoorzieningen

Onderwijs functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	collegezaal	20,0	20,0	75%	totale parkeervraag = collegezalen + leslokaal
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	leslokaal	5,0	7,0	75%	
voorbereidend dagonderwijs (VWO, HAVO, VMBO)	per leslokaal	0,5	1,0	5%	leslokaal = circa 30 zitplaatsen
avondonderwijs	per student	0,5	1,0	95%	
basisonderwijs (excl. K&R)	per leslokaal	0,5	1,0	5%	exclusief Kiss & Ride
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf (excl. K&R)	per arbeidsplaats	0,6	0,8	5%	exclusief Kiss & Ride
Kiss&Ride (K&R)	100 leerlingen	7,0	9,0	100%	

### 3.1.7 Overige voorzieningen

Onder overige voorzieningen vallen de functies volkstuin, religiegebouw en begraafplaats/crematorium.

Tabel 7: Parkeernormen overige voorzieningen

Overige voorzieningen functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
volkstuin	perceel	0,3	0,5	100%	
religiegebouw (kerk, synagoge, etc.)	zitplaats/gebedsplaats	0,1	0,3	99%	
religiegebouw (moskee)	zitplaats/gebedsplaats	0,1	0,3	99%	
begraafplaats, crematorium	per gelijktijdige begrafenis/crematie	20,0	30,0	99%	

<sup>5</sup> De parameters betreffen aantal leerlingen, percentage leerlingen met de auto, reductiefactor gemiddelde parkeerduur, reductiefactor aantal leerlingen met de auto

## **3.2 Uitvoeringsregels bij parkeernormen**

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Goirle is bedoeld om parkeeroverlast te voorkomen. Er zijn echter altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. De aanvullende uitvoeringsregels geven aan op welke wijze de parkeereis vastgesteld moet worden. Voor de praktische uitvoerbaarheid zijn de volgende aandachtspunten en uitvoeringsregels van toepassing.

### **3.2.1 Minimum- en maximumnorm**

In deze nota Parkeernormen wordt gewerkt met een bandbreedte voor de functies conform de CROW-richtlijnen, waarbij de minimumnorm de absolute ondergrens aangeeft voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. De parkeereis is dat bij een bouwinitiatief op eigen terrein een parkeer capaciteit gerealiseerd wordt die ligt tussen de minimum en maximum norm. De uitkomst uit de parkeereisberekening wordt altijd naar boven toe afgerond. Uitzonderingen zijn in speciale omstandigheden mogelijk en worden hierna uitgewerkt.

### **3.2.2 Minder dan de norm**

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen in de openbare ruimte in principe niet toegestaan. Als redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan en aantoonbaar is dat nu en in de toekomst er in de openbare ruimte in de directe omgeving van de functie(s) voldoende parkeer capaciteit beschikbaar is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien, dan kan voor het *bezoekersdeel* een beroep gedaan worden op de openbare ruimte. Dit kan alleen als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven. Het uitgangspunt daarbij is dat alle kosten die de gemeente daarvoor moet maken of reeds heeft gemaakt in principe door de initiatiefnemer worden vergoed. Ook de kosten van het onderzoek komen voor rekening van de initiatiefnemer. In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een grote rol.

Meer ten aanzien van de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis is opgenomen in hoofdstuk 4. Als mocht blijken dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgelost en er geen (economisch) haalbaar alternatief in de directe omgeving voor handen is, zodat voorkomen wordt dat de extra parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving, dan zal er vanuit parkeeroptiek over de vergunningaanvraag een negatief advies moeten worden verstrekt.

### **3.2.3 Meer dan de norm**

Het is denkbaar dat de vergunningaanvrager/initiatiefnemer meer capaciteit wil realiseren dan het maximum zoals dat op basis van de parkeernormen is berekend. Op voorhand is deze mogelijkheid niet uitgesloten, omdat deze meercapaciteit mogelijk kan worden ingezet voor compensatie van naburige ontwikkelingen of ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving. Wel zal de gemeente in dat geval eerst moeten onderzoeken wat de consequenties zijn van de mogelijke extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de meercapaciteit. Als die gevolgen niet wenselijk blijken te zijn, bijvoorbeeld omdat dat teveel

ten koste gaat van de verkeersveiligheid of de luchtkwaliteit in de directe omgeving, dan zal de vergunningaanvrager gehouden worden aan de maximum parkeernorm.

Als er verkeerstechnisch of milieutechnisch geen bezwaar is tegen de extra capaciteit, dan zal vanuit parkeren geen bezwaar bestaan tegen de vergunningaanvraag onder de voorwaarde dat deze extra capaciteit dan ook beschikbaar komt voor derden, eventueel tegen marktconforme betaling. Dit kan bijvoorbeeld via abonnementen of publieke toegankelijkheid.

De gemeente Goirle behoudt zich altijd het recht om in overleg met de vergunningaanvrager een hogere parkeereis vast te stellen, om zodoende mogelijke tekorten in de directe omgeving te kunnen compenseren. De kosten voor deze extra parkeerplaatsen komen in dat geval voor rekening van de gemeente Goirle.

### **3.2.4 Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen**

#### *Gelijktijdige aanwezigheid*

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Elke functie en gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. In sommige gevallen, met name bij grote ontwikkelingen, vindt een combinatie van functies plaats. In dat geval dient gekeken te worden naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Op deze wijze is namelijk dubbelgebruik te realiseren, hetgeen uit het oogpunt van kostenbesparing en optimaal gebruik van spaarzame ruimte voor alle partijen wenselijk is.

De mogelijkheden voor dubbelgebruik hangen in de praktijk af van de mate van openbaarheid, de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies in de tijd samenvallen, de locatie van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de diverse bestemmingen. De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans kunnen alleen worden toegepast wanneer verschillende doelgroepen gebruik kunnen maken van dezelfde parkeergelegenheid. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden met de vindbaarheid van de locatie door de verschillende doelgroepen en dient de maximaal acceptabele loopafstand (zie par. 3.2.9) in acht te worden genomen.

Conform de CROW-richtlijn zijn de parkeernormen opgebouwd uit een *gebruikersdeel* en een *bezoekersdeel*. Bij het bepalen van de *gemeentelijke parkeereis* bij multifunctionele projecten wordt vaak het uitgangspunt van maximaal dubbelgebruik gehanteerd. In de praktijk blijken de mogelijkheden van dubbelgebruik vaak echter minder gunstig uit te pakken, waardoor er vooral voor bezoekers onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijken te zijn. Dit betekent bijvoorbeeld dat als parkeerplaatsen één op één worden doorverkocht, deze parkeerplaatsen niet meer kunnen meetellen in de berekening voor dubbelgebruik. Om een meer reëel beeld te krijgen van de minimaal noodzakelijke capaciteit wordt uitgegaan van maximaal dubbelgebruik tussen de bezoekers van de functies (bezoekersdeel), maar gaan we er van uit dat dubbelgebruik onder vaste gebruikers moeilijk te organiseren valt. Verstandig is het daarom in eerste instantie niet uit te gaan van dubbelgebruik onder vaste gebruikers.

In de CROW-richtlijnen is een tabel opgenomen waarin op basis van ervaringen per functie over de specifieke delen van de week het aanwezigheidspercentage wordt weergegeven. Deze tabel wordt ook in Goirle toegepast. In bijlage 2 van deze nota is een overzicht met aanwezigheidspercentages opgenomen voor alle in deze nota voorkomende functies. Indien er

zich koopzondagen voordoen dient voor de functie detailhandel op zondagmiddag gerekend te worden met een aanwezigheidspercentage van 100%.

Tabel 8: Overzicht gelijktijdige aanwezigheid

Gelijktijdige aanwezigheid <sup>6</sup>	Werkdag overdag	Werkdag -middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Bedrijven	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
Ziekenhuis	85%	100%	40%	50%	25%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Bioscoop, theater	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
Sport	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%

#### Berekenwijze parkeervoorziening bij woningen

In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie Wonen wordt bepaald, kan behoorlijk verschillend zijn. Dit is namelijk afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als gedeeltelijke parkeerplaats meetelt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein door middel van een oprit of een garage voor de functie Wonen meetelt aan de aanbodzijde wordt onderstaande tabel gehanteerd. Deze berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen bij woningen sluiten aan bij de berekeningsaantallen zoals deze zijn opgenomen in het CROW.

Tabel 9: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorzieningen	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 6,0 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 11,0 meter diep en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 11,0 meter diep en 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	garage min. 6,0 meter diep en 2,80 meter breed

<sup>6</sup> Werkdag overdag is de periode tot circa 12.00 uur; Werkdag middag tussen circa 12.00 en 18.00 uur; Werkdagavond vanaf circa 18.00 uur

Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 6,0 meter diep en 2,80 meter breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 6,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 11,0 meter diep en 5,0 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 6,0 meter diep en 5,0 meter breed

### 3.2.5 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Ook bij verbouwplannen wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Daarbij hoeft echter niet volledig gecompenseerd te worden voor eventuele tekorten uit het verleden. De volgende rekensystematiek zal bij verbouwplannen worden toegepast. Op basis van de huidige parkeernormen wordt berekend:

- het (fictieve) bezoekersdeel dat bij de bestaande functie in de openbare ruimte wordt opgevangen ( $x_2$ );
- de minimum parkeereis behorende bij de nieuwe functie ( $y_1$  gebruikersdeel;  $y_2$  bezoekersdeel).

Als minimum parkeereis geldt nu de volgende waarde: als  $y_2 > x_2$ , dan  $y_1 + (y_2 - x_2)$ , anders  $y_1$ . Oftewel, het deel van de parkeervraag dat reeds werd opgevangen op de openbare weg (het tekort voor het bezoekersdeel uit het verleden) hoeft niet te worden gecompenseerd. Op eigen terrein dient minimaal het gebruikersdeel gerealiseerd te worden. Wel dient de extra parkeervraag ten opzichte van de vorige functie op eigen terrein te worden gerealiseerd.

Ook voor nieuwbouwplannen op een locatie met een bestaande functie zal deze systematiek worden toegepast, omdat op deze manier de parkeerdruk in de directe omgeving in ieder geval niet nadeliger beïnvloed wordt. Hierbij dient rekening te worden gehouden dat de laatste actieve functie maximaal 3 jaar geleden nog in gebruik was.

Opmerking: Bij deze verrekensystematiek zal nog wel rekening gehouden moeten worden met de momenten waarop de piekbelasting zich voordoet (zie tabel 8 gelijktijdige aanwezigheid).

