

Bijlage
Nota Parkeernormen 2011

3



Baarle-Nassau
Baarle-Hertog

NOTA PARKEERNORMEN 2011



Hoofdstuk 1 Algemeen

1.1 Aanleiding

Om te bepalen wat voor parkeerdruk bouwplannen of gebruikswijzigingen van panden tot gevolg hebben en om te bepalen hoeveel parkeerruimte daarvoor gerealiseerd moet worden stelt de gemeente parkeernormen op. Sinds 1997 is de parkeernorm die de gemeente Baarle-Nassau hanteert niet meer gewijzigd, feitelijk stamt deze norm zelfs nog uit 1988, aangezien deze bij hernieuwde vaststelling in 1997 niet is gewijzigd. Deze parkeernorm is inmiddels zwaar verouderd en sluit niet meer aan bij het huidige autobezit en autogebruik. Om die reden wordt onderhavige Nota Parkeernormen opgesteld.

Bij de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (2008) heeft het Rijk aangekondigd dat de mogelijkheid om parkeernormen via de Bouwverordening af te dwingen gaat vervