

ACTUALISATIE NOTA PARKEERNORMEN 2019



Colofon:

Versie: definitief, vastgesteld door college van burgemeester en wethouders op 24-09-2019

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	DE NOODZAAK VAN PARKEERNORMEN DIE ANDERE VORMEN VAN MOBILITEIT STIMULEREN	3
1.3	DOELSTELLINGEN	4
1.4	LEESWIJZER	5
2	Het toepassingskader autoparkeren	6
2.1	DE TOEPASSING VAN DE AUTOPARKEERNORMEN	6
2.2	UITZONDERINGEN TOEPASSINGSKADER	9
2.3	UITZONDERLIJKE GEBIEDEN EN SITUATIES	9
3	Het toepassingskader fietsparkeren	10
3.1	DE TOEPASSING VAN DE FIETSPARKEERNORMEN	10
3.2	BANDBREEDTE PARKEEROPGAVE	10
4	Juridisch kader, instrumenten voor sturing	11
4.1	TOETSING VIA BESTEMMINGSPLAN EN OMGEVINGSVERGUNNING	11
4.2	NOTA PARKEERNORMEN IS EEN BELEIDSREGEL, TOETSINGSKADER	11
4.3	JURIDISCHE VERANKERING MOBILITEITSCORRECTIE	11
4.4	SAMENVATTEND	12
4.5	OVERGANGSREGELING	12
Bijlage 1.	Begrippenlijst	13
Bijlage 2.	Beleidskaders	14
Bijlage 3.	Toelichting toepassingskader voor auto's	16
	STAP 1: BEPALING NORMATIEVE PARKEERBEHOEFTE	16
	STAP 2: TOETS DUBBELGEBRUIK	18
	STAP 3: TOEPASSEN MOBILITEITSCORRECTIE	18
	STAP 4: GEBRUIK VAN BESTAANDE PARKEERVOORZIENINGEN	19
	STAP 5: GEBRUIK EIGEN TERREIN	20
	STAP 6: AFKOOP VIA MOBILITEITSFONDS	21
Bijlage 4.	Drie rekenvoorbeelden	23
	VOORBEELD 1. DUBBELGEBRUIK	23
	VOORBEELD 2. TOEPASSING MOBILITEITSCORRECTIE	24
	VOORBEELD 3. GEBRUIK BESTAANDE PARKEERCAPACITEIT	25
Bijlage 5.	Overzichtskaart zone-indeling	28
Bijlage 6.	Loopafstanden	29
Bijlage 7.	Aanwezigheidspercentages	30
Bijlage 8a.	Overzicht parkeernormen centrum	31
Bijlage 8b.	Overzicht parkeernormen schilwijk	34
Bijlage 8c.	Overzicht parkeernormen restgebied	37
Bijlage 8d.	Overzicht parkeernormen tiny houses project Buurtschap te Veld (restgebied)	40
Bijlage 9.	Fietsparkeernormen	41
Bijlage 10.	Overzicht stappenplan toepassingskader autoparkeernorm	44

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Eindhoven biedt een aangename omgeving om te leven en te werken. Dit vindt niet alleen het groeiend aantal buitenlandse medewerkers bij internationals in stad en regio, maar ook de mensen die al langer in Eindhoven wonen. Het behoud van deze kwaliteit stelt de gemeente voor enkele forse uitdagingen: een gezonde leefomgeving (in relatie tot luchtkwaliteit en geluidsoverlast, maar ook in relatie tot hittestress), voorzieningen in brede zin van het woord, inclusief een aantrekkelijke, groene en duurzame openbare ruimte, een veilige en inclusieve samenleving waar iedereen naar eigen vermogen mee kan doen en de duurzame bereikbaarheid van met name het stadscentrum. De groeiopgave van de stad is daarmee een integraal vraagstuk.

1.2 De noodzaak van parkeernormen die andere vormen van mobiliteit stimuleren

De geldende parkeernormen (2016) zijn erop gericht dat er voldoende parkeergelegenheid is, bij voorkeur op eigen terrein. De afgelopen jaren bleek dit uitgangspunt steeds meer problemen op te leveren. Gebiedsontwikkelingen in het centrum hebben reeds een hoge planexploitatie, waarbij de huidige parkeernormen op eigen terrein niet langer reëel zijn:

- Elke m² parkeerruimte telt extra zwaar als ook rekening moet worden gehouden met waterberging, vergroening en een aangename verblijfsruimte.
- Het aanbod van andere, duurzamere mobiliteitsoplossingen groeit, waarmee initiatiefnemers meer mogelijkheden hebben om anders om te gaan met de bereikbaarheid en parkeren in een plan.
- Er een relatie tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal verkeersbewegingen van en naar de stad. Als er meer parkeerplaatsen in het centrum komen, neemt ook het aantal verkeersbewegingen toe. Er komt een moment, waarop de verkeersbewegingen niet meer verwerkt kunnen worden binnen de huidige wegenstructuur. Omdat dit niet opgelost kan worden met de aanleg van extra wegen – het stadscentrum biedt maar beperkte ruimte – wordt ingezet op andere vormen van mobiliteit.

Met de aanpassing van de nota parkeernormen wordt het mogelijk om op een andere manier in de parkeerbehoefte te voorzien, waarbij tegelijkertijd duurzame vormen van mobiliteit in de stad worden gestimuleerd.

Maatwerk in het centrum

Vooraf in en nabij het centrum is van belang om met andere mobiliteitsoplossingen te komen. In en rondom het centrum zijn op dit moment ruim 10.000 betaalde openbare parkeerplaatsen aanwezig. Daarvan is tijdens piekuren ca. tweederde tot driekwart bezet. Daarnaast zijn nog vele private parkeerplaatsen aanwezig.

Uitbreiding van parkeren in en rond het centrum is bij groei van de behoefte niet gewenst, omdat het wenselijk is de bestaande parkeercapaciteit beter en efficiënter te benutten. In het centrum is maatwerk met een combinatie van mobiliteitsvormen zeer goed mogelijk. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- zo min mogelijk parkeerplaatsen op de locatie zelf;

- eventuele nieuwe parkeervoorzieningen zijn alleen mogelijk voor de functie wonen;
- bezoekersparkeren en parkeren voor alle andere functies wordt opgelost in het huidige parkeeraanbod in/rond het centrum of aan de rand van de stad;
- ontwikkelaar doet een bijdrage in het mobiliteitsfonds, dat is ingesteld om (duurzame) stadsbrede mobiliteitsvoorzieningen te (co)financieren, zoals:
 - *Smart hubs*
In de toekomst wordt meer ingezet op parkeren op afstand. Het aanbieden van een aantrekkelijke overstap aan de rand van de stad draagt bij aan een duurzamere bereikbaarheid van het centrum. Door de ontwikkeling van zogenaamde Smart Hubs wordt het mogelijk de last mile op verschillende wijze te overbruggen. Bovendien biedt een Smart Hub extra voorzieningen voor de mobilist om de overstap zo goed mogelijk te faciliteren.
 - *Deelauto*
In 10 jaar tijd is autodelen uitgegroeid tot een serieus alternatief voor de eigen auto. Dit blijkt uit de jaarlijkse Monitor Autodelen van kennisplatform CROW-KpVV. De gemeente is in gesprek met diverse aanbieders om te kijken of het aanbod deelauto's te verruimen. Daarnaast is het voorzien in deelauto's op ontwikkellocaties ook een manier om te voorzien in mobiliteit, waardoor het aantal te realiseren parkeerplaatsen af kan nemen. In en rond het centrumgebied is het mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen parkeerplaatsen voor commerciële deelauto's te realiseren. Om deelmobiliteit te bevorderen heeft Eindhoven de Agenda Deelmobiliteit opgesteld, waarin naar een stadsbreed systeem van deelmobiliteit wordt toegewerkt.
 - *MaaS (Mobility As a Service)*
Mobility as a Service staat voor het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bv. Mobiele app) met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties.
 - *Fiets(parkeer)voorzieningen*
Op basis van deze nota voorziet elk plan in de vereiste norm voor fietsparkeer-voorzieningen. Vanuit het mobiliteitsfonds is het mogelijk stadsbrede of specifieke fietsvoorzieningen te (co)financieren die bijdragen aan versterking van de fiets als duurzaam alternatief voor automobiliteit.

1.3 Doelstellingen

De gemeente Eindhoven wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren 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 of verbetert. Bovendien wil de gemeente 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.

Een tekort aan parkeercapaciteit kan een bron van overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is noodzakelijk bij het oplossen van het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel¹.

Het doel van het toepassen van de gemeentelijke parkeernormen is ervoor te zorgen dat een (nieuwe of her)ontwikkeling op de beleidsmatig gewenste wijze voorziet in de parkeeropgave en daarmee niet leidt tot parkeeroverlast in de omgeving, waarbij de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling zo veel mogelijk wordt beperkt.

1.4 Leeswijzer

De opbouw van deze nota is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het toepassingskader van het autoparkeren. In hoofdstuk 3 wordt het toetsingskader voor fietsparkeren toegelicht en hoofdstuk 4 beschrijft het juridisch kader. In de bijlagen staan de overzichten van de parkeernormen en bijbehorende gegevens en wordt nadere (achtergrond)informatie gegeven over het parkeernormenbeleid.

¹ Ministerie van I en M; Parkeerbeleid als stuurmiddel voor woon-werkverkeer, Inzichten in drijvers marktaandeel auto als basis voor duurzaam bereikbaarheidsbeleid, januari 2019.

2 Het toepassingskader autoparkeren

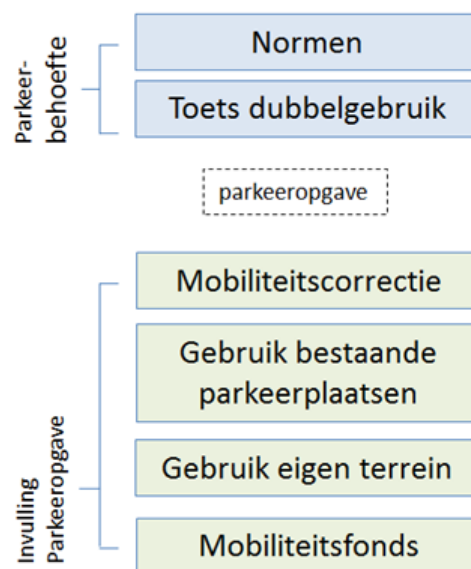
Aan de toetsing voor autoparkeren liggen de volgende uitgangspunten ten grondslag:

1. Een nieuwe planontwikkeling mag geen parkeeroverlast voor de nabije omgeving veroorzaken.
2. De verkeersaantrekkende werking en het aantal parkeerplaatsen voor een nieuwe ontwikkeling dient maximaal beperkt te worden.

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de parkeeropgave voor auto's van een planontwikkeling tot stand komt. Vervolgens komt de toepassing van de parkeernormen aan bod en worden de alternatieve oplossingen beschreven.

2.1 De toepassing van de autoparkeernormen

Deze nota legt een transparant toetsingskader vast voor nieuwe planontwikkelingen in Eindhoven. In aansluiting op het bouwproces wordt de parkeeropgave stapsgewijs berekend. Het proces, waarbij de gemeente en initiatiefnemer met elkaar overleg kunnen voeren, leidt tot de parkeeropgave en wordt schematisch weergegeven in onderstaande figuur.



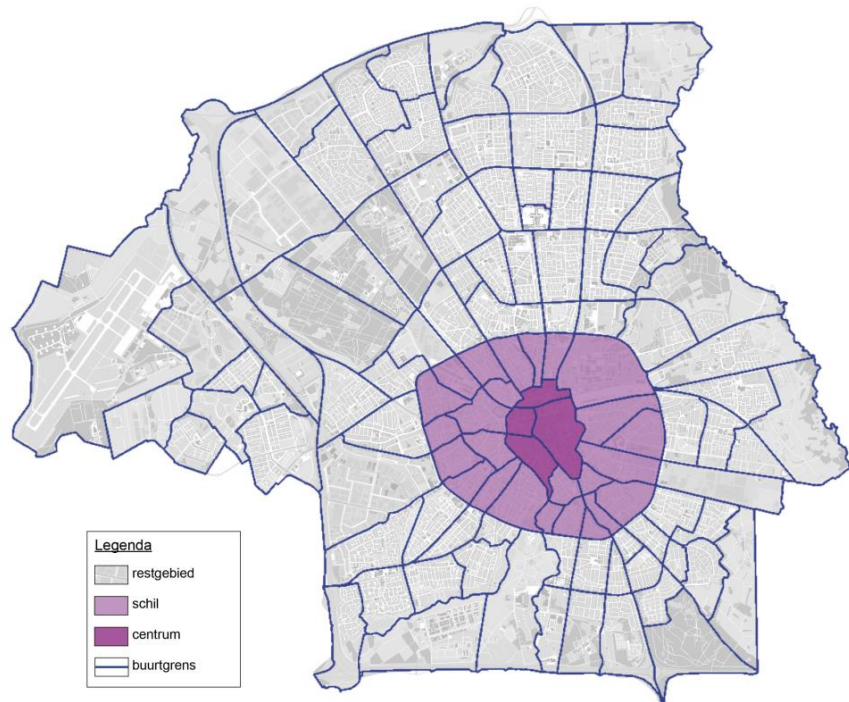
Afbeelding 1. Toepassingskader Nota Parkeernormen

Het toepassingskader in stappen:

Uitgangspunt is dat bij nieuwe planontwikkelingen nooit parkeervergunningen en bezoekersregelingen voor parkeren op de openbare weg worden verstrekt. Nieuwe bewoners komen dus in huidige en toekomstige parkeerrestrictiegebieden niet in aanmerking voor een gemeentelijke parkeervergunning dan wel bezoekersregeling. De adressen behorende bij de planontwikkeling worden toegevoegd aan het POET (Parkeren Op Eigen Terrein)-overzicht.

Stap 1: Bepaling normatieve parkeerbehoefte

Bij elk plan wordt eerst gekeken welke normatieve parkeerbehoefte er geldt. Per functie wordt het normatieve aantal parkeerplaatsen van het betreffende plan berekend. Dit aantal parkeerplaatsen (op gehele getallen afgerond naar boven) is de parkeerbehoefte die bij het plan hoort. In Eindhoven wordt in de parkeernormering onderscheid gemaakt tussen centrum, schilwijk en restgebied.



Afbeelding 2. Overzichtskartaal zone-indeling

Stap 2: Toets dubbelgebruik

Bovenstaand aantal (berekende) parkeerplaatsen geeft invulling aan een belangrijk deel van de parkeerbehoefte, maar het kan zijn dat verschillende doelgroepen op andere tijden gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Om dat in beeld te brengen is een toets nodig van het dubbelgebruik. Dit wil zeggen dat voor alle maatgevende momenten bepaald wordt of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de parkeerbehoefte op het betreffende moment.

Parkeeropgave (Uitkomst stap 1 en 2)

Met het doorlopen van de stappen 1 en 2 is de theoretische parkeeropgave voor de nieuwe planontwikkeling bepaald die beantwoordt aan de doelstelling om een passende parkeeroplossing te bieden en geen parkeeroverlast in de omgeving te veroorzaken. Omdat wordt gestreefd naar een groene en duurzame stad, is het wenselijk waar mogelijk minder parkeerplaatsen te realiseren dan de berekende parkeerbehoefte. In onderstaande stappen zijn de mogelijkheden weergegeven om deze parkeeropgave in te vullen. In alle gevallen geldt dat de voorgestelde parkeeroplossing slechts van toepassing kan worden verklaard, als deze structureel en beheersbaar kan worden gemaakt.

Stap 3: Mobiliteitscorrectie

Met een mobiliteitscorrectie wordt de (normatieve) parkeerbehoefte anders ingevuld dan met (reguliere) parkeerplaatsen. Dit kan door de parkeeropgave (deels) op te vangen door:

- te ontwikkelen nabij haltes van het HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
Voor een ontwikkeling in de directe nabijheid van een HOV-halte zijn de volgende correctiefactoren voor de parkeeropgave van toepassing:
 - binnen 800 m hemelsbreed van station Eindhoven Centraal: - 50%
 - binnen 400 m hemelsbreed van een HOV-halte en station Strijp S: - 25%
- door het inzetten van deelauto's voor bewoners, waarbij één deelauto:
 - in het centrum maximaal 10 parkeerplaatsen vervangt
 - in de schilwijken maximaal 7 parkeerplaatsen vervangt
 - in het restgebied maximaal 4 parkeerplaatsen vervangt
- de inzet van duurzaam alternatief vervoer. Dit is maatwerk, waarbij de omvang van de correctie van het aantal parkeerplaatsen in onderling overleg zal worden bepaald.

Met een mobiliteitsplan wordt aangetoond hoe met de mobiliteitscorrectie aan de parkeeropgave wordt tegemoetgekomen. In het centrum en de schilwijken is de initiatiefnemer verplicht om een mobiliteitsplan op te (laten) stellen bij nieuwe ontwikkelingen, waarbij gestreefd wordt naar de maximale inzet van de mobiliteitscorrectie.

Zie bijlage 3 voor de toelichting op bovengenoemde mogelijkheden.

Stap 4: Gebruik van bestaande parkeerplaatsen

Omdat het gewenst is de bestaande parkeerplaatsen in de stad zo goed mogelijk willen benutten, kan de initiatiefnemer de parkeeropgave ook (deels) invullen met private of openbare ongebruikte parkeerplaatsen. Dit kan door bijvoorbeeld gebruik te maken van een bestaand (privé) parkeerterrein van kantoren voor nieuwe woningen, door overcapaciteit in privé parkeergarages bij woningen, inzet van een openbare parkeergarage of gebruik maken van openbare parkeerplaatsen in de straat. Hier dient rekening te worden gehouden met de acceptabele loopafstanden per functie.

Aangetoond moet worden dat de openbare dan wel private parkeerplaatsen tijdens de maatgevende tijdstippen in de huidige situatie onbenut zijn. Bij gebruik van openbare parkeerplaatsen moet door middel van een onafhankelijk parkeeronderzoek aangetoond worden dat de toename niet leidt tot een overschrijding van de maximaal parkeerbezetting van 90%.

In de schilwijken en het restgebied staat de gemeente het gebruik van maximaal 10 openbare parkeerplaatsen toe bij een nieuwe planontwikkeling. Uit het parkeeronderzoek moet blijken of dit mogelijk is. Dit maximum is ingevoerd om andere ontwikkelingen ook mogelijk te kunnen maken. Omdat de openbare ruimte schaars is, dient per benodigde parkeerplaats een bijdrage worden geleverd in het mobiliteitsfonds conform de bedragen genoemd onder stap 6.

Stap 5: Gebruik eigen terrein

Voor de parkeerbehoefte die resteert na het doorlopen van stap 1 t/m 4 kunnen op eigen terrein parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit worden dan privé parkeerplaatsen voor (deel)auto's. Aangetoond moet worden dat de parkeerplaatsen voldoen aan de minimale afmetingen en goed bereikbaar zijn.

Stap 6: Afkoop Mobiliteitsfonds

Indien een plan na stap 5 de parkeeropgave niet (volledig) heeft ingevuld, dient voor het restant van de parkeeropgave in het Mobiliteitsfonds een bijdrage geleverd worden per benodigde parkeerplaats. Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt bijgedragen aan de ontwikkeling van stadsbrede duurzame alternatieve mobiliteitsvoorzieningen.

De gemeente kent verschillende afkoopmogelijkheden (zie bijlage 3 – stap 6 voor nadere toelichting). In onderstaande tabel zijn de afkoopbedragen per parkeerplaats opgenomen. De beoordeling of gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheden van de afkoopregeling ligt altijd bij de gemeente.

Afkoopmogelijkheden	Afkoopbedrag (per parkeerplaats)		
	centrum	schilwijk	restgebied
1. Plan voorziet in deelauto op vaste parkeerplaats (parkeerdruk \leq 90%)	€ 250	€ 0	€ 0
2. Plan voorziet in deelauto zonder vaste parkeerplaats (parkeerdruk > 90%)	€ 500	€ 250	€ 0
3. Plan vangt (deel) parkeeropgave op in openbaar aanbod (parkeerdruk \leq 90%)	€ 1.000	€ 1.000 (max. 10 pp)	€ 1.000 (max. 10 pp)
4. Plan lost (deel) parkeeropgave op d.m.v. bijdrage aan stadsbrede alternatieve mobiliteitsoplossingen	€ 1.000	€ 2.500	€ 5.000

Tabel 1: Afkoopbedragen mobiliteitsfonds gemeente Eindhoven

2.2 Uitzonderingen toepassingskader

Het college van burgemeester en wethouders verklaart de verplichte parkeernormen niet van toepassing in het volgende gevallen:

- Bij kleine (her)ontwikkelingen (geen woonfunctie) waarbij het verschil tussen de normatieve parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 3 parkeerplaatsen.

2.3 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. De afwijkende parkeernorm zal in dat geval in het bestemmingsplan voor het betreffende ontwikkeling worden vastgelegd.

3 Het toepassingskader fietsparkeren

Eindhoven heeft (ruimtelijke-)mobiliteitsambities en is met name in het centrum waar de ruimte schaars is, op zoek naar duurzame alternatieven voor autoverkeer. Hierbij wordt vooral ingezet op de fiets, het openbaar vervoer en het lopen. Om te waarborgen dat bij ontwikkelingen ook goede stallingsmogelijkheden voor de fiets worden gerealiseerd, zijn ook fietsnormen opgenomen in de nota parkeernormen.

De systematiek voor fietsen is vergelijkbaar aan die van auto's, maar is eenvoudiger. Dat komt door het feit dat fietsen minder plaats innemen en daardoor een veel kleiner ruimtebeslag hebben. Uitgangspunt is ook hier dat voorkomen moet worden dat fietsparkeeroverlast bij nieuwe planontwikkelingen ontstaat. Fietsers willen vaak wel netjes parkeren, als er op korte afstand maar plek voor hen is.

3.1 De toepassing van de fietsparkeernormen

Bij het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, een verbouwing of functiewijziging wordt eveneens uitgegaan van 'parkeernormen'. De parkeernormen voor fietsen zijn weergegeven in bijlage 6 en zijn gebaseerd op de CROW publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie'.

In tegenstelling tot het beschreven proces inzake de bepaling van de parkeeropgave voor autoparkeerplaatsen, hanteert de gemeente Eindhoven voor fietsparkeerplaatsen het uitgangspunt dat de fietsparkeeropgave geheel op eigen terrein dient te worden gerealiseerd. Deze fietsparkeerplaatsen dienen goed toegankelijk te zijn, nabij de entree (max. 25 m), op de begane grond. Bij niet grondgebonden complexen dient de fietsenstalling inpandig te worden gerealiseerd. Indien de fietsenberging op een verdieping wordt gerealiseerd, dient deze met een hellingbaan toegankelijk te zijn. De fietsenstalling dient te voldoen aan de eisen volgens de Stichting Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl). Indien nodig dient voor scootmobielen een aparte ruimte te worden opgenomen.

3.2 Bandbreedte parkeeropgave

Het college van burgemeester en wethouders verklaart de verplichte fietsparkeernormen niet van toepassing in de volgende gevallen:

- Bij kleine (her)ontwikkelingen (woonfunctie) waarbij het verschil tussen de normatieve parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 5 fietsparkeerplaatsen.

4 Juridisch kader, instrumenten voor sturing

4.1 Toetsing via bestemmingsplan en omgevingsvergunning

Eindhoven wil nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken en waarborgen dat voor goede mobiliteitsoplossingen gekozen wordt. Voorheen was de toetsing van de parkeernormen geregeld in de Bouwverordening. Een bouwvergunning werd getoetst aan de parkeernormen. Met ingang van 1 juli 2018 dienen parkeernormen opgenomen te worden in het bestemmingsplan. In 2018 is een paraplubestemmingsplan vastgesteld, waarbij de Nota Parkeernormen van toepassing is verklaard op alle bestemmingsplannen waarin de parkeernormen nog niet waren opgenomen. Voor alle nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting om een parkeernorm voor te schrijven dan wel te verwijzen naar de Nota Parkeernormen.

4.2 Nota parkeernormen is een beleidsregel, toetsingskader

In de Nota Parkeernormen wordt het parkeerbeleid voor planontwikkeling vastgelegd; parkeer- en stallingsruimten 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 op privaat terrein en voor zover de openbare weg hiervoor gebruikt wordt, is dit geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (hierna te noemen: APV).

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

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 de CROW publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie'. 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.

4.3 Juridische verankering mobiliteitscorrectie

Deze nota wil behalve sturen op parkeernormen ook sturen op andere mobiliteitsoplossingen om daarmee de nieuwe parkeervraag en extra verkeersgeneratie zo veel mogelijk te beperken. De mogelijkheden hiervoor zijn beschreven in het toepassingskader Autoparkeren uit hoofdstuk 2. Het hiervoor ontwikkelde stappenplan is integraal onderdeel van de parkeernormensystematiek en dient door de initiatiefnemer onvoorwaardelijk te worden toegepast. De mobiliteitscorrectie die voortvloeit uit stap 3 van het stappenplan, wordt verrekend in de parkeeropgave die in het bestemmingsplan wordt vastgelegd.

De gemeente is zelf actief met het realiseren van parkeerterreinen op afstand van het centrum. Hieraan kan een bijdrage worden geleverd via het mobiliteitsfonds. Andere oplossingen zijn de inzet van deelauto's, deelfietsen en extra fietsenstallingen. Dit moet leiden tot meer maatwerk per locatie – in het bijzonder in het centrum van Eindhoven.

4.4 Samenvattend

De gemeente streeft naar de aanleg van zo min mogelijk parkeervoorzieningen en zet maximaal in op duurzame mobiliteit. De wens is om zoveel mogelijk met deelauto's te werken en fiets- en OV-gebruik te stimuleren en in te zetten op nieuwe mobiliteitsvormen (Mobility As A Service). In voorkomende gevallen is afkoop van de parkeeropgave mogelijk door een storting te doen in het mobiliteitsfonds, waaruit duurzame stadsbrede mobiliteitsvoorzieningen worden gefinancierd, zoals een stadsbreed autodeelnetwerk, deelfietsensysteem en smart hubs. Met deze geactualiseerde nota parkeernormen beschikt de gemeente voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen over een adequate juridische basis ten aanzien van parkeren.

4.5 Overgangsregeling

De nota Actualisatie Parkeernormen treedt in werking op de dag nadat deze bekend zijn gemaakt. Er is een overgangsregeling van toepassing voor concept aanvragen omgevingsvergunning en initiatieven Intake, ingekomen vóór de inwerkingtreding van de geactualiseerde parkeernormen. Deze initiatieven kunnen tot een jaar na inwerkingtreding nog een beroep doen op de nota Parkeernormen 2016.

Bijlage 1. Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
BVO	Het bruto vloeroppervlak (BVO) is het totale bruto vloeroppervlak achter de voordeur wat nodig is voor de functie.
CROW	Kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.
Fietsparkeur	Stichting die normen vast stelt voor het beoordelen van fietsparkeersystemen en het FietsParKeurmerk verleent aan systemen die aan deze eisen voldoen. De Fietsersbond is één van de oprichters van FietsParKeur en nog steeds partner van de Stichting.
Laatste legale gebruik	Het gebruik inzake parkeren dat is vastgelegd in: een (omgevings)vergunning, inpassingsplan, beheersverordening, (wijziging/uitwerking/ontheffing van) bestemmingsplan.
Normatieve parkeerbehoefte	De parkeerbehoefte waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de mobiliteitscorrectie.
Mobiliteitscorrectie	Andere invulling van de reguliere parkeerplaatsen benodigd voor de parkeerbehoefte door vormen van alternatieve vervoerswijzen of locaties nabij HOV.
Mobiliteitsplan	Een plan waarin een toelichting gegeven wordt aan de opgestelde parkeerbalans. In de toelichting staat bijvoorbeeld het gebruik van duurzame mobiliteit zoals deelauto's, deelfietsen of de verwijzing naar P+R-terreinen of de afkoop via het mobiliteitsfonds.
Openbaar parkeeraanbod	Openbaar toegankelijke parkeervoorzieningen: straatparkeren, openbare parkeerterreinen en publieke parkeergarages
Parkeerbalans	Met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk (dubbelgebruik)
Parkeerkencijfers	Hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor de parkeerbehoefte. De cijfers zijn gebaseerd op praktijk- of literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan.
Parkeeropgave	De uiteindelijk berekende parkeerbehoefte (na aftrek van dubbelgebruik van parkeerplaatsen en een mobiliteitscorrectie).
Parkeerplaats auto	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.
Parkeerplaats fiets	Waar in deze Nota gesproken wordt over een parkeerplaats voor fietsen betreft het een ruimte of voorziening, die voldoet aan de geldende wet- en (bouw)regelgeving.
POET-overzicht	Afkorting voor 'Parkeren Op Eigen Terrein'. Overzicht met adressen die worden uitgesloten van een recht op een parkeervergunning of – ontheffingen en bezoekersregeling voor parkeren op de openbare weg.

Bijlage 2. Beleidskaders

Onderstaande vastgestelde beleidsnota's ligt ten grondslag aan deze geactualiseerde Nota Parkeernormen:

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. De integrale visie op mobiliteit 'Eindhoven op Weg' (2013) wordt geactualiseerd. Met Eindhoven op Weg wordt gewerkt aan het realiseren van ruimtelijke- en duurzaamheidsdoelen én aan het oplossen en voorkomen van knelpunten die met mobiliteit samenhangen. Een belangrijke doelstelling van de visie om het stadscentrum te vrijwaren van hinder en overlast van het verkeer en het garanderen van een gezond woon- en leefmilieu (energieneutraal 2040), vraagt in navolging van de enorme verdichtingsopgave op korte termijn méér aandacht. Centraal daarbij staat het streven naar een autoluwe binnenstad, waarbij het autobezit wordt ontmoedigd en het aantal autobewegingen afneemt. Daarvoor in de plaats worden vormen van duurzame mobiliteit gestimuleerd: fietsen, wandelen, openbaar vervoer en het delen van voertuigen. Deze keuze heeft direct gevolgen voor het parkeerbeleid.

Nota parkeernormen 2016 en 2019

De uitgangspunten uit Eindhoven op weg inzake parkeernormen zijn meegenomen in de Nota Parkeernormen 2016, die is vastgesteld op 17 mei 2016. De Nota Parkeernormen 2016 vervangt de Nota parkeernormen uit 2012 en de bijbehorende Beleidsregels toepassing parkeernormen gemeente Eindhoven, die op 24 april 2014 is vastgesteld. Deze Nota Parkeernormen 2019 is een actualisatie van de Nota Parkeernormen 2016.