### 3.2.6 Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding

Indien de toename van de parkeervraag bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding, maximaal 2,0 parkeerplaatsen bedraagt, dan wordt vrijstelling verleend. Indien de toename van de parkeervraag meer dan 2,0 parkeerplaatsen bedraagt, dan wordt geen vrijstelling verleend van de parkeereis.

### 3.2.7 Grote getallen reductie

Een (uitbreiding van) een ontwikkeling van grote omvang zal niet leiden tot een rechtevenredige verhoging van de parkeervraag. Bij grotere ontwikkelingen met een groot aandeel bezoekers ( $> 80\%$ ), mag indien uit de parkeereisberekening volgt dat er meer dan 100 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, een reductie van 15% op de parkeereis worden toegepast.

### 3.2.8 Vervallen van parkeercapaciteit ten gevolge van de ontwikkeling

Bij bouwinitiatieven die gerealiseerd moeten gaan worden op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening of waarbij beschikbare parkeercapaciteit vervalt, moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van deze bestaande parkeercapaciteit. In principe moet het verlies aan capaciteit binnen het project zodanig worden gecompenseerd dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving, met andere woorden

dat de parkeerdruk in de omgeving (straal 150 meter) op het maatgevende<sup>7</sup> moment in de week onder de 85% zal blijven. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichtingen ten aanzien van de parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de vergunningaanvrager en de gemeente.

### 3.2.9 Acceptabele loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden (tabel 10). De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges en wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven.

Vanwege de verdichting van de steden en dorpen en de hierdoor steeds schaarser wordende ruimte zal in de centra en in intensief bebouwde gebieden een grotere loopafstand geaccepteerd moeten worden. Uitgangspunt voor de maximaal acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW publicatie. De hoofdfunctie 'vrije tijd' is qua loopafstanden gelijk gesteld aan de functie winkels. Over het algemeen geldt dat voor een supermarkt een kortere loopafstand geaccepteerd wordt. In aanvulling op de CROW publicatie is de functie 'supermarkt' toegevoegd aan de lijst. De maximaal acceptabele loopafstand bij de functie wonen is 150 meter waar het gaat om de eerste auto behorende bij het huishouden/adres. Voor tweede of derde auto's dient een langere loopafstand geaccepteerd te worden.

De gemeente Goirle streeft ernaar deze maximaal acceptabele loopafstanden bij nieuwe ontwikkelingen toe te passen. Echter, er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen dat afwijken van de maximaal acceptabele loopafstanden legitiem is. De onderstaande maximale loopafstanden gelden niet voor bestaande situaties.

Tabel 10: Maximaal acceptabele loopafstanden nieuwe ontwikkelingen

Hoofdfunctie	Maximaal acceptabele loopafstanden
wonen (eerste auto)	150 meter
winkels	400 meter
supermarkt	150 meter
werkgelegenheid	800 meter
vrije tijd	400 meter
zorgvoorzieningen	150 meter
onderwijsvoorzieningen	150 meter

### 3.2.10 Maatvoering parkeervakken

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op

<sup>7</sup> Het maatgevende moment is de periode van de week waarop de verschillende functies samen gelijktijdig een maximale parkeervraag genereren.



gangbare personenauto's. In bijlage 3 van de nota worden de meest voorkomende afmetingen van parkeervakken weergegeven.

### **3.2.11 Overgangsregeling parkeernormen**

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente op dit moment bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota de tijd krijgen een vergunningverzoek in te dienen op basis van de oude wijze van vaststellen van de parkeernorm.

## 4 Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis. Dit stappenplan is tevens opgenomen in een beslisboom (zie schema beoordeling gemeentelijke parkeereis).