Coalitie akkoord 2018 – 2022: Evenwicht & energie

In het coalitieakkoord is met betrekking tot mobiliteit het volgende opgenomen: "Onze stip op de horizon is een stad waar het doorgaand autoverkeer naar de Ring en de randen van de stad wordt verplaatst, inwoners en bezoekers worden gestimuleerd om zich te voet, met de fiets of het openbaar vervoer te verplaatsen en waar het centrum autoluw is. Daarmee zorgen we voor betere doorstroming en geven we een stevige kwaliteitsimpuls aan het centrum van de stad. We gaan voor een gezonde en leefbare binnenstad die we wél bereikbaar houden voor bestemmingsverkeer. Daar waar veranderende verkeersstromen de komende jaren tot nieuwe knelpunten leiden, nemen we flankerende maatregelen. Bij bereikbaarheidsvraagstukken redeneren we vanuit de gewenste kwaliteitsimpuls, luchtkwaliteit en leefbaarheid én vanuit economische ontwikkeling en de daarmee samenhangende groei van de stad. We hebben daarbij altijd oog voor de verkeersveiligheid van alle vervoersmodaliteiten."

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 af te kunnen wijken van de parkeernormen.

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. Eindhoven is één van de pilotsteden van het programma Slimme en Gezonde Stad van het ministerie van I en M (nu Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).

Klimaatverordening: emissievrije mobiliteit

In de Klimaatverordening gemeente Eindhoven (2016) heeft de raad als ambitie vastgesteld om in 2030 55% minder CO₂ uit te stoten dan in 1990 en in 2050 95% minder. De manier waarop we met mobiliteit omgaan is een randvoorwaarde in de verbindende transformatie tussen ruimtelijke ontwikkeling, klimaat, milieu, gezondheid, water en groen. In het steeds verder verdichtende stedelijke gebied is behoefte aan voldoende en aantrekkelijke leefruimte voor het toenemend aantal mensen dat er woont, verblijft of op bezoek komt.

Eindhoven Centraal

Eindhoven Centraal (2016-2017) is een visie op het stadscentrum die is gericht op de ruimtelijk-economische structuurversterking vanuit het Brainport-perspectief. Het is complementair aan andere visies op het stadscentrum, zoals de Binnenstadvisie. De visie is opgebouwd rond vijf programma-lijnen en vijf cruciale gebieden. Deze visie wordt uitgewerkt in concrete projecten, waarin ook parkeren in het centrum aan bod komt. De grootste opgave voor de komende jaren is de ontwikkeling van de Internationale Knoop XL. Deze ontwikkeling zal met name rondom het station en het gebied Fellenoord plaatsvinden.

Binnenstadvisie Eindhoven 2025

Voetgangers, fietsers en modern, duurzaam en snel openbaar vervoer geven we voorrang. Zo maken we de binnenstad minder gemotoriseerd en verbeteren we actief de luchtkwaliteit. We verbeteren de beloopbaarheid en verminderen barrières. Belangrijke wegen in de binnenstad richten we bijvoorbeeld opnieuw in. We hebben daarbij oog voor mindervaliden. We stimuleren elektrische mobiliteit en promoten actief gedeeld gebruik van voertuigen. Diverse voorzieningen in de binnenstad gaan dit ondersteunen. In Eindhoven Centrum fiets je makkelijk van A naar B. Met je eigen fiets of met één van de stads- of OV-fietsen. Je kunt voor je vervoer ook kiezen voor de elektrische zelfrijdende stadsbussen. Eindhoven wordt compact, overzichtelijk en bereikbaar. De uitstekende beloopbaarheid spoort aan tot ontmoeting, interactie en ontdekking. Een gezonde en vitale stad die stimuleert energie in je zelf naar boven te halen.

Agenda Deelmobiliteit

Om de doelstellingen op gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid te bereiken wil Eindhoven deelmobiliteit een volwaardige plek in de stad geven. Om voorbereid te zijn op de komst van deelmobiliteit en ontwikkelingen op dit terrein te stimuleren heeft Eindhoven de Agenda Deelmobiliteit opgesteld. Hierin zijn drie sporen benoemd hoe vanuit de gemeente om kan gaan met deelmobiliteit. In de Agenda kiest de gemeente voor een uitnodigende rol om verschillende vormen van deelmobiliteit tot stand te kunnen laten komen en houdt regie op uitrol, kwaliteit en ordening. Uiteindelijk moet dit leiden tot een samenhangend stadsbreed netwerk van deelmobiliteit dat zichtbaar, herkenbaar en voor iedereen toegankelijk moet zijn. Eindhoven kiest hierbij voor een adaptieve aanpak met een actieagenda waarin de activiteiten van de Agenda Deelmobiliteit zijn uitgezet.

Bijlage 3. Toelichting toepassingskader voor auto's

In deze bijlage worden de stappen in het toepassingskader parkeren voor auto's toegelicht. Zie voor rekenvoorbeelden bijlage 4.

POET-overzicht (Parkeren Op Eigen Terrein)

Bij nieuwe planontwikkelingen worden nooit parkeervergunningen en bezoekersregelingen voor parkeren op de openbare weg verstrekt. De adressen van de planontwikkeling worden toegevoegd aan het POET-overzicht. Het doel van dit POET-overzicht is dat wordt voorkomen dat gebruikers en/of bezoekers van dergelijke ontwikkelingen parkeren in het openbare gebied dat primair voor anderen bestemd is. De initiatiefnemer dient toekomstige bewoners in een nieuwe planontwikkeling hierover te informeren.

Stap 1: Bepaling normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een planontwikkeling zich daarvoor leent, levert de initiatiefnemer een onderbouwing (zie een rekenvoorbeeld bijlage 3) aan van de te verwachten parkeerbehoefte van de planontwikkeling op basis van de in deze Nota genoemde parkeernormen (zie bijlage 6).

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 planontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal gaan worden. Ook de omvang van de totale planontwikkeling moet worden aangegeven.

Normen zijn gekoppeld aan functies

Om een goede parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Voor een planontwikkeling 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).

Parkeernorm voor wonen

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').

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. De belangrijkste verschillen in autobezit zijn gelegen tussen grondgebonden woningen en niet-grondgebonden woningen. Daarnaast zijn er twee bijzondere typen woningen waarbij het autobezit significant afwijkt (naar beneden) van het gemiddelde: begeleidend wonen en kamers voor studenten.

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

Tabel 1 Indeling woningtypen Eindhoven

Type woning	Omschrijving
Niet-grondgebonden woning	Woning is onderdeel van een (gestapeld) gebouw en heeft een gezamenlijke entree.
Grondgebonden woning	Woning met rechtstreekse zelfstandige aansluiting op straatniveau.
Zelfstandige woonruimte met campuscontract	Zelfstandige woonruimte ten behoeve van studenten*
Onzelfstandige woonruimte (kamer-verhuur)	Onzelfstandige kamers met gezamenlijk gebruik keuken, leefruimte en/of sanitair.
Woonruimte voor begeleid wonen (verpleeg- en verzorgingstehuis)	Onzelfstandige of zelfstandige woonruimte. Vorm van begeleiding noodzakelijk. Bijvoorbeeld groepswonen of vervangend tehuis.

* zelfstandige woonruimte zonder campuscontract wordt gerekend als niet-grondgebonden woning.

Binnen de gemeente Eindhoven worden drie verschillende omvangtypes voor woningen aangehouden:

- < 60m² BVO
- 60-120 m² BVO
- > 120m² BVO

Bezoekers

In de normering is tevens het parkeren voor het bezoek aan de woningen opgenomen. Voor het bezoekersparkeren wordt gerekend met een norm van 0,1 parkeerplaatsen per woning in het centrum. In de schilwijken en het restgebied bedraagt de bezoekersnorm 0,3 parkeerplaats per woning.

Indeling van de stad

Binnen Eindhoven zijn drie verschillende zones met parkeernormen gedefinieerd. Daarom is het noodzakelijk om te bepalen in welke zone een plangebied ligt (zie bijlage 4).

Bij nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging geldt het laatste legale gebruik

Bij nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Relevant is welke extra capaciteit benodigd is, rekening houdend met de (wijziging van de) functie en de aanwezigheidspercentages. Uitgangspunt is dat de normatieve behoefte van het laatste legale gebruik (zie begrippenlijst bijlage 1) van de bestaande situatie in mindering wordt gebracht (reductie) op de te berekenen normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.

Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt 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.

Stap 2: Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een planontwikkeling 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 parkeerplaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers.

Met de aanwezigheidspercentages per functiegroep per moment van de week wordt berekend wat de maatgevende parkeerbehoefte is. De hoogst opgetelde minimale parkeerbehoefte die hoort bij alle functies gezamenlijk is maatgevend. De aanwezigheidspercentages staan in bijlage 7.

Parkeeropgave (uitkomst komt van stap 1 en 2):

De uitkomst van stap 1 en 2 is de theoretische parkeeropgave van het plan. De berekening van de theoretische parkeerbehoefte wordt naar boven afgerond op gehele getallen. Een parkeerbehoefte van 9,1 parkeerplaatsen heeft dus 10 parkeerplaatsen als uitkomst.

In de volgende stappen wordt bepaald hoe aan de parkeeropgave beantwoord moet worden, waarbij het streven is zo min mogelijk nieuwe parkeerplaatsen te realiseren in het belang van de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, vergroening en milieu.

Stap 3: Toepassen mobiliteitscorrectie

De initiatiefnemer dient voor het centrum en de schil een mobiliteitsplan op te (laten) stellen om aan te tonen hoe hij gebruik gaat maken van de mobiliteitscorrectie; de reguliere parkeerplaatsen welke benodigd zijn voor de parkeerbehoefte worden dan op een andere manier ingevuld. Uitgangspunt van het mobiliteitsplan moet zijn dat er zo min mogelijk parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld omdat een collectief van opdrachtgevers voor een woningblok de ambitie heeft om een autovrij gebied te ontwikkelen en er daarom voor kiest om geen eigen auto's te hebben, maar gebruik te maken van gezamenlijke deelauto's. Of een bedrijvencomplex dat naast een goed openbaar vervoersknooppunt ligt en zich specifiek richt op bedrijven met medewerkers die zonder auto komen. De mobiliteitscorrectie wordt op de normatieve parkeerbehoefte in mindering gebracht. De mobiliteitsoplossingen dienen een houdbaarheid van minimaal 10 jaar te hebben. De verantwoording van het mobiliteitsplan ligt bij de initiatiefnemer.

In het mobiliteitsplan wordt aangetoond hoe de parkeerbehoefte wordt ingevuld. Dit kan door de parkeeropgave (deels) op te vangen door:

1. door te ontwikkelen vlakbij haltes van het HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
2. door het inzetten van deelauto's voor bewoners
3. de inzet van duurzaam alternatief vervoer.

Ad 1: HOV

Voor een ontwikkeling in de directe nabijheid van een HOV-halte zijn de volgende correctiefactoren voor de parkeeropgave van toepassing:

- Binnen 800 m hemelsbreed van station Eindhoven Centraal: - 50%
- Binnen 400 m hemelsbreed van een HOV-halte en station Strijp S: - 25%

Ad 2: deelauto

Bij de ontwikkeling van een woonfunctie kan de parkeeropgave verlaagd worden met het volgende aantal parkeerplaatsen bij de inzet van deelauto's:

- in het centrum vervangt één deelauto maximaal 10 parkeerplaatsen
- in de schilwijken vervangt één deelauto maximaal 7 parkeerplaatsen
- in het restgebied vervangt één deelauto maximaal 4 parkeerplaatsen

De exacte reductie hangt, naast de locatie, af van het aantal woningen en de doelgroep.

De ontwikkelaar dient te in het mobiliteitsplan te onderbouwen hoe de door hen bedachte mobiliteitsoplossing in praktijk gewaarborgd blijft voor een periode van minimaal 10 jaar.

Gebruikers van de nieuwe ontwikkeling komen in geen geval in aanmerking voor een parkeervergunning en/of bezoekersregeling (POET-overzicht).

Ad 3: duurzame alternatieve mobiliteitsvoorzieningen

De parkeeropgave kan ook verminderd worden als de ontwikkeling kan voorzien in een groter gebruik van alternatieve vervoersmogelijkheden. Gedacht kan worden aan de inzet van elektrische deelfietsen voor bewoners of personeel en MaaS-alternatieven (zie hoofdstuk 1). Dit is maatwerk per plan; de correctie op de parkeeropgave zal in onderling overleg wordt bepaald.

Stap 4: Gebruik van bestaande parkeervoorzieningen

Omdat we alle bestaande parkeerplaatsen in de stad zo goed mogelijk willen benutten, kan de initiatiefnemer de parkeeropgave ook invullen met private of openbare parkeerplaatsen.

Particuliere parkeervoorzieningen

Indien particuliere parkeervoorzieningen, binnen de toegestane loopafstand (zie bijlage 4), capaciteit hebben om (een deel van) de parkeeropgave op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeeropgave te faciliteren. Het gaat hier om reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages. Bijvoorbeeld door parkeercapaciteit te huren of te kopen op een aangrenzende locatie. Hiervoor geldt dat de parkeerlocatie binnen de toegestane loopafstand moet liggen en dat de parkeercapaciteit structureel (minimaal 10 jaar) beschikbaar moet zijn.

Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij bewijsstukken aan te leveren:

- een onderbouwing van het gebruik van de parkeerplaatsen (parkeerbezetting);
- een overeenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de eventueel daarbij behorende gebruikstijden. Deze overeenkomst dient te worden vastgelegd voor minimaal 10 jaar met een kettingbeding en boeteclausule voor (eventuele) rechtsopvolgers van de initiatiefnemer.

Openbare parkeervoorzieningen

De initiatiefnemer dient voor gebruik van openbare parkeervoorzieningen te onderbouwen dat er in de directe omgeving van de 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, mede om het beoogde dubbelgebruik te kunnen realiseren. De parkeerbezetting van de betreffende parkeerplaatsen mag 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.

De initiatiefnemer dient voor zijn rekening een onafhankelijk parkeeronderzoek uit te voeren om de mogelijkheid van het gebruik van beschikbare openbare parkeerplaatsen aan te tonen. Dit parkeeronderzoek dient rekening te houden met:

- de maatgevende onderzoeksperiode (geen vakantie en/ of feestdagen);
- het maatgevend onderzoeksmoment (afhankelijk van de afwezigheidspercentage van de functies);
- aantal onderzoeksmomenten (meerdere dagen en meerdere tijdstippen);
- eventuele aanwezigheid van belanghebbendenparkeren e.d.;
- maximale loopafstanden;
- actualiteit: bij voorkeur zo recent mogelijk maar in ieder geval niet ouder dan twee jaar

Een onafhankelijke partij dient het parkeeronderzoek uit te voeren.

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 parkeeropgave te faciliteren. De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de relatie met andere (voorzien) planontwikkelingen, de ontwikkeling van het autobezit en de wens om te ontharden.

In de schilwijk en het restgebied staat de gemeente het gebruik van maximaal 10 openbare parkeerplaatsen toe bij een nieuwe planontwikkeling. Uit het parkeeronderzoek moet blijken of dit mogelijk is. Dit maximum is ingevoerd om andere ontwikkelingen ook mogelijk te kunnen maken. Vanwege de schaarste van de openbare ruimte moet een bijdrage worden geleverd in het mobiliteitsfonds. Zie stap 6.

Gelet op het feit dat een nieuwe planontwikkeling altijd wordt opgenomen in het POET-overzicht worden nooit parkeervergunningen en bezoekersregelingen voor parkeren op de openbare weg verstrekt. Dit geldt dus ook als een plan niet of niet volledig voorziet in parkeren op eigen terrein maar de parkeeropgave oplost in bestaande openbare of private capaciteit in de directe omgeving.

Stap 5: Gebruik eigen terrein

Als er geen mogelijkheden zijn om van bestaande parkeerplaatsen gebruik te maken, kan de parkeeropgave op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd worden. 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. In onderstaande tabel 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.

Tabel 2: Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	1,0	oprit min. 6,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0	oprit min. 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	*garage min. 6,0 meter diep
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	*huur- of koopcontract
Garage met enkele oprit	2	1,2	oprit en garage ieder min. 6,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2,0	oprit min. 5,0 meter breed

Stap 6: Afkoop via mobiliteitsfonds

Als sprake is van afkoop wordt in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen afgekocht worden. De afkoopsom wordt gestort in een mobiliteitsfonds waaruit duurzame mobiliteitsvoorzieningen worden gefinancierd (stadsbreed autodeelnetwerk, deelfietsensysteem, smart hubs etc.)

De beoordeling of gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheden van de afkoopregeling ligt altijd bij de gemeente.

De gemeente Eindhoven kent de volgende afkoopmogelijkheden:

1. *Vaste parkeerplaats voor een deelauto voor bewoners in openbare ruimte (stap 3 i.c.m. stap 4) – met voldoende restcapaciteit*

De ontwikkelaar zorgt voor een deelauto. De deelauto wordt ingezet om de benodigde parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners op te vangen. Uitgangspunt is dat alle bewoners in de omgeving ook gebruik mogen maken van deze deelauto. De deelauto krijgt een vaste plaats in de directe omgeving van de ontwikkeling. Uit een onafhankelijk parkeeronderzoek blijkt dat binnen de maximale loopafstanden van de nieuwe functie(s) de parkeerbezetting onder de 90% blijft met toevoeging van de deelauto.

2. *Deelauto inzetten voor bewoners in openbare ruimte (stap 3 i.c.m. stap 4) – zonder voldoende restcapaciteit*

De ontwikkelaar zorgt voor een deelauto. De deelauto wordt ingezet om de benodigde parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners op te vangen. Uitgangspunt is dat alle bewoners in de omgeving ook gebruik mogen maken van deze deelauto. De deelauto krijgt geen vaste plaats in de directe omgeving. Uit een onafhankelijk parkeeronderzoek blijkt dat binnen de maximale loopafstanden van de nieuwe functie(s) de parkeerbezetting boven de 90% is. Uitgangspunt

gemeente is dat door toevoeging van een deelauto de parkeerbezetting in de toekomst zal gaan dalen.

3. *Opvangen parkeerplaatsen in openbaar parkeeraanbod bij voldoende restcapaciteit (stap 4)*
 Afkoop voor opvang van een (deel van de) parkeergave in het openbare aanbod is mogelijk op voorwaarde dat uit onafhankelijk parkeeronderzoek blijkt dat binnen de maximale loopafstanden van de nieuwe functie(s) de parkeerbezetting onder de 90% blijft met toevoeging van de benodigde parkeerbehoefte. Er worden geen vaste parkeerplaatsen toegewezen aan de ontwikkeling. Ook bij gebruik van deze afkoopmogelijkheid is geen aanspraak mogelijk op een parkeer- en/of bezoekersvergunning. In de schilwijk en het restgebied staat de gemeente het gebruik van maximaal 10 openbare parkeerplaatsen toe bij een nieuwe planontwikkeling. Dit maximum is ingevoerd om andere ontwikkelingen ook mogelijk te kunnen maken.

4. *Opvangen parkeerplaatsen door middel van stadsbrede alternatieve mobiliteitsoplossingen (stap 6)*
 Uitgangspunt is dat extra parkeervoorzieningen worden gerealiseerd aan de rand van de stad waarmee de benodigde parkeerbehoefte kan worden opgevangen. De parkeerbehoefte in de stad wordt opgevangen met de inzet van een stadsbreed autodeelnetwerk, stadsbreed deelfietsensysteem of andere duurzame mobiliteitsontwikkelingen die door de gemeente worden gefaciliteerd. Er worden geen vaste parkeerplaatsen toegewezen aan de ontwikkeling.

Het afkoopbedrag kan afhankelijk van de ontwikkellocatie verschillen. In onderstaande tabel zijn de afkoopbedragen per parkeerplaats opgenomen.

Tabel 3: Afkoopbedragen mobiliteitsfonds gemeente Eindhoven

Afkoopmogelijkheden	Afkoopbedrag (per parkeerplaats)		
	centrum	schilwijk	restgebied
1. Plan voorziet in deelauto op vaste parkeerplaats (parkeerdruk \leq 90%)	€ 250	€ 0	€ 0
2. Plan voorziet in deelauto zonder vaste parkeerplaats (parkeerdruk > 90%)	€ 500	€ 250	€ 0
3. Plan vangt (deel) parkeeropgave op in openbaar aanbod (parkeerdruk \leq 90%)	€ 1.000	€ 1.000 (max. 10 pp)	€ 1.000 (max. 10 pp)
4. Plan lost (deel) parkeeropgave op d.m.v. bijdrage aan stadsbrede alternatieve mobiliteitsoplossingen	€ 1.000	€ 2.500	€ 5.000

Bijlage 4. Drie rekenvoorbeelden

Sinds 1 april 2019 is een online rekentool beschikbaar (www.parkeernota.eindhoven.nl). Via eenvoudige stappen kan de huidige situatie en de nieuwe situatie worden ingevoerd, waarna de theoretische parkeerbehoefte inclusief eventueel dubbelgebruik automatisch wordt berekend.

Voorbeeld 1. Dubbelgebruik

(Parkeerbehoefteberekening van een nieuwe ontwikkeling met dubbelgebruik)

Verzameling invoergegevens

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

Functie	aantal	eenheid
grondgebonden woning > 120 m2 bvo	10	stuks
kantoor (zonder baliefunctie)	2.000	m ² bvo
wijkwinkelcentrum	2.000	m ² bvo

Berekening normatieve parkeerbehoefte

In dit voorbeeld ligt het plangebied binnen de zone schilwijk. In het onderstaande overzicht zijn de invoergegevens vermenigvuldigd met de parkeernormen die in deze zone gelden.

Functie	aantal	eenheid	norm	eenheid	aantal pp
grondgebonden woning > 120 m2 bvo	10	stuks	1,4	woning	14
kantoor (zonder baliefunctie)	2.000	m ² bvo	1,3	100 m ² bvo	26
wijkwinkelcentrum	2.000	m ² bvo	2,5	100 m ² bvo	50
Totaal					90

Voor dit plan is de normatieve parkeerbehoefte dus 90 pp.

Berekening dubbelgebruik

Nu de normatieve parkeerbehoefte is bepaald, wordt gekeken of verschillende doelgroepen op andere tijden gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Dit is de toets dubbelgebruik.

Dit wil zeggen dat voor alle maatgevende momenten bepaald wordt of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de parkeerbehoefte op het betreffende moment.

In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de vier categorieën weergegeven (let op: bezoek van bewoners heeft andere maatgevende momenten dan bewoners).

Categorie	werkdag	werkdag	werkdag	koop	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor (zonder baliefunctie), bijv. administratief en zakelijk	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Wijkwinkelcentrum	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	75%

In onderstaande tabel is met behulp van de aanwezigheidspercentages voor de verschillende tijdstippen de parkeerbehoefte berekend.

Categorie	werkdag	werkdag	werkdag	koop	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	5,5	5,5	9,9	8,8	11	6,8	8,8	7,7
bezoekers woningen	0,3	0,6	2,4	2,1	0	1,8	3	2,1
kantoor (zonder baliefunctie), bijv. administratief en zakelijk	26	26	1,3	1,3	0	0	0	0
Wijkwinkelcentrum	15	30	35	40	0	50	0	37,5
Totaal	46,8	62,1	48,6	52,2	11	58,4	11,8	47,3
Totaal (afgerond)	47	63	49	53	11	59	12	48

De hoogst opgetelde parkeernorm die hoort bij alle functies gezamenlijk is maatgevend. In dit voorbeeld is de werkdagmiddag het maatgevende moment met een totale parkeerbehoefte van alle drie de functies gezamenlijk met dubbelgebruik (afgerond) 63 parkeerplaatsen

normatieve parkeerbehoefte – zonder dubbelgebruik: 90 parkeerplaatsen
 parkeeropgave met dubbelgebruik: 63 parkeerplaatsen

Voorbeeld 2. Toepassing mobiliteitscorrectie

Wijzigen schoolgebouw in woningen en restaurant in schilwijk met deels parkeren op eigen terrein

Huidige situatie:

ROC-school met 500 leerlingen met norm 3,8 pp/100 leerlingen => 19 pp

Gewenste situatie:

250 niet-grondgebonden woningen < 60 m2 met norm 0,8 pp/won => 200 pp

(waarvan 75 pp voor bezoekers)

600 m2 restaurant met norm 8,0 pp/100m2 bvo => 48 pp

(waarvan 10pp personeel)

Er is geen reductie mogelijk vanwege de verschillende aanwezigheidspercentages van de gewenste functie (woningen en restaurant) versus de bestaande functie (school). De totale nieuwe parkeerbehoefte zou 248 pp bedragen, maar vanwege dubbelgebruik is de parkeerbehoefte minimaal 188 pp.

Er is een mobiliteitsplan aangeleverd, waarin is de volgende berekening is opgenomen:

stappen	beschrijving		pp	parkeerbalans
Stap 1	Normatieve parkeerbehoefte			248 pp
Stap 2	Dubbelgebruik mogelijk	60 pp mogelijk door dubbelgebruik		188 pp
Stap 3	Directe nabijheid van een HOV halte van 400 meter	25% (25%*188 = 47)	47	
Stap 3	Inzet 10 deelauto's (voor bewoners) op eigen terrein	1 deelauto vervangt in dit voorbeeld 5 pp (max=7), maar neemt ook 1 pp in beslag. Dus per saldo 4 pp aftrek	40	
	TOTAAL mobiliteitscorrectie			-87 pp

Parkeeropgave			= 101 pp
Stap 4	Huur 10 private pp voor medewerkers restaurant	Huurovereenkomst voor 10 pp op nabijgelegen privaat terrein	10 pp
Stap 5	Beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein		91 pp

De parkeerbalans komt hierdoor op 0 uit en de parkeerberekening is hierdoor akkoord.

Het adres wordt toegevoegd aan de POET-lijst (Parkeren op eigen terrein). Dit betekent dat bij invoering van betaald parkeren, geen parkeervergunningen en bezoekersregelingen voor dit adres worden afgegeven. De ontwikkelaar dient hiermee rekening te houden bij verhuur of verkoop van de woningen.

Indien er niet voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein zou zijn of andere parkeeroplossingen mogelijk waren, had van stap 6 (Afkopen parkeerbehoefte) gebruik gemaakt kunnen worden. Het restant parkeerbehoefte had dan afgekocht kunnen worden door een storting te doen in het mobiliteitsfonds. Vanuit het mobiliteitsfonds worden onder andere inzet deelauto's gefinancierd.

Voorbeeld 3. Gebruik bestaande parkeercapaciteit

Wijzigen kantoorpand in woningen in restgebied

Stap 1. Bepalen parkeerbehoefte:

Huidige situatie:

200m² kantoren zonder baliefunctie met norm 1,4/100m² bvo => 2,8 pp

Gewenste situatie:

5 niet-grondgebonden woningen < 60 m² met norm 1,0 pp/won => min. 5 pp (incl. 2 pp voor bezoekers)

Er is geen reductie mogelijk vanwege de verschillende aanwezigheidspercentages van de gewenste functie (woningen) versus de bestaande functie (kantoren). De nieuwe parkeerbehoefte bedraagt dus min. 5 pp.

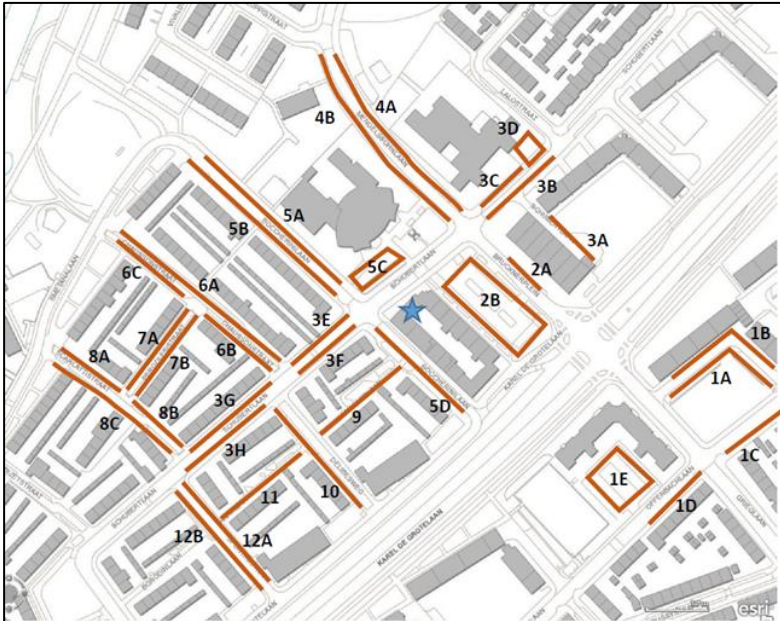
Stap 2 - dubbelgebruik - is niet van toepassing, aangezien de nieuwe bestemming uit 1 functie bestaat met eenzelfde aanwezigheidspercentage.

Stap 3. Er is geen mobiliteitsplan opgesteld

Stap 4. Gebruik bestaande parkeerplaatsen: er zijn geen private parkeergelegenheden in de buurt die gehuurd kunnen worden. Als parkeeroplossing wordt voorgesteld om de 5 parkeerplaatsen af te wikkelen in de openbare ruimte.

Hiervoor is een onafhankelijk parkeeronderzoek aangeleverd waarbij naar de parkeercapaciteit (aantal aanwezige parkeerplaatsen) en parkeerbezetting (aantal bezette parkeerplaatsen) is gekeken. Hierbij is rekening gehouden met de maximaal aanvaardbare loopafstand van de nieuwe functie van de ontwikkeling (in dit geval wonen restgebied is 100m) en de maatgevende onderzoeksmomenten behorende bij deze functie (gebaseerd op de aanwezigheidspercentages van woningen).

Parkeeronderzoek - resultaten



PARKEERTELLING		za. 6 mei 19:30 uur			ma. 8 mei 19:30 uur			wo. 10 mei 19:30 uur			za. 13 mei 19:30 uur		
sectie	capaciteit	goed	fout	%	goed	fout	%	goed	fout	%	goed	fout	%
2A	5	4	0	80%	5	0	100%	3	0	60%	0	0	0%
2B	44	17	0	39%	11	0	25%	16	0	36%	13	0	30%
3B	5	6	0	120%	2	0	40%	5	0	100%	1	0	20%
3C	7	7	0	100%	4	0	57%	4	0	57%	2	0	29%
3D	8	2	0	25%	2	0	25%	3	0	38%	2	0	25%
3E	6	1	0	17%	2	0	33%	3	0	50%	1	0	17%
3F	7	4	0	57%	4	0	57%	1	0	14%	4	0	57%
4A	13	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%	0	0	0%
4B	15	1	0	7%	1	1	13%	0	0	0%	0	0	0%
5A	19	8	0	42%	2	0	11%	11	0	58%	6	0	32%
5B	19	7	0	37%	10	0	53%	14	0	74%	11	0	58%
5C	18	9	0	50%	7	0	39%	17	0	94%	11	0	61%
5D	13	2	0	15%	2	0	15%	2	0	15%	1	0	8%
6A	12	5	0	42%	6	0	50%	5	0	42%	4	0	33%
6B	4	3	0	75%	2	0	50%	2	0	50%	0	0	0%
TOTAAL	195	76	0	39%	60	1	31%	86	0	44%	56	0	29%

Uit dit aangeleverde parkeeronderzoek blijkt dat de gemiddelde parkeerbezetting (tabel totaal) binnen 100m maximaal 44% (86 pp van 195 pp zijn bezet) is. Indien de 5 benodigde pp worden toegevoegd in de openbare ruimte wordt de nieuwe parkeerbezetting 47% ((86+5) pp van de 195 zijn bezet) en blijft de parkeerbezetting onder de vereiste 90%. Dit betekent dat geen parkeeroverlast in de nabije omgeving ontstaat.