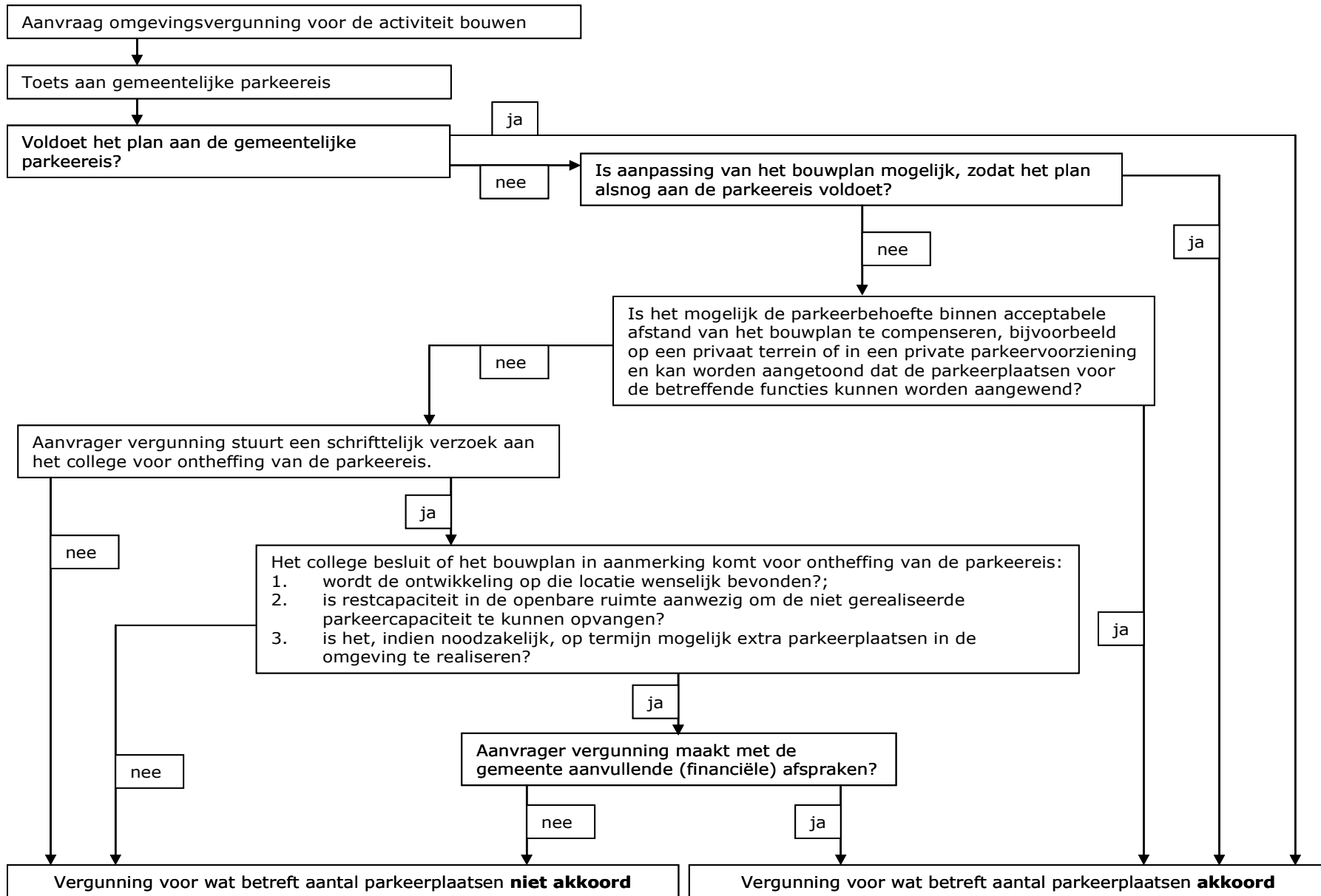
### Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

1. Hoofddoel is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd en dat parkeerplaatsen voldoende toegankelijk moeten zijn, ook voor bezoekers.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein in eerste instantie niet mogelijk blijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van “onevenredige hoge kosten” dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of een aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.
3. Wanneer op een andere wijze aan de parkeereis wordt voldaan dan op eigen terrein, moet nauwkeurig aangegeven worden hoe dit gebeurt. De parkeerbehoefte kan mogelijk binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden gecompenseerd op een naburig privaat terrein of in een private parkeervoorziening. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, middels een privaatrechtelijke overeenkomst kunnen worden aangewend voor een periode van tenminste 10 jaar.
4. Als 1, 2 en 3 niet mogelijk blijken, dan kan in overleg met de gemeente onderzocht worden of de resterende parkeervraag in de omgeving kan worden opgelost, veelal in de openbare ruimte of in een (bestaande) parkeergarage. Belangrijk uitgangspunt daarbij blijft dat daarmee de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft.
5. Bij het zoeken naar een oplossing in de directe omgeving van het bouwplan dient rekening gehouden te worden met acceptabele loopafstanden (zie tabel 10). Tussen het moment van oplevering van het bouwplan en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de directe omgeving moet een zo kort mogelijke periode liggen, bij voorkeur niet langer dan 1 jaar.
6. Als de resterende parkeervraag in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten in principe betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning. Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden

gemaakt. Dit geldt ook indien mogelijk bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte wordt ingezet voor de parkeervraag van de betreffende ontwikkeling.

7. Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is en ook de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd dan dient de vergunningaanvrager om voor ontheffing in aanmerking te komen, een schriftelijk verzoek in te dienen bij het college van Burgemeester en wethouders. Dit geldt ook in het geval dat met medewerking van de gemeente aanvullende capaciteit in de openbare ruimte kan worden gevonden. Het verzoek van de aanvrager moet aannemelijk maken dat redelijkerwijs niet op een andere wijze aan de parkeereis voldaan kan worden.
8. Het college van Burgemeester en wethouders kan besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van Burgemeester en wethouders de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Schema beoordeling gemeentelijke parkeereis:



## Bijlage 1 Overzicht parkeernormen Goirle

<u>Wonen</u> functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
<b>gestapelde woning</b>					
woning groot (meer dan 120 m2 bvo)	woning	1,9	2,1	0,3	bvo NEN 2580
woning midden (tussen 90 en 120 m2 bvo)	woning	1,7	1,9	0,3	
woning klein (kleiner dan 90 m2 bvo)	woning	1,4	1,7	0,3	
<b>niet gestapelde woning</b>					
woning groot (meer dan 150 m2 bvo)	woning	2,0	2,2	0,3	
woning midden (tussen 110 en 150 m2 bvo)	woning	1,8	2,0	0,3	
woning klein (kleiner dan 110 m2 bvo)	woning	1,5	1,8	0,3	
<b>woning overig</b>					
serviceflat/aanleunwoning	woning	0,6	0,8	0,3	zie definitie
verpleeg/verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,8	0,3	zie definitie
kamerverhuur (< 40 m2 bvo)	kamer	0,5	0,8	0,2	woonruimte kleiner dan 40 m2 bvo

<u>Winkels</u> functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
detailhandel, wijk- en buurtcentra	100 m2 bvo	3,0	4,5	85%	
supermarkt	100 m2 bvo	4,0	6,0	85%	
grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	6,0	8,0	85%	
bouwmarkt/tuincentrum	100 m2 bvo	4,0	6,0	85%	
showroom	100 m2 bvo	1,6	1,8	85%	
(week)markt	per meter marktkraam	0,2	0,3	85%	indien geen parkeren achter kraam dan 1,0 pp. per standhouder extra

<u>Werkgelegenheid</u> functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
kantoren	100 m2 bvo	2,3	3,0	15%	
arbeids- / bezoekerextensieve bedrijven (loods, opslag, etc.)	100 m2 bvo	0,8	0,9	5%	
arbeidsintensieve / bezoekerextensieve bedrijven (laboratorium, industrie, werkplaats, etc.)	100 m2 bvo	2,5	2,8	5%	
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100 m2 bvo	6,0	10,0	99%	

Vrije tijd functie - horeca	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
cafetaria	100 m2 bvo	5,0	7,0	90%	
restaurant	100 m2 bvo	12,0	14,0	80%	
café, bar	100 m2 bvo	5,0	7,0	90%	
discotheek	100 m2 bvo	5,0	7,0	90%	
hotel/pensioen	kamer	0,7	1,5	80%	
fastfood	100 m2 bvo	8,0	12,0	90%	
<b>functie - sociaal culturele voorzieningen</b>					
museum, galerij, toonzaal	100 m2 bvo	1,0	1,2	95%	
bibliotheek	100 m2 bvo	1,0	1,2	95%	
bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats	0,3	0,4	95%	
sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	100 m2 bvo	2,0	4,0	90%	
<b>functie - sportvoorzieningen</b>					
sporthal (binnen), gymlokaal	100 m2 bvo	2,5	3,0	95%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
sportveld (buiten)	ha netto terrein	15,0	25,0	95%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
dansstudio, sportschool	100 m2 bvo	3,5	4,5	95%	
squashbaan	baan	1,0	2,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
tennisbaan	baan	2,0	3,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
golfbaan	hole	6,0	8,0	95%	
bowlingbaan, biljart-, snookerzaal	baan / tafel	1,5	2,5	95%	
zwembad	100 m2 bassin	10,0	12,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
manege	box	0,3	0,5	90%	
<b>functie - overige vrije tijdsvoorzieningen</b>					
themapark, pretpark	ha. netto terrein	4,0	12,0	99%	
overdekte speeltuin, hal	100 m2 bvo	3,0	12,0	90%	
speelautomatenhal, gokhal, casino	100 m2 bvo	3,5	5,0	90%	
sauna	100 m2 bvo	5,5	6,5	85%	
camping, bungalowpark	standplaats	0,2	0,3	90%	Indien geen ruimte voor auto (camping)gast bij standplaats/bungalow, dan norm + 1,0 per standplaats/bungalow

<b>Zorgvoorzieningen</b> functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
ziekenhuis	bed	1,5	1,7	65%	bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau	behandelkamer	1,5	2,0	65%	met een minimum van 3,0 pp. per praktijk
apotheek	100 m2 BVO	2,0	2,5	90%	

<b>Onderwijsvoorzieningen</b> functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	collegezaal	20,0	20,0	75%	totale parkeervraag = collegezalen + leslokaal
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	leslokaal	5,0	7,0	75%	
voorbereidend dagonderwijs (VWO, HAVO, VMBO)	per leslokaal	0,5	1,0	5%	leslokaal = circa 30 zitplaatsen
avondonderwijs	per student	0,5	1,0	95%	
basisonderwijs (excl. K&R)	per leslokaal	0,5	1,0	5%	exclusief Kiss & Ride
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf (excl. K&R)	per arbeidsplaats	0,6	0,8	5%	exclusief Kiss & Ride
Kiss&Ride (K&R)	100 leerlingen	7,0	9,0	100%	

<b>Overige voorzieningen</b> functie	eenheid	parkeernorm		bezoekers aandeel	opmerkingen
		min. norm	max. norm		
volkstuin	perceel	0,3	0,5	100%	
religiegebouw (kerk, synagoge, etc.)	zitplaats/gebedsplaats	0,1	0,3	99%	
religiegebouw (moskee)	zitplaats/gebedsplaats	0,1	0,3	99%	
begraafplaats, crematorium	per gelijktijdige begravenis/crematie	20,0	30,0	99%	

## Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages Goirle – uitgebreide lijst