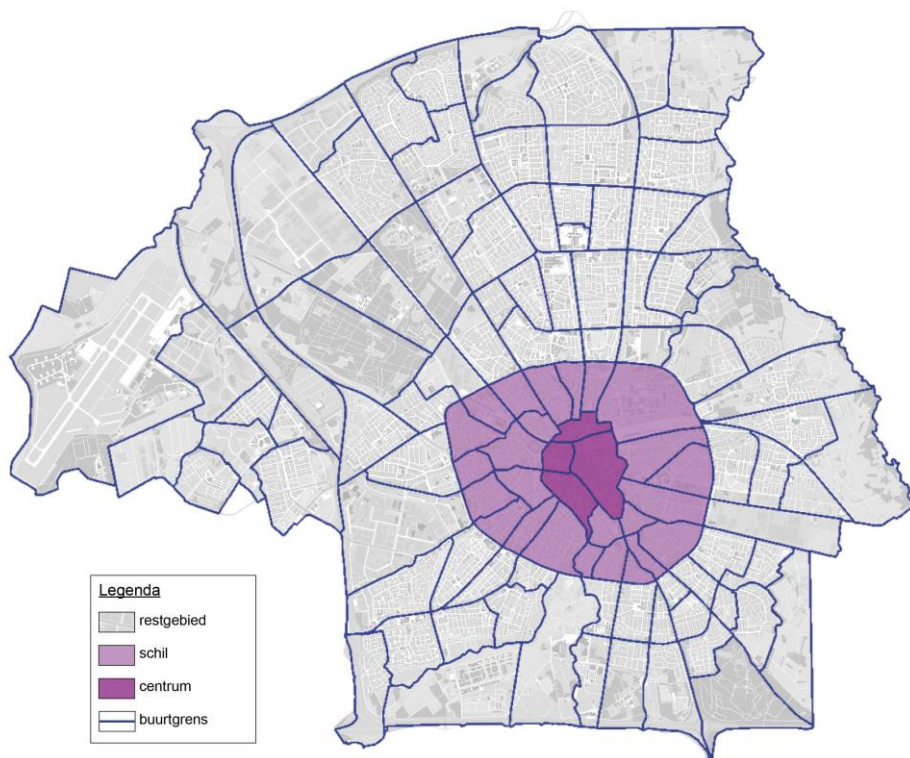
Uitgangspunt is dat per ontwikkeling in het restgebied tot maximaal 10 pp in de openbare ruimte kan worden opgevangen, om overige ontwikkelingen in de nabije omgeving mogelijk te maken. Het adres wordt toegevoegd aan de POET-lijst (Parkeren op eigen terrein). Dit betekent dat bij invoering van betaald parkeren, geen parkeervergunningen en bezoekersregelingen voor dit adres worden afgegeven. De ontwikkelaar dient hiermee rekening te houden bij verhuur of verkoop van de woningen.

Stap 5 – er hoeven geen parkeerplaatsen op eigen terrein te worden gerealiseerd.

Stap 6 – mobiliteitsfonds

De openbare ruimte is schaars. Voor het gebruik van de openbare ruimte moet daarom betaald worden. Als naar de tabel met afkoop wordt gekeken, dan dient in dit geval $5 \times € 5.000 = € 25.000$ gestort te worden in het mobiliteitsfonds. Op basis van de kosten kan alsnog bepaald worden of een deelauto wordt ingezet voor de bewoners om op deze manier de kosten te verlagen. De kosten voor het mobiliteitsfonds zouden dan $2 \times € 5.000 = € 10.000$ bedragen (nl. 1 vaste pp deelauto voor bewoners en 2 pp voor bezoekers). Dit is niet verder uitgewerkt in dit rekenvoorbeeld.

Bijlage 5. Overzichtskaart zone-indeling



Centrum	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
Restgebied	Ring en alles daarbuiten

Opmerking: de scheidslijn tussen gebieden loopt over de as van de genoemde straten en wegen (ook in geval van de Ring).

Bijlage 6. Loopafstanden

Acceptabele loopafstanden tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres dienen als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek van het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges, welke onder andere bepaald worden door:

- aantrekkelijkheid van de looproute
- parkeerregulering en prijsstelling
- concurrentiekracht van de alternatieven

Voor de gemeente Eindhoven gelden de onderstaande maximaal acceptabele loopafstanden per functie:

- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| • Wonen centrum | tot 400 meter tot bestemming |
| • Wonen schilwijk | tot 200 meter tot bestemming |
| • Wonen restgebied | tot 100 meter tot bestemming |
| • Werknemers | tot 1000 meter tot bestemming |
| • Bezoekers overige functies | tot 400 meter tot bestemming |

Als loopafstand wordt de hemelsbrede afstand van de (entree van een) bestemming tot de parkeerplaats gehanteerd.

Parkeren op afstand

Naast het aspect van de acceptabele loopafstanden speelt het te voeren parkeerbeleid een grote rol in de locatie van parkeerfaciliteiten. In het kader van het geïntegreerd parkeerbeleid worden steeds vaker parkeerfaciliteiten op een niet beloopbare afstand gerealiseerd.

Bij parkeren op afstand spelen de genoemde acceptabele maximale loopafstanden geen rol, maar gaat het om aspecten zoals:

- Frequentie en kwaliteit van het aanvullende vervoer
- Kwaliteit prijsfaciliteit
- Reistijdwinst
- Parkeerkosten

Bijlage 7. Aanwezigheidspercentages

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%	75%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	75%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	75%
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%
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%

Bijlage 8a. 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. Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, waarbij naar boven wordt afgerond. De parkeernormen zijn ook te raadplegen in de online rekentool parkeernormen via: <https://parkeernota.eindhoven.nl>.

Wonen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	per woning	0,5	0,1	
Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	0,7	0,1	
Niet-grondgebonden woningen groot (groter dan 120 m2 bvo)	per woning	0,8	0,1	
Grondgebonden woning klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	0,8	0,1	
Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	0,9	0,1	
Grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	per woning	1,0	0,1	
Zelfstandige woonruimte met campuscontract	per woning	0,2	0,1	
Onzelfstandige woonruimte (kamerhuur)	per kamer	0,1	0,1	
Woonruimte voor begeleid wonen (verpleeg- en verzorgingstehuis)	per wooneenheid	0,5	0,3	

Werken	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kantoor (zonder baliefunctie), bijvoorbeeld administratief en zakelijk	per 100 m2 bvo	0,9	5%	
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m2 bvo	1,3	20%	
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 bvo	0,8	5%	
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 bvo	0,2	5%	
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 bvo	0,8	10%	

Winkelen en boodschappen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kleine supermarkt (< 600 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	2,2	89%	
Middelgrote supermarkt (600 – 2500 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	3,4	96%	
Grote supermarkt (> 2500 m2)	per 100 m2 bvo	3,5	84%	
Groothandel in levensmiddelen	per 100 m2 bvo	5,5	80%	
Buurtwinkelcentrum/solitair kleinschalige winkel	per 100 m2 bvo	2,0	72%	
Weekmarkt	per m1 kraam	0,2	85%	
Kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	0,9	89%	
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	4,5	92%	
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 bvo	1,3	91%	
Meubelboulevard/woonboulevard/winkelboulevard	per 100 m2 bvo	1,6	93%	
Outletcentrum	per 100 m2 bvo	7,8	94%	
Bouwmarkt	per 100 m2 bvo	1,5	87%	
Showroom (auto's, boten etc.)	per 100 m2 bvo	0,6	35%	
Tuincentrum	per 100 m2 bvo	2,0	89%	incl. oppervlakte buitenruimte
Groencentrum	per 100 m2 bvo	2,0	89%	incl. oppervlakte buitenruimte

Sport, cultuur en ontspanning	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,2	97%	
Museum	per 100 m2 bvo	0,3	95%	
Bioscoop	per 100 m2 bvo	2,2	94%	
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	2,0	97%	
Theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	5,8	87%	
Musicaltheater	per 100 m2 bvo	2,4	86%	
Sociaal cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m2 bvo	2,0	90%	
Casino, amusementshal	per 100 m2 bvo	5,2	86%	
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,0	89%	
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,6	87%	
Dansstudio	per 100 m2 bvo	1,0	93%	
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 bvo	1,0	87%	voorziening <1.500 m2 bvo
Fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	1,2	90%	voorziening >1.500 m2 bvo
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum sauna, hammam)	per 100 m2 bvo	2,0	99%	
Sporthal	per 100 m2 bvo	1,2	96%	
Sportzaal/gymlokaal	per 100 m2 bvo	0,8	94%	
Tennishal	per 100 m2 bvo	0,2	87%	
Squashhal	per 100 m2 bvo	1,5	84%	
Sportveld	per hectare netto terrein	13,0	95%	
Stadion	per zitplaats	0,04	99%	
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	0,9	98%	
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, < 1500 m2)	per 100 m2 bvo	0,4	97%	
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, > 1.500 m2)	per 100 m2 bvo	1,0	98%	
Dierenpark	per hectare netto terrein	2,0	99%	
Attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	2,0	99%	
Volkstuin	per 10 tuinen	1,0	100%	

Horeca en (verblijfs-)recreatie	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Pension	per 10 kamers	0,3	77%	
Hotel	per 10 kamers	1,1	80%	
Café/bar/cafeteria	per 100 m2 bvo	3,0	90%	
Restaurant	per 100 m2 bvo	4,0	80%	
Discotheek	per 100 m2 bvo	4,0	99%	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	3,0	99%	

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,8	57%	
Apotheek	per 100m2 bvo	2,0	45%	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,0	57%	
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,0	50%	
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,2	38%	
Tandartsenpraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,3	47%	
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,3	55%	
Ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,3	29%	
Begraafplaats/crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	10,0	98%	
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,4	37%	
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0%	

Onderwijs*	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kinderdagverblijf/creche/peuterspeelzaal/buitenschoolse opvang	per 100 m2 bvo	0,8	0%	excl. Kiss & Ride
Basisonderwijs	per leslokaal	0,5	0%	excl. Kiss & Ride
Kiss & ride	per 100 leerlingen ²	4,0	100%	
Middelbare school	per 100 leerlingen ²	2,3	11%	Bezoekers zijn leerlingen
ROC (regionaal opleidingscentrum)	per 100 leerlingen ²	3,2	7%	Bezoekers zijn leerlingen
Hogeschool	per 100 studenten ²	6,3	72%	Bezoekers zijn studenten
Universiteit	per 100 studenten ²	9,7	48%	Bezoekers zijn studenten
Avondonderwijs	per 10 studenten ²	3,0	95%	Bezoekers zijn studenten

*Met leerlingen en studenten wordt bedoeld het aantal ingeschreven leerlingen per jaargang, in de normering is rekening gehouden met aanwezigheidspercentages

Bijlage 8b. Overzicht parkeernormen schilwijk

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. Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, waarbij naar boven wordt afgerond. De parkeernormen zijn ook te raadplegen in de online rekentool parkeernormen via: <https://parkeernota.eindhoven.nl>.

Wonen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Niet-grondgebonden woningen klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	0,8	0,3	
Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	0,9	0,3	
niet-grondgebonden woningen groot (groter dan 120 m2 bvo)	per woning	1,2	0,3	
Grondgebonden woning klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	1,2	0,3	
Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	1,3	0,3	
Grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	per woning	1,4	0,3	
Zelfstandige woonruimte met campuscontract	per woning	0,3	0,1	
Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	per kamer	0,2	0,2	
Woonruimte voor begeleid wonen (verpleeg- en verzorgingstehuis)	per wooneenheid	0,5	0,3	

Werken	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kantoor (zonder baliefunctie), bijvoorbeeld administratief en zakelijk	per 100 m2 bvo	1,3	5%	
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m2 bvo	1,6	20%	
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 bvo	1,3	5%	
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 bvo	0,3	5%	
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 bvo	1,0	10%	

Winkelen en boodschappen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kleine supermarkt (< 600 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	2,2	89%	
Middelgrote supermarkt (600 – 2500 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	3,4	96%	
Grote supermarkt (> 2500 m2)	per 100 m2 bvo	3,5	84%	
Groothandel in levensmiddelen	per 100 m2 bvo	5,5	80%	
Buurtwinkelcentrum/solitaire kleinschalige winkel	per 100 m2 bvo	2,0	72%	
Wijkwinkelcentrum (zoals Haagdijk, Trudoplein, Woenselse markt)	per 100 m2 bvo	2,5	79%	
Weekmarkt	per m1 kraam	0,2	85%	
Kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	0,9	89%	
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	4,5	92%	
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 bvo	1,3	91%	
Meubelboulevard/woonboulevard/winkelboulevard	per 100 m2 bvo	1,6	93%	
Outletcentrum	per 100 m2 bvo	7,8	94%	
Bouwmarkt	per 100 m2 bvo	1,5	87%	
Showroom (auto's, boten etc.)	per 100 m2 bvo	0,6	35%	
Tuincentrum	per 100 m2 bvo	2,0	89%	incl. oppervlakte buitenruimte
Groencentrum	per 100 m2 bvo	2,0	89%	incl. oppervlakte buitenruimte

Sport, cultuur en ontspanning	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,5	97%	
Museum	per 100 m2 bvo	0,5	95%	
Bioscoop	per 100 m2 bvo	6,9	94%	
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	4,2	97%	
Theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	6,4	87%	
Musicaltheater	per 100 m2 bvo	2,9	86%	
Sociaal cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m2 bvo	3,0	90%	
Casino, amusementshal	per 100 m2 bvo	5,6	86%	
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,5	89%	
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,8	87%	
Dansstudio	per 100 m2 bvo	2,0	93%	
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 bvo	3,0	87%	voorziening <1.500 m2 bvo
Fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	3,5	90%	voorziening >1.500 m2 bvo
Sporthal	per 100 m2 bvo	1,8	96%	
Sportzaal/gymlokaal	per 100 m2 bvo	1,6	94%	
Tennishal	per 100 m2 bvo	0,3	87%	
Squashhal	per 100 m2 bvo	2,3	84%	
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	9,7	97%	
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	9,1	99%	
Sportveld	per hectare netto terrein	13,0	95%	
Stadion	per zitplaats	0,05	99%	
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	1,1	98%	
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	1,8	98%	
Jachthaven	per ligplaats	0,5		
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, < 1500 m2)	per 100 m2 bvo	1,2	97%	
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, > 1.500 m2)	per 100 m2 bvo	1,8	98%	
Dierenpark	per hectare netto terrein	3,0	99%	
Attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	3,0	99%	
Volkstuin	per 10 tuinen	1,1	100%	

Horeca en (verblijfs)recreatie	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Pension	per 10 kamers	0,7	77%	
Hotel	per 10 kamers	1,9	80%	
Café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	4,0	90%	
Restaurant	per 100 m2 bvo	8,0	80%	
Discotheek	per 100 m2 bvo	10,0	99%	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	4,0	99%	

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	Opmerkingen
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,2	57%	
Apotheek	per 100m2 bvo	2,5	45%	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,2	57%	
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,3	50%	
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,5	38%	
Tandartsenpraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,7	47%	
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,6	55%	
Ziekenhuis ²	per 100 m2 bvo	1,5	29%	
Begraafplaats/crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	15,0	98%	
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,9	37%	
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0%	

Onderwijs*	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kinderdagverblijf/creche/peuterspeelzaal/buitenschoolse opvang	per 100 m2 bvo	1,0	0%	excl. Kiss & Ride
Basisonderwijs	per leslokaal	0,5	0%	excl. Kiss & Ride
Kiss & ride	per 100 leerlingen	6,0	100%	
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,0	11%	Bezoekers zijn leerlingen
ROC (regionaal opleidingscentrum)	per 100 leerlingen	3,8	7%	Bezoekers zijn leerlingen
Hogeschool	per 100 studenten	6,9	72%	Bezoekers zijn studenten
Universiteit	per 100 studenten	11,5	48%	Bezoekers zijn studenten
Avondonderwijs	per 10 studenten	4,0	95%	Bezoekers zijn studenten

Met leerlingen en studenten wordt bedoeld het aantal ingeschreven leerlingen per jaargang, in de normering is rekening gehouden met aanwezigheidspercentages

Bijlage 8c. Overzicht parkeernormen restgebied

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. Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, waarbij naar boven wordt afgerond. De parkeernormen zijn ook te raadplegen in de online rekentool parkeernormen via: <https://parkeernota.eindhoven.nl>.