Uitgebreide lijst aanwezigheidspercentages	Werkdag-overdag	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
<b>functie: wonen</b>							
woningen (gestapeld en niet gestapeld)	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
serviceflat/aanleunwoning	80%	80%	100%	90%	80%	100%	100%
verpleeg/verzorgingstehuis	80%	80%	100%	90%	80%	100%	100%
kamerverhuur (kleiner dan 40 m2 bvo)	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
<b>functie: winkels</b>							
stadsdeel-, wijk- en buurtcentra	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
supermarkt (wijkverzorgend)	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
bouwmarkt/tuincentrum	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
showroom	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
(week)markt	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%
<b>functie: werkgelegenheid</b>							
kantoren	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
arbeids- / bezoekerextensieve bedrijven (loods, opslag, etc.)	100%	100%	15%	15%	15%	0%	0%
arbeidsintensieve / bezoekerextensieve bedrijven (laboratorium, industrie, werkplaats, etc.)	100%	100%	15%	15%	15%	0%	0%
bedrijfsverzamelgebouw	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100%	100%	50%	50%	100%	50%	50%
<b>vrije tijd - functie: horecavoorzieningen</b>							
cafeteria	30%	40%	100%	100%	75%	100%	45%
restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
café, bar	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
discotheek	0%	0%	0%	80%	0%	100%	0%
hotel/pension	40%	40%	100%	100%	100%	100%	100%
fastfood	80%	100%	100%	100%	80%	100%	80%
<b>vrije tijd - functie: sociaal culturele voorzieningen</b>							
museum, galerij, toonzaal	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
bioscoop, theater, schouwburg	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
<b>vrije tijd - functie: sportvoorzieningen</b>							
sporthal (binnen), gymlokaal	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%
sportveld (buiten)	10%	40%	100%	100%	100%	10%	100%
dansstudio, sportschool	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%
squashbaan	10%	40%	100%	100%	60%	100%	40%
tennisbaan	10%	40%	100%	100%	60%	100%	40%



golfbaan	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
bowlingbaan, biljart-, snookerzaal	10%	40%	100%	100%	60%	100%	100%
zwembad	100%	80%	100%	100%	100%	80%	100%
manege	10%	40%	100%	100%	100%	60%	60%
<b>vrije tijd - functie: overig</b>							
themapark, pretpark	30%	100%	100%	100%	100%	80%	100%
overdekte speeltuin, hal	30%	100%	100%	100%	100%	80%	100%
speelautomatenhal	50%	100%	100%	100%	100%	80%	100%
sauna	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
camping, bungalowpark	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<b>functie: zorgvoorzieningen</b>							
ziekenhuis	85%	100%	40%	50%	25%	40%	40%
arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
apotheek	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
<b>functie: onderwijsvoorzieningen</b>							
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
voorbereidend dagonderwijs (VWO, HAVO, VMBO)	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
basisonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Kiss&Ride	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>functie: overige voorzieningen</b>							
volkstuin	50%	50%	75%	40%	100%	40%	80%
religiegebouw (kerk, synagoge, etc.)	10%	20%	70%	10%	10%	100%	70%
religiegebouw (moskee)	10%	100%	70%	10%	100%	100%	70%
begraafplaats, crematorium	100%	100%	10%	5%	100%	5%	10%

## Bijlage 3 Maatvoering parkeervakken

### Maatvoering straatparkeren

In het geval een openbare parkeerplaats op maaiveld wordt gerealiseerd dient een parkeervak in het geval van haaksparkeren minimaal de afmeting van 2,5 meter bij 5,0 meter te hebben. Hierbij dient de parkeerweg een afmeting te hebben van tenminste 6,0 meter. De breedtetoeslagen die van toepassing zijn bij gebouwde voorzieningen (tabel 11) zijn ook van toepassing bij straatparkeerplaatsen. Langsparkeervakken hebben de afmeting van minimaal 2,0 bij 6,0 meter. Indien een strook met langsparkeervakken gerealiseerd wordt, dan kan voor ieder 'tussenvak' eventueel een lengte van 5,5 meter worden aangehouden.

### Maatvoering parkeren gebouwde voorzieningen

De vakbreedte in parkeergarages is afhankelijk van het gebruikstype. Bij winkelcentra moeten de vakken bijvoorbeeld breder zijn dan bij garages voor personeel. Als een goed comfort wordt nagestreefd kan worden uitgegaan van de afmetingen in tabel 11. Deze afmetingen zijn ontleend aan de uitgave Praktijkboek Parkeergarages (april 2007).

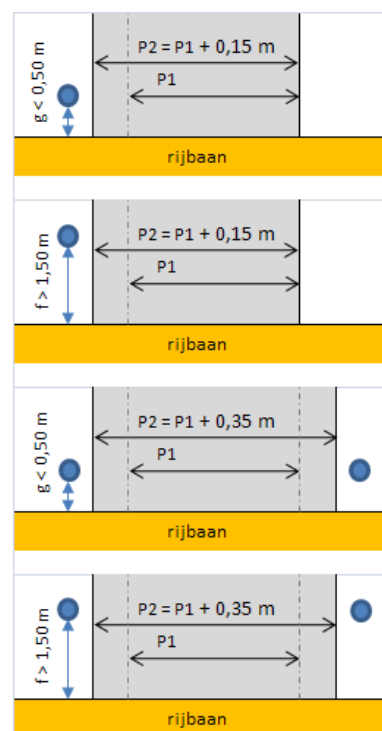
Tabel 11: Breedte van parkeervakken

Soort garage	Minimale breedte parkeervak (P1)	Extra bij een wand of kolom	Extra bij wand of kolom aan weerszijden
parkeergarage voor winkelend publiek, kortparkeerders bij ziekenhuizen	2,50 - 2,60 m.	0,15 m	0,35
stallinggarage voor personeel van bedrijven of bewoners	2,40 - 2,50 m	0,15 m	0,35

Afbeelding 12: P1 = standaardvakbreedte / P2 = vakbreedte inclusief toeslag

Als er sprake is van wanden naast de parkeervakken dan moeten deze afmetingen worden opgehoogd met breedtetoeslagen, zoals vermeld in NEN 2443. De breedtetoeslag bedraagt voor één zijwand 0,15 m en bij twee wanden 0,35 m. Deze breedtetoeslag geldt conform NEN 2443 ook als er kolommen binnen 0,50 m van de rijbaan staan of als de afstand tot de kolom vanaf de rijbaan groter is dan 1,50 m. Deze toeslag is vereist vanwege extra manoeuvreerruimte of uitstapruimte. Hoewel er dus een klein gebied is waar kolommen geplaatst kunnen, zonder rekening te houden met een breedtetoeslag, is het beter in het geval er wanden of kolommen aanwezig zijn om de breedtetoeslag altijd op te nemen.