Wonen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Niet-grondgebonden woningen klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	1,0	0,3	
Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	1,2	0,3	
Niet-grondgebonden woningen groot (groter dan 120 m2 bvo)	per woning	1,5	0,3	
Grondgebonden woning klein (0 tot en met 60 m2 bvo)	per woning	1,4	0,3	
Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	per woning	1,6	0,3	
Grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	per woning	1,7	0,3	
Zelfstandige woonruimte met campuscontract	per woning	0,3	0,1	
Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	per kamer	0,2	0,2	
Woonruimte voor begeleid wonen (verpleeg- en verzorgingstehuis)	per wooneenheid	0,5	0,3	

Werken	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kantoor (zonder baliefunctie), bijvoorbeeld administratief en zakelijk	per 100 m2 bvo	1,4	5%	
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m2 bvo	2,0	20%	
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 bvo	2,0	5%	
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 bvo	0,6	5%	
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 bvo	1,2	10%	

Winkelen en boodschappen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kleine supermarkt (< 600 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	2,4	89%	
Middelgrote supermarkt (600 – 2500 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	4,5	96%	
Grote supermarkt (> 2500 m2)	per 100 m2 bvo	6,0	84%	
Groothandel in levensmiddelen	per 100 m2 bvo	6,0	80%	
Buurtwinkelcentrum/solitair kleinschalige winkel	per 100 m2 bvo	2,5	72%	
Wijkwinkelcentrum (zoals Kastelenplein)	per 100 m2 bvo	3,0	79%	
Stadsdeelcentrum (winkelcentrum Woensel)	per 100 m2 bvo	3,0	85%	
Weekmarkt	per m1 kraam	0,3	85%	
Kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	1,4	89%	
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	6,5	92%	
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 bvo	1,4	91%	
Woonwarenhuis (groter dan 20.000 m2)	per 100 m2 bvo	4,0	95%	
Meubelboulevard/woonboulevard/winkel-boulevard	per 100 m2 bvo	2,0	93%	
Outletcentrum	per 100 m2 bvo	8,6	94%	
Bouwmarkt	per 100 m2 bvo	2,0	87%	
Showroom (auto's, boten etc.)	per 100 m2 bvo	1,0	35%	
Tuincentrum	per 100 m2 bvo	2,3	89%	incl. oppervlakte buitenruimte

Sport, cultuur en ontspanning	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,8	97%	
Museum	per 100 m2 bvo	0,8	95%	
Bioscoop	per 100 m2 bvo	10,1	94%	
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	6,7	97%	
Theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	8,3	87%	
Musicaltheater	per 100 m2 bvo	3,4	86%	
Sociaal cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m2 bvo	4,0	90%	
Casino, amusementshal	per 100 m2 bvo	6,0	86%	
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	2,0	89%	
Biljart-/snookercentrum	per tafel	1,1	87%	
Dansstudio	per 100 m2 bvo	3,5	93%	
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 bvo	4,0	87%	voorziening <1.500 m2 bvo
Fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	5,5	90%	voorziening >1.500 m2 bvo
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum sauna, hammam)	per 100 m2 bvo	8,8	99%	
Sporthal	per 100 m2 bvo	2,4	96%	
Sportzaal/gymlokaal	per 100 m2 bvo	2,4	94%	
Tennishal	per 100 m2 bvo	0,4	87%	
Squashhal	per 100 m2 bvo	2,6	84%	
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	10,5	97%	
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	11,9	99%	
Sportveld	per hectare netto terrein	13,0	95%	
Stadion	per zitplaats	0,06	99%	
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	1,4	98%	
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	2,1	98%	
Jachthaven	per ligplaats	0,5	0%	
Golfoefencentrum	per centrum, circa 6 hectare	45,0	93%	
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60-70 hectare	85,0	98%	
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, < 1500 m2)	per 100 m2 bvo	1,9	97%	
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, > 1.500 m2)	per 100 m2 bvo	2,8	98%	
Manege (paardenhouderij)	per box	0,3	90%	
Dierenpark	per hectare netto terrein	4,0	99%	
Attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	4,0	99%	
Volkstuin	per 10 tuinen	1,2	100%	

Horeca en (verblijfs)recreatie	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	1,2	90%	
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	1,5	91%	
Pension	per 10 kamers	2,2	77%	
Hotel	per 10 kamers	3,6	80%	
Café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	5,0	90%	
Restaurant	per 100 m2 bvo	10,0	80%	
Discotheek	per 100 m2 bvo	15,0	99%	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	5,00	99%	

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,7	57%	
Apotheek	per 100m2 bvo	3,0	45%	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,5	57%	
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,6	50%	
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,8	38%	
Tandartsenpraktijk (centrum)	per behandelkamer	2,1	47%	
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,9	55%	
Ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,6	29%	
Begraafplaats/crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	25,0	98%	
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	3,0	37%	
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0%	

Onderwijs*	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kinderdagverblijf/creche/peuterspeelzaal/ buitenschoolse opvang	per 100 m2 bvo	1,1	0%	excl Kiss & Ride
Basisonderwijs	per leslokaal	0,5	0%	excl Kiss & Ride
Kiss & ride	per 100 leerlingen	8,0	100%	
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,3	11%	Bezoekers zijn leerlingen
ROC / MBO	per 100 leerlingen	4,2	7%	Bezoekers zijn leerlingen
Hogeschool / HBO	per 100 studenten	7,5	72%	Bezoekers zijn studenten
Universiteit	per 100 studenten	12,7	48%	Bezoekers zijn studenten
Avondonderwijs	per 10 studenten	5,0	95%	Bezoekers zijn studenten

* Met leerlingen en studenten wordt bedoeld het aantal ingeschreven leerlingen per jaargang, in de normering is rekening gehouden met aanwezigheidspercentages

Bijlage 8d. Overzicht parkeernormen tiny houses project Buurtschap te Veld (restgebied)

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. Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats, waarbij naar boven wordt afgerond. De parkeernormen zijn ook te raadplegen in de online rekentool parkeernormen via: <https://parkeernota.eindhoven.nl>.

Wonen	eenheid	parkeernorm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Tiny House	per kamer	0,6	0,2	

Bijlage 9. Fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen volgen de landelijke CROW fietsparkeerkcijfers, uitgezonderd de normen voor wonen, werken en onderwijs, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen bewoners/medewerkers en bezoekers. De fietsparkeernormen worden ook opgenomen in de online rekentool parkeernormen, te raadplegen via <https://parkeernota.eindhoven.nl/rekentool-parkeernormen>.

Deze fietsparkeernormen staan los van de normen in het Bouwbesluit (of eventueel andere wettelijke bepalingen in de toekomst). In het bouwbesluit staan de minimale normen waaraan voldaan moet worden bij nieuwbouw of verbouwingen. Met deze fietsparkeernormen wordt het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen bepaald waar een plan in Eindhoven in moet voorzien.

Wonen	aantal fietsparkeerplaatsen voor:	
	bewoners	bezoekers
Grondgebonden woning	4,0 per woning	0,2 per woning
Niet-grondgebonden woning < 60m ²	2,0 per woning	0,2 per woning
Niet-grondgebonden woning 60–120m ²	3,0 per woning	0,2 per woning
Niet-grondgebonden woning > 120m ²	4,0 per woning	0,2 per woning
Zelfstandige woonruimte met campuscontract	1,0 per woning	0,2 per kamer
Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	1,0 per kamer	0,2 per kamer
Woonruimte voor begeleid wonen (verpleeg- en verzorgingstehuis)	1,0 per wooneenheid	0,2 per wooneenheid

Werken	aantal fietsparkeerplaatsen voor:	
	personeel	bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie), bijv. administratief en zakelijk - centrum	2,0 per 100m ² bvo	0,2 per 100 m ² bvo
Kantoor (zonder baliefunctie), bijv. administratief en zakelijk - schilwijk en restgebied	1,0 per 100 m ² bvo	0,2 per 100 m ² bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	5,0 per 100 m ² bvo met een minimum van 10,0	0,2 per 100 m ² bvo
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,0 per 100 m ² bvo	0,0 per 100 m ² bvo
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,5 per 100 m ² bvo	0,0 per 100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	2,0 per 100 m ² bvo	0,2 per 100 m ² bvo

Winkelen en boodschappen	aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Kleine supermarkt (< 600 m2 bvo)	4,3 per 100 m ² bvo
Middelgrote supermarkt (600 – 2500 m2 bvo)	4,3 per 100 m ² bvo
Grote supermarkt (> 2500 m2)	4,3 per 100 m ² bvo
Groothandel in levensmiddelen	4,3 per 100 m ² bvo
Buurtwinkelcentrum/solitaire kleinschalige winkel	4 per 100 m ² bvo
Wijkwinkelcentrum (Haagdijk, Trudoplein, Woenselse markt, Kastelenplein)	4,3 per 100 m ² bvo
Stadsdeelcentrum (winkelcentrum Woensel)	4,3 per 100 m ² bvo
Weekmarkt	4,3 per 100 m ² bvo
Kringloopwinkel	4 per 100 m ² bvo
Bruin- en witgoedzaken	0,4 per 100 m ² bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,4 per 100 m ² bvo
Woonwarenhuis (groter dan 20.000 m2)	0,4 per 100 m ² bvo
Meubelboulevard/woonboulevard/winkelboulevard	0,6 per 100 m ² bvo
Outletcentrum	0,6 per 100 m ² bvo
Bouwmarkt	0,4 per 100 m ² bvo
Showroom (auto's, boten etc.)	0,1 per 100 m ² bvo
Tuincentrum	0,6 per 100 m ² bvo

Sport, cultuur en ontspanning	aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Bibliotheek	5 per 100 m ² bvo
Museum	1,4 per 100 m ² bvo
Bioscoop centrum / schilwijk / restgebied	12 / 7 / 2,2 per 100 m ² bvo
Filmtheater/filmhuis	12 per 100 m ² bvo
Theater/schouwburg centrum / schil / restgebied	38 / 33 / 28 per 100 m ² bvo
Musicaltheater	38 per 100 m ² bvo
Sociaal cultureel centrum/wijkgebouw	5 per 100 m ² bvo
Casino, amusementshal	1,4 per 100 m ² bvo
Bowlingcentrum	1,4 per 100 m ² bvo
Biljart-/snookercentrum	1,4 per 100 m ² bvo
Dansstudio	6,2 per 100 m ² bvo
Fitnessstudio/sportschool	6,2 per 100 m ² bvo
Fitnesscentrum	6,2 per 100 m ² bvo
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum sauna, hammam)	3,9 per 100 m ² bvo
Sporthal	3,9 per 100 m ² bvo
Sportzaal/gymlokaal	6,2 per 100 m ² bvo
Tennishal	6,2 per 100 m ² bvo
Squashhal	6,2 per 100 m ² bvo
Zwembad overdekt	32 per 100 m ² bassin
Zwembad openlucht	43 per 100 m ² bassin
Sportveld	95 per netto hectare
Stadion	14 per 100 zitplaatsen
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	3,9 per 100 m ² bvo
Kunstijsbaan (400 meter)	3,9 per 100 m ² bvo
Jachthaven	1,4 per 100 m ² bvo
Golfoefencentrum	1,4 per 100 m ² bvo
Golfbaan (18 holes)	1,4 per 100 m ² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, < 1500 m ²)	1,4 per 100 m ² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, > 1.500 m ²)	1,4 per 100 m ² bvo
Manege (paardenhouderij)	1,4 per 100 m ² bvo
Dierenpark	1,4 per 100 m ² bvo
Attractie- en pretpark	1,4 per 100 m ² bvo
Volkstuin	1,4 per 100 m ² bvo

Horeca en (verblijfs)recreatie	aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Camping (kampeerterrein)	-
Bungalowpark (huisjescomplex)	-
Pension	-
Hotel	-
Café/bar/cafeteria centrum / schil / restgebied	45 / 15 / 7 per locatie
Restaurant	min. 7 en max. 28 per 100 m ² bvo
Discotheek	-
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	1,1 per 100 m ² bvo

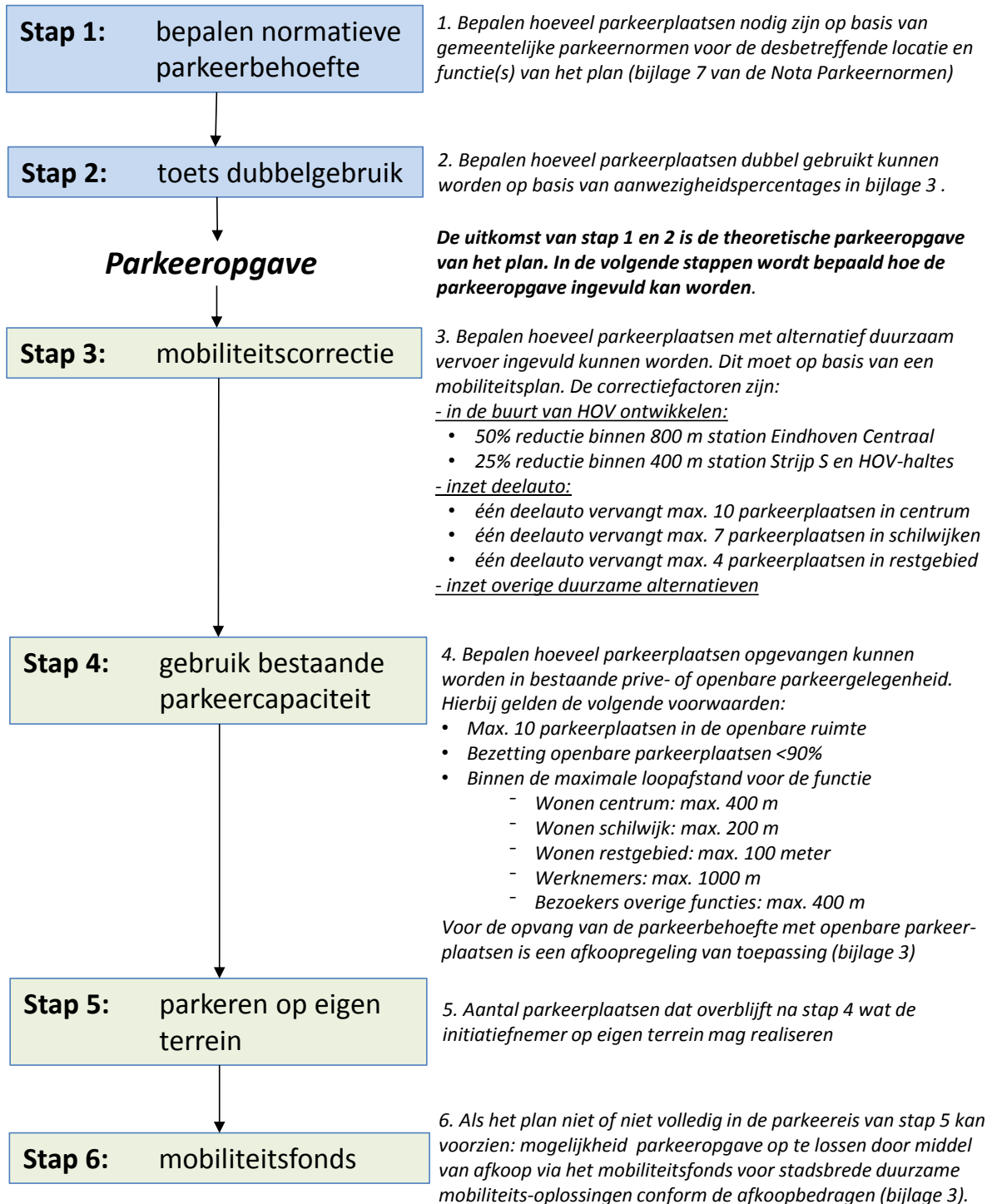
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,7 per 100 m ² bvo
Apotheek	17 per locatie
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	2,7 per 100 m ² bvo
Consultatiebureau	2,7 per 100 m ² bvo
Consultatiebureau voor ouderen	2,7 per 100 m ² bvo
Tandartsenpraktijk (centrum)	2,7 per 100 m ² bvo
Gezondheidscentrum	2,7 per 100 m ² bvo
Ziekenhuis	1,1 per 100 m ² bvo
Begraafplaats/crematorium	8 per gelijktijdige plechtigheid
Penitentiaire inrichting	1,1 per 100 m ² bvo
Religiegebouw	62 per 100 zitplaatsen

Onderwijs*	aantal fietsparkeerplaatsen voor:	
	personeel	bezoekers
Kinderdagverblijf/creche/peuterspeelzaal/ buitenschoolse opvang	0,25 per medewerker	0,75 per medewerker
Basisonderwijs	0,25 per medewerker	0,75 per ingeschreven leerling
Middelbare school	0,25 per medewerker	1,0 per ingeschreven leerling
ROC / MBO	0,25 per medewerker	0,75 per ingeschreven leerling
Hogeschool/ HBO	0,25 per medewerker	0,5 per ingeschreven leerling
Universiteit	0,25 per medewerker	0,5 per ingeschreven leerling
Avondonderwijs	0,25 per medewerker	0,25 per ingeschreven leerling

* Met leerlingen en studenten wordt bedoeld het aantal ingeschreven leerlingen per jaargang, in de normering is rekening gehouden met aanwezigheidspercentages

Vervoerslocaties	aantal fietsparkeerplaatsenplaatsen (alleen bezoekers)
Bushalte	5,0 per haltepaar
HOV-bushalte	20,0 per haltepaar

Bijlage 10. Overzicht stappenplan toepassingskader autoparkeernorm





Bijlage 11 onderbouwing reductiefactor deelauto's Centrum

1 Inleiding

In de 'Actualisatie nota parkeernormen 2019' is in hoofdstuk 2 het toepassingskader autoparkeren opgenomen. Stap 3 regelt de mobiliteitscorrectie onder andere door het inzetten van deelauto's. De parkeeropgave mag worden opgevangen:

'door het inzetten van deelauto's voor bewoners, waarbij één deelauto:

- in het centrum maximaal 10 parkeerplaatsen vervangt*
- in de schillen maximaal 7 parkeerplaatsen vervangt*
- in het restgebied maximaal 4 parkeerplaatsen vervangt"*

Voor het centrum is opgenomen dat 1 deelauto maximaal 10 parkeerplaatsen kan vervangen. In deze notitie wordt nader onderbouwd waarom het reëel is om in het centrum van Eindhoven deze norm te hanteren.

2 Mobiliteitsbeleid 2013

De gemeente heeft in 2013 haar masterplan voor mobiliteitsbeleid vastgesteld (Eindhoven op weg¹). Daarin is de keuze gemaakt voor een autoluwere ontwikkeling voor het stedelijk gebied binnen de Ring en specifiek voor het centrum en stationsgebied. Verplaatsen te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer wordt sindsdien gestimuleerd. Ook de inrichting en het beheer van de openbare ruimte wordt daar meer en meer op afgestemd. Minder ruimte voor rijdend en stilstaand motorvoertuigenverkeer, meer ruimte voor de voetgangers, fietsers, busvervoer. Voor het klimaat meer ontharding en meer groen. In maart 2022 is deze visie geactualiseerd op de uitwerkingen sinds 2013 (Actualisatie Eindhoven op weg 2022²). Onder meer specifiek de toevoeging van deelmobiliteit als apart hoofdvervoerwijze, vanwege de ontwikkeling daarvan in de laatste jaren. Het recent aangetreden nieuwe college heeft deze actualisatie in haar bestuursakkoord aangenomen voor een verdere uitwerking in een Masterplan binnenstedelijke mobiliteit³.

3 Brainportregio

In het integraal MIRT onderzoek naar Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio hebben Rijk en regio beschreven wat de urgentie, aard, omvang, onderbouwing en

¹ [Eindhoven op weg 2013](#).

² [Actualisatie Eindhoven op Weg 2022](#)

³ [Bestuursakkoord 2022-2026: Samen morgen mooier maken | Gemeente Eindhoven](#)



aanpak van de samenhangende opgaven op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid is. Binnen het Stedelijk Gebied Eindhoven is er richting 2040 sprake van een woningbouwopgave van ca. 62.000 woningen en een groei van 72.000 fte aan arbeidsplaatsen. Besloten is dat deze groei vooral in Eindhoven landt. In lijn met de eerder ontwikkelde plannen (Ontwikkelperspectief Centrum, Eindhoven op Weg en Internationale Knoop XL) is geconcludeerd dat deze verstedelijkingsopgave alleen gerealiseerd kan worden wanneer ook geïnvesteerd wordt in randvoorwaarden zoals groen, openbare ruimte, energie en een bijpassend mobiliteitssysteem.

4 De potentie van deelmobiliteit

Autodelen is een innovatief concept. Dat betekent dat de ervaringscijfers zich naar mate de toepassing vordert zich uitbreiden en het inzicht wordt vergroot. Onder andere voor wat betreft de reductiefactor voor een deelauto. Bij het opstellen van de nota parkeernormen 2019 waren er enkele onderzoeken bekend. De eerste onderzoeken hadden vooral een voorspellende insteek op basis van consumentenonderzoek en nog niet-gerealiseerde projecten. Recent zijn nieuwe onderzoeken gepubliceerd die inzicht geven in het gebruik, de effecten én de randvoorwaarden voor succes

4.1 Spark 2016

Door Spark is in 2016 het gebruik van deelauto's onderzocht. Spark geeft aan dat 1 deelauto 3 tot 22 auto's kan vervangen⁴.

4.2 CROW 2018

Uit de CROW publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren (2018), paragraaf 12.1 volgt, op basis van toen bekende kennis⁵, dat 1 deelauto 4 tot 8 auto's kan vervangen.

4.3 Greenwheels 2019

Greenwheels is als aanbieder actief op de deelautomarkt sinds 1995. Dit bedrijf heeft in 2019 een onderzoek⁶ onder haar gebruikers laten uitvoeren door Goudappel Coffeng. Daaruit bleek dat 30% van de Greenwheels gebruikers de eigen auto heeft ingeleverd. Ook is op basis van het onderzoek geconcludeerd dat één geplaatste Greenwheels auto betekent dat er 11 auto's minder in de buurt zijn.

4.4 CROW / TU Eindhoven 2021

Ook uit onderzoek van CROW en de TU Eindhoven (2021⁷) blijkt dat in ideale situaties – alternatieven op orde (toegankelijk, betaalbaar) én restrictief parkeerbeleid - tot wel 70% van de nieuwe inwoners bereid is geen auto mee te nemen bij verhuizing naar een binnenstedelijke omgeving. Vooral een hoogwaardig (divers, beschikbaarheidsgarantie, gebruiksgemak, nabij en betaalbaar) aanbod van deelmobiliteit en goed openbaar vervoer en fietsnetwerk blijken sleutels tot succes.

⁴ [SPARK-parkeren_UPDATE45.pdf](#)

⁵ [Mijn auto, jouw auto, onze auto | Document \(onderzoekspublicatie\) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(kimnet.nl\)](#)

⁶ [greenwheels_rapport_2019.pdf \(vananaare.nl\)](#)

⁷ [K-D108-Wat-is-het-effect-van-deelauto's-op-autobezit.pdf.aspx \(crow.nl\)](#)



4.5 Kennis Instituut Mobiliteit (2021)

In dit onderzoek naar de ontwikkeling en potenties van deelmobiliteit van KIM (2021)⁸ wordt geschetst dat bij een succesvolle toepassing van deelmobiliteit er bij gebruikers van deelauto's (5 tot 30 keer per jaar) een afname van 61% van autobezit is. Bij mensen die zeer frequent gebruik maken van deelauto's (meer dan 30 keer per jaar) is de afname van autobezit 70%. Daarnaast is aangegeven dat Shaheen et al. (2019) in Europese studies van round-trip autodelen zien dat tussen de 15% en 67% van de autodelers een auto wegdoet, en dat tussen de 14% en 34% de aankoop van een auto voorkomt. Samen leidt dit tot een reductie van het autobezit van 4 à 11 auto's per deelauto. In het geval van free-floating autodelen⁹ zijn deze effecten respectievelijk 4-23% (auto weg doen) en 14-30% (aankoop voorkomen), met een reductie van op autobezit van 3 à 11 auto's per deelauto.

5 De potentie van deelmobiliteit in Eindhoven

In het bovengenoemde door het KIM in 2021 gepubliceerde onderzoek naar de ontwikkeling en potenties van deelmobiliteit schetst KIM een aantal toekomstscenario's. KIM concludeert dat een scenario waarin én actief op deelmobiliteit én actief op reductie van de reguliere auto wordt ingezet het meest kansrijk is voor een succesvolle toepassing van deelmobiliteit.

Gesteld mag worden dat Eindhoven zich ontwikkelt binnen dit kansrijke scenario. Dit uit zich in de volgende elementen:

- In de Actualisatie Nota Parkeernormen 2019 is een nieuwe parkeernormering voor het centrum vastgelegd, waarbij specifiek in het centrum/stationsomgeving een strenge mobiliteitsreductie wordt toegepast op de parkeereis. Daarnaast is er voor elke nieuwbouwproject binnen de Ring een verplichting tot opstellen van een mobiliteitsplan, inclusief deelmobiliteit.
- In de gemeentelijke Agenda Deelmobiliteit¹⁰ staan de definitie, verschijningsvormen en gekozen strategie en rol(len) beschreven op basis waarvan de gemeente samen met aanbieders het aanbod aan deelmobiliteit vorm geeft. Deze agenda bevat eveneens het actieprogramma waarin benoemd is welke acties we sinds 2019 ondernemen om deelmobiliteit verder te stimuleren en op een goede manier te organiseren.
- Momenteel wordt, als onderdeel van het Masterplan Stedelijke Mobiliteit, uitwerking gegeven aan een vervolg van de Agenda Deelmobiliteit. De inzet is gericht op het verder uitwerken van een stadsbreed dekkend netwerk met hoogwaardig aanbod van deelmobiliteit.
- In de Actualisatie Eindhoven op Weg (2022); is specifiek t.a.v. deelmobiliteit een nieuwe categorie weggebruikers ('nieuwe mobilisten') toegevoegd. Met de inzet van deelmobiliteit wordt de transitie ingezet van bezit naar (deel)gebruik. Het streven is een nieuwe, schone en toegankelijke reismogelijkheid de beste mogelijkheden te geven.

⁴ [Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie \(update 13-10 *\) | Document \(onderzoekpublicatie\) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(kimnet.nl\)](#)

⁹ Free floating wil zeggen dat auto's geen vaste parkeerplaats hebben en op iedere gewenste plek kunnen worden teruggezet.

¹⁰ [Agenda deelmobiliteit - Bijlage 1 Rapportage Agenda Deelmobiliteit \(notubiz.nl\)](#)



- Bewoners van nieuwbouw komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Bij het vaststellen van de parkeereis bij het verlenen van de omgevingsvergunning wordt het project daartoe op de POET-lijst geplaatst (Parkeren Op Eigen Terrein).
- In het complete centrum is betaald parkeren van kracht. Voor parkeren zonder parkeervergunning op straat geldt een minimaal tarief van € 2,60,-/uur. Op enkele locaties is er een dagtarief mogelijke van minimaal € 10,-/dag. Het parkeertarief geldt tot 21 uur en ook in het weekend. Concreet is het parkeren van de eigen auto in de openbare ruimte in de directe omgeving niet realistisch. Een abonnement bij een van de commercieel geëxploiteerde parkeergarages in het centrum bedraagt enkele duizenden euro's per jaar (bv P-Mathildelaan; € 360,-/mnd). Deze prijsregulering maakt het minder aantrekkelijk om in het centrum een eigen auto te bezitten en bevordert het gebruik van alternatieven.
- In het centrum zijn hoogwaardige alternatieven beschikbaar voor de eigen auto, namelijk het intercity station Eindhoven Centraal, stads- en regionaal busstation Neckerspoel en bushaltes die onderdeel zijn van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer of de stads- en streeklijnen. Er is een goed fietsnetwerk met snelle verbindende routes naar belangrijke locaties dat bovendien steeds verder uitgebreid wordt. Ook is in het centrum reeds een groot en divers aanbod van deelvoertuigen aanwezig. Stadsbreed worden mobiliteitshubs ontwikkeld, met een divers op de vraag afgestemd aanbod aan deelvervoermiddelen (deelfiets, -scooter, -bakfiets, -auto). De digitale toegankelijkheid van het aanbod wordt verbeterd. In totaal komt er voor alle bewoners een hoogwaardig aanbod aan deelmobiliteit beschikbaar.
- Veel inwoners in het centrum hebben al geen eigen auto, omdat ze daar voor kiezen. Dat aandeel groeit. Het autobezit van bewoners in het centrum van Eindhoven¹¹ daalt al een aantal jaren, zoals in alle andere grote steden. Met name onder de jongere doelgroepen. In 2016 was er sprake van 0,9 personenauto per huishouden. Dat is in 2021 inmiddels al gedaald naar 0,4.