Voor het parkeercomfort zijn tevens de breedte van de parkeerweg en de parkeerhoek relevant. Uitgangspunt is dat de parkeerweg voldoende breed dient te zijn waardoor de bereikbaarheid van de parkeervoorziening gewaarborgd is. Gegevens over rijbaanbreedte en de onderling relatie met de parkeerhoek en de vakbreedte staan met overzichtelijke tabellen



beschreven in NEN 2443.

Tevens dient rekening te worden gehouden met extra ruimte die mogelijk benodigd is om achter een parkeervak liggende toegangen te kunnen bereiken. De ruimte die benodigd is om langs een geparkeerd voertuig te lopen om bijvoorbeeld een berging te bereiken dient als extra ruimte opgenomen te worden en maakt geen deel uit van de genoemde minimale parkeervakbreedte.

## Bijlage 4 Rekenvoorbeelden

### Rekenvoorbeeld 1: Ontwikkeling restaurant

Een ondernemer wil een restaurant realiseren. Het restaurant zal een oppervlakte van 184 m<sup>2</sup> bvo krijgen. De parkeernorm voor een restaurant is: 12 – 14 pp. per 100 m<sup>2</sup> bvo (aandeel bezoek 80%). Conform de parkeernormering betekent dit dat er minimaal 22,1 en maximaal 25,8 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Ten behoeve van deze ontwikkeling is dus het uitgangspunt dat 23 parkeerplaatsen (afronding naar boven) op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden, waarvan tenminste 80% (= 18 parkeerplaatsen) openbaar toegankelijk voor het bezoekersdeel moet zijn.

De ondernemer zal volgens de plannen op eigen terrein 24 parkeerplaatsen realiseren ten behoeve van zijn personeel en klanten. Dit aantal parkeerplaatsen bevindt zich binnen de bandbreedte conform de normering. De vergunningaanvraag is voor wat betreft parkeren akkoord.

### Rekenvoorbeeld 2: Ontwikkeling appartementen en kantoorruimte

Er worden 25 appartementen gerealiseerd (ieder 105 m<sup>2</sup> bvo). In de plint van het appartementencomplex komt een apotheek (190 m<sup>2</sup> bvo), een huisarts (met 1 behandelkamer) en kantoorruimte (80 m<sup>2</sup> bvo) ten behoeve van een makelaarskantoor.

Volgens de nota Parkeernormen en uitvoeringsregels van de gemeente Goirle blijkt dat de te hanteren norm voor woningen met een dergelijke oppervlakte minimaal 1,7 parkeerplaats is. Een apotheek heeft een minimale parkeervraag van 2,0 pp. per 100 m<sup>2</sup> bvo en voor een huisarts met één behandelkamer geldt minimaal 3,0 pp. per praktijk. Omdat in dit stadium al bekend is dat er een makelaarskantoor (zijnde met baliefunctie) zich zal gaan vestigen, wordt de bovengrens voor de bandbreedte voor kantoren aangehouden van 3,0 pp. per 100 m<sup>2</sup> bvo.

De ontwikkelaar heeft een vergunningaanvraag ingediend waarbij voorzien is in de realisatie van 25 parkeerplaatsen in een gebouwde parkeervoorziening onder het complex. Deze parkeerplaatsen worden één op één mee verkocht met de appartementen (kadastrale koppeling met kettingbeding). Daarnaast wordt op eigen terrein een parkeerterrein aangelegd met 22 parkeerplaatsen.

Uit de gemeentelijke toets volgt de onderstaande tabel (parkeerbalans).