6 Eindhoven in relatie tot de 'Benchmark autodelen in gebiedsontwikkeling' (Overmorgen/RWS, 2021)

Inmiddels is er ook onderzoek dat de ingezette lijn van de gemeente Eindhoven voor deelauto's onderschrijft, op basis van daadwerkelijke ervaringen in de praktijk bij ruimtelijke ontwikkelingen. Een actueel onderzoek is de 'Benchmark autodelen in gebiedsontwikkeling (Overmorgen, 2021, opdrachtgever: RWS¹²)', waarbij gerealiseerde situaties met deelmobiliteit zijn onderzocht op hun effectiviteit. De resultaten hiervan geven aan dat:

- vooral bij Intercity stationsomgevingen een hoogwaardig aanbod van deelmobiliteit de mogelijkheid geeft om met een hoge ambitie het parkeeraanbod af te schalen en toch in de mobiliteitsbehoefte van de bewoners te voorzien.

¹¹ https://eindhoven.incijfers.nl/Jive?workspace_guid=4dca5060-27b8-44b3-8e52-621948bf9f80

¹² [210311-Eindrapport-Benchmark-Deelmobiliteit-in-Gebiedsontwikkeling.pdf \(dutchmobilityinnovations.com\)](https://www.dutchmobilityinnovations.com/210311-Eindrapport-Benchmark-Deelmobiliteit-in-Gebiedsontwikkeling.pdf)



- De deelauto-ratio van gerealiseerde projecten (Zwolle, Rotterdam, Den Bosch, Apeldoorn) ligt tussen de 1 op 8 tot 1 op 13.
- Samen met een aanvullend aanbod van deel e-bikes, deelbakfietsen en e-scooters is er voor iedere verplaatsing een alternatief voor de eigen auto beschikbaar.
- In de helft van de gevallen worden ook collectieve stallingsvoorzieningen voor fietsen gerealiseerd.

7 Conclusie: Eindhoven Centrum voldoet aan de randvoorwaarden voor de inzet van deelmobiliteit met een hoge ambitie

Voor een succesvolle inzet op het terugdringen van regulier autobezit – resulterend in een beperktere parkeeromvang - blijkt dat zowel een actieve inzet op deelmobiliteit als een actieve inzet op het terugdringen van regulier autobezit en gebruik nodig is. Eindhoven zet in op realisatie van een hoogwaardig aanbod van deelmobiliteit (zie Agenda deelmobiliteit¹³) en het zo min mogelijk toevoegen van parkeerplaatsen in en rondom het centrum (zie Nota Parkeernormen 2019).

Uit de verschillende onderzoeken (zie hoofdstuk 4) blijkt dat er bandbreedtes zijn voor het vervangen van het aantal auto's door deelauto's. Grofweg wordt gesproken over een reductie van 4 tot 13 auto's per deelauto. De benchmark op gerealiseerde ruimtelijke projecten met deelmobiliteit in nabijheid van IC stations geeft de hoogste waarden; 1 op 8 tot 1 op 13. De Eindhovense reductiefactor deelauto's voor het centrum zit op het gemiddelde hiervan. Dit is de reductie die maximaal wordt toegepast, minder mag ook.

Gelet op het vorenstaande is het toepassen van een reductiefactor voor het centrumgebied en het stationsgebied van maximaal 10 auto's per deelauto in de Actualisatie Nota Parkeernormen 2019 alleszins redelijk.

8 Monitoren

We monitoren overigens het gebruik van deelauto's in samenwerking met de aanbieders. In Eindhoven is het aantal deelauto's de afgelopen jaren gestegen. Dat blijkt uit de enquête onder het Eindhovense Digipanel (april 2021): afgelopen jaar heeft 8% van de respondenten dagelijks/wekelijks, 11% van de respondenten maandelijks en 23% enkele keren een deelauto gebruikt. De aanbieders van deelauto's monitoren het gebruik van de deelauto's en het aantal abonnees per wijk. In 2019 waren in Eindhoven 20 deelauto's op vaste standplaatsen aanwezig. Anno 2022 zijn er ca 170 deelauto's in de stad waaronder deelauto's met een vaste standplaats (Greenwheels en MyWheels) en deelauto's zonder een vaste standplaats (van Amber en MyWheels). Hierbij gaat het om zowel zone-floating deelauto's (MyWheels) als free floating deelauto's (Amber).

¹³ [Agenda deelmobiliteit - Bijlage 1 Rapportage Agenda Deelmobiliteit \(notubiz.nl\)](#)

Gemeente Eindhoven

Postbus 90150
5600 RB Eindhoven

Onze referentie: 2022/1083-2

Onderwerp: Beoordeling op Onderbouwing reductiefactor deelauto's centrum (Eindhoven)

Eindhoven, 10 februari 2023

Geachte heer [REDACTED],

Voor de ontwikkeling Victoriatoren is op basis van de Nota Parkeernormen van de gemeente Eindhoven een parkeerbalans opgesteld. Daarbij is ook de mogelijkheid benut om met een aanbod aan deelauto's een reductie op het aantal te realiseren parkeerplaatsen toe te passen. Gezien de directe nabijheid van een Intercity Station (Eindhoven Centraal) zegt de beleidsregel uit de Nota Parkeernormen dat met het aanbieden van 1 deelauto de ontwikkelaar maximaal 10 parkeerplaatsen voor auto's van de bewoners mag aftrekken van de parkeereis. Onder de aannahme dat deze deelauto ook een parkeerplaats nodig heeft, is de reductie op de parkeereis effectief maximaal 9 parkeerplaatsen.

Tegen het bestemmingsplan voor de Victoriatoren is bij de Raad van State beroep ingesteld, onder andere vanwege het parkeren. Dat heeft er toe geleid dat de Raad van State de gemeente Eindhoven heeft opgedragen een nadere onderbouwing te geven van de reductiefactor voor deelauto's in het centrum. Daartoe heeft de gemeente een notitie opgesteld (zie bijlage). Tegelijkertijd heeft de gemeente aan Empaction gevraagd hierop een onafhankelijke toets uit te voeren. In deze notitie beschouwen we de redelijkheid en billijkheid van de systematiek, zoals die is opgenomen in de Nota Parkeernormen van Eindhoven en, onder andere, is toegepast op de ontwikkeling Victoriatoren.

Opmerkingen vooraf

- Empaction is een adviesbureau dat zich al ruim 20 jaar volledig gespecialiseerd heeft op parkeervraagstukken. Onze klanten zijn vooral gemeenten, projectontwikkelaars, universiteiten en ziekenhuizen. Onze expertise kenmerkt zich met name door de koppeling tussen theorie (beleid) en praktijk (uitvoering).
- Het autobezit en autogebruik is geen statisch gegeven. In 2016 was het gemiddelde [autobezit](#) in het centrum van Eindhoven 9 auto's op iedere 10 woningen (0,9). In 2021 is dit gemiddelde gedaald naar 4 auto's op 10 woningen (0,4). Dat wil niet zeggen dat inwoners van het centrum van Eindhoven massaal de auto hebben weggedaan. Meer waarschijnlijk is dat in de veranderende samenstelling van de inwoners er steeds meer huishoudens komen die geen eigen auto

meebrengen. En dat past bij een landelijke trend dat autobezit, vooral onder jongeren, binnenstedelijk al jaren daalt.

- De omvang van het autobezit bij een nieuw wooncomplex is geen vast gegeven. Zo wordt de parkeervraag ook beïnvloed door het aanbod. En een gemeente kan met haar parkeernormen en beleidsregels daar gebruik van maken (sturend parkeerbeleid). Harde voorwaarde daarbij is wel dat bij het sturen op een lager autobezit onder de nieuwe inwoners de omgeving beschermd wordt tegen parkeeroverlast door uitwijkgedrag. De standaard werkwijze daarvoor is parkeerregulering (meestal betaald parkeren) in de omgeving en geen parkeervergunningen verstrekken aan de bewoners van de nieuwbouw. Aan deze voorwaarden is voor alle ontwikkelingen in de binnenstad van Eindhoven voldaan.

Algemeen: deelmobiliteit

Binnenstedelijk is er geen ruimte meer voor het aanleggen van parkeerplaatsen op maaiveld. Voor de meeste ontwikkelingen, zeker die met een 'sociale huur'-component, is ondergronds parkeren niet passend te krijgen in de business case. Door de ambitie van een gezonde stedelijke verdichting met een aantrekkelijke openbare ruimte ontkomen gemeenten er niet aan de harde eis van het oplossen van de parkeerbehoefte op de eigen ontwikkelplot los te laten. Minder parkeerplaatsen maken mag, onder de voorwaarde dat er een volwaardig alternatief beschikbaar is voor de eigen auto. Traditioneel bestaat dat alternatief uit hoogwaardig Openbaar Vervoer en een uitstekende fietsinfrastructuur. Onderzoek¹ dat de TU Eindhoven in samenwerking met Empaction in opdracht van het CROW in 2021 heeft uitgevoerd laat zien dat je met een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit een grote groep mensen (tot wel 70%!) kunt verleiden om bij een verhuizing naar een binnenstedelijke omgeving geen eigen auto mee te nemen.

Een hoogwaardig aanbod aan deelmobiliteit kenmerkt zich door:

- Een korte loopafstand naar het deelvoertuig
- Diversiteit in het aanbod van deelvoertuigen
- Zekerheid over beschikbaarheid van een deelvoertuig
- Gebruiksgemak, bijvoorbeeld door ontsluiting van alle deelvoertuigen middels een MaaS-app (Mobility as a Service).

Zo'n hoogwaardig aanbod is voor een individuele ontwikkelaar niet te organiseren. Wil een ontwikkelaar, die minder parkeerplaatsen aanlegt, toch voor een grote doelgroep een interessante woonpropositie hebben, dan zal deze er tenminste voor moeten zorgen dat er aanbod van deelmobiliteit is op de eigen plot en dat dat aanbod goed aansluit op het aanbod aan deelmobiliteit in de openbare ruimte. En het is in het belang van de gemeente (als een soort van gebiedsontwikkelaar) dat het aanbod deelmobiliteit bij individuele ontwikkelingen in combinatie met het openbare aanbod voldoet aan bovengenoemde kenmerken en tegelijkertijd betaalbaar is.

Dit inzicht is een belangrijke reden waarom Eindhoven, net als andere gemeenten, steeds meer regie heeft genomen op het aanbod aan deelmobiliteit in de openbare ruimte. Zeker in het centrum van Eindhoven is een groeiend aanbod aan deelscooters, deelfietsen en deelauto's. De gemeente hanteert een vergunningstelsel om te bevorderen dat marktpartijen gezamenlijk in heel Eindhoven voor de juiste doelgroepen een goed aanbod deelmobiliteit leveren. Daarnaast is in het centrum de woningdichtheid

¹ CROW rapport: [Wat is het effect van deelauto's op het autobezit?](#)

hoog en het autobezit relatief laag (en dalende), waardoor de vraag naar deelmobiliteit voldoende groot is voor een positieve business case van de aanbieders van deelmobiliteit.

Vervolgens krijgen ontwikkelaars, die met de inzet van deelmobiliteit een reductie willen op de parkeereis, een verplichting opgelegd om op de eigen plot een eigen aanvullend aanbod aan deelmobiliteit in te richten. Omdat in het centrum van Eindhoven het openbare aanbod aan deelmobiliteit al behoorlijk hoogwaardig is en in kwaliteit en kwantiteit toeneemt, wordt er aan zo'n ontwikkelaar qua deelmobiliteit een minder strenge eis opgelegd (voor 1 deelauto mag een reductie op de parkeereis worden toegepast van maximaal 9 parkeerplaatsen). Naarmate de ontwikkeling verder weg ligt van een OV-knooppunt wordt de eis voor deelmobiliteit op kosten van de ontwikkelaar opgehoogd, omdat daar het openbare aanbod deelmobiliteit lager is vanwege een lagere vraag vanuit de omgeving.

Opmerkingen bij Bijlage onderbouwing reductiefactor deelauto's Centrum:

In lijn met voorgaande beschouwingen kan over de door Eindhoven opgestelde onderbouwing voor de gehanteerde reductiefactor het volgende worden opgemerkt:

- De in de bijlage genoemde onderzoeken laten zien dat de bepaling van het effect van een aanbod van deelmobiliteit op het autobezit geen exacte wetenschap is. Veel factoren, waaronder omgevingsfactoren, bepalen in hun onderlinge samenhang het uiteindelijke effect.
- Eindhoven accepteert in de directe omgeving van het intercity station een reductie van 10 eigen auto's per aangeboden deelauto. Deze reductiefactor past binnen de marges die de verschillende onderzoeken aangeven.
- Voor het hanteren van een hoge reductiefactor is een hoogwaardig en betaalbaar aanbod deelmobiliteit wenselijk. Zo'n aanbod is te realiseren door het aanbod van de individuele ontwikkelaar aan te laten sluiten op het openbare aanbod deelmobiliteit, dat onder regie van de gemeente de komende jaren verder wordt uitgebreid.
- Ongeacht de door de ontwikkelaar gehanteerde reductiefactor en de ambities van de gemeente met betrekking tot een openbaar aanbod deelmobiliteit blijft, dankzij de parkeerregulering, de omgeving van de ontwikkeling beschermd tegen parkeeroverlast. En dat is juist het achterliggende doel van de Nota Parkeernormen.

Conclusie

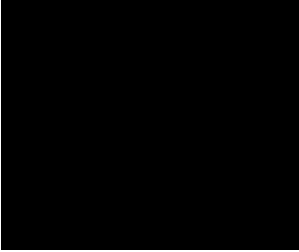
De in het centrum van Eindhoven toegepaste reductieregels op basis van deelmobiliteit, zoals bij de Victoriatoren, zijn ons inziens gerechtvaardigd. De basis voor deze conclusie is primair het aanbod aan deelmobiliteit dat onder regie van de gemeente op dit moment beschikbaar is en de komende jaren in samenspraak met de aanbieders van deelmobiliteit verder wordt uitgebreid. Wat de ontwikkelaar daaraan op eigen kosten aan deelloertuigen toevoegt heeft meerwaarde. Die meerwaarde zit niet alleen in het extra volume aan deelloertuigen, maar zeker ook de kortere loopafstand naar de deelloertuigen.

De combinatie van het openbaar aanbod aan deelmobiliteit met het aanbod dat door de ontwikkelaar zelf wordt gerealiseerd zal er voor zorgen dat er voor de bewoners van zo'n nieuwe ontwikkeling voldoende alternatieve vormen van vervoer (anders dan de eigen auto) beschikbaar zijn. Daarmee is de woonpropositie van een ontwikkeling in de binnenstad van Eindhoven met relatief weinig parkeerplaatsen vooral interessant voor mensen die voor hun dagelijkse verplaatsing niet-autogebonden zijn. En dat is nu al een steeds grotere groep. Dat is ook de reden waarom veel ontwikkelaars meegaan in de gemeentelijke ambitie van minder parkeerplaatsen aanleggen en tegelijkertijd bij willen dragen aan het organiseren van hoogwaardige alternatieve vormen van (deel)vervoer.

Overigens is het goed te constateren dat er, ondanks een laag aantal parkeerplaatsen, ten gevolge van de ontwikkelingen als de Victoriatoren *geen parkeeroverlast in de omgeving* ontstaat. De omgeving is

namelijk volledig gereguleerd (betaald parkeren) en de bewoners van een nieuwe ontwikkeling komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. En geen parkeeroverlast veroorzaken in de omgeving is juist het achterliggende doel van het toepassen van parkeernormen.

Met vriendelijke groeten,



Senior Parkeeradviseur
Empaction B.V.