Totaaloverzicht - Aandeel vast + Aandeel bezoek			Parkeernorm gemeente			Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden	Norm pp	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag	middag	
<b>functies</b>													
appartementen	25	appartementen (105 m <sup>2</sup> )	1,0	per woning (geen dg)	25	25	25	25	25	25	25	25	25
appartementen	25	appartementen (105 m <sup>2</sup> )	0,7	per woning	18	9	11	18	16	11	11	11	12
apotheek	190	m <sup>2</sup> bvo	2,0	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4	4	4	1	1	1	0	0	0
huisarts	1	behandelkamer	3,0	min. per praktijk	3	3	3	1	0	0	0	0	0
kantoren	80	m <sup>2</sup> bvo	3,0	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2	2	2	0	0	0	0	0	0
<b>totaal zonder dg</b>					<b>52</b>	<b>43</b>	<b>45</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>38</b>	
<b>Totaaloverzicht - Aandeel vast</b>													
Aantal	Eenheden	Norm pp	% vast	Parkeernorm gemeente per eenheid	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag	
vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag	avond	middag	avond	middag	middag	
<b>functies</b>													
appartementen	25	appartementen (105 m <sup>2</sup> )	1,0	nvt	per woning	25	25	25	25	25	25	25	25
appartementen	25	appartementen (105 m <sup>2</sup> )	0,4	nvt	per woning	10	5	6	10	9	6	6	7
apotheek	190	m <sup>2</sup> bvo	2,0	10%	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0	0	0	0	0	0	0
huisarts	1	behandelkamer	3,0	35%	min. per praktijk	1	1	1	0	0	0	0	0
kantoren	80	m <sup>2</sup> bvo	3,0	85%	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2	2	2	0	0	0	0	0
<b>totaal zonder dg</b>					<b>39</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	
<b>Totaaloverzicht - Aandeel bezoek</b>													
Aantal	Eenheden	Norm pp	% bezoek	Parkeernorm gemeente per eenheid	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag	
vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag	avond	middag	avond	middag	middag	
<b>functies</b>													
appartementen	25	appartementen (115 m <sup>2</sup> )	0,3	nvt	per woning	8	4	5	8	7	5	5	5
apotheek	190	m <sup>2</sup> bvo	2,0	90%	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3	3	3	1	1	1	0	0
huisarts	1	behandelkamer	3,0	65%	min. per praktijk	2	2	2	1	0	0	0	0
kantoren	80	m <sup>2</sup> bvo	3,0	15%	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal zonder dg</b>					<b>13</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	

Voor de toekomstige functies zijn zonder toepassing van dubbelgebruik, 52 parkeerplaatsen benodigd. De verdeling *aandeel vaste gebruikers* en *aandeel bezoek* is respectievelijk 39 en 13. Op basis van de rekenregels voor dubbelgebruik (dg) wordt vastgesteld dat er op het maatgevend moment 'werkdag avond' minimaal 45 parkeerplaatsen benodigd zijn. Hierbij is rekening gehouden met het feit dat de parkeerplaatsen in de parkeerkelder niet dubbel gebruikt kunnen worden. Het maatgevend moment voor het aandeel vaste gebruikers (met dg) is: werkdag avond 36 pp. Het maatgevend moment voor aandeel bezoek (met dg) is: werkdag middag 10 pp. Dit betekent dat tenminste 10 van de te realiseren parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn.

De ontwikkelaar heeft een vergunningaanvraag ingediend waarbij voorzien is in de realisatie van 25 parkeerplaatsen in een gebouwde parkeervoorziening onder het complex (één parkeerplaats per appartement). Deze parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk. Daarnaast zijn 22 parkeerplaatsen binnen het plangebied op maaiveld opgenomen. De ingediende vergunningaanvraag wordt voor wat betreft het parkeren akkoord bevonden.

#### Rekenvoorbeeld 4: Voormalig hotel wordt sportschool

Een voormalige hotel zal worden omgebouwd tot een sportschool. Het hotel had 19 kamers met een totale oppervlakte van 400 m2 bvo. Uit de gemeentelijke toets blijkt dat het voormalige hotel een minimale parkeervraag van 13,3 parkeerplaatsen had.

Totaaloverzicht - Aandeel vast + Aandeel bezoek		Parkeernorm gemeente			Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden	Norm pp		per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
functies												
hotel	19	kamer	0,7	-	per kamer	13,3	5,3	5,3	13,3	13,3	13,3	13,3
<b>totaal zonder dg</b>						<b>13,3</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>	<b>13,3</b>	<b>13,3</b>	<b>13,3</b>	<b>13,3</b>

De toekomstige sportschool heeft de volgende parkeervraag:

Totaaloverzicht - Aandeel vast + Aandeel bezoek		Parkeernorm gemeente			Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden	Norm pp		per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
functies												
sportschool	400	m2 bvo	3,5	-	per 100 m2 bvo	14,0	4,2	7,0	14,0	12,6	14,0	11,9
<b>totaal zonder dg</b>						<b>14,0</b>	<b>4,2</b>	<b>7,0</b>	<b>14,0</b>	<b>12,6</b>	<b>14,0</b>	<b>11,9</b>
Totaaloverzicht - Aandeel vast		Parkeernorm gemeente			Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden	Norm pp	% vast	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
functies												
sportschool	400	m2 bvo	3,5	5%	per 100 m2 bvo	0,7	0,2	0,4	0,7	0,6	0,7	0,6
<b>totaal zonder dg</b>						<b>0,7</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>
Totaaloverzicht - Aandeel bezoek		Parkeernorm gemeente			Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden	Norm pp	% bezoek	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
functies												
sportschool	400	m2 bvo	3,5	95%	per 100 m2 bvo	13,3	4,0	6,7	13,3	12,0	13,3	11,3
<b>totaal zonder dg</b>						<b>13,3</b>	<b>4,0</b>	<b>6,7</b>	<b>13,3</b>	<b>12,0</b>	<b>13,3</b>	<b>11,3</b>

Uit de parkeereisberekening blijkt dat de nieuwe sportschool een parkeervraag van tenminste 14 parkeerplaatsen heeft. De maatgevende momenten zijn de werkdag avond en de zaterdagmiddag. Dit betekent dat minimaal 1 parkeerplaatsen ( $14 - 13,3 = 0,7$ ) extra moeten worden gerealiseerd.

De gemeente Goirle geeft vrijstelling indien de toename van de parkeervraag bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding, maximaal 2,0 parkeerplaatsen bedraagt. De ingediende vergunningaanvraag wordt voor wat betreft het parkeren akkoord bevonden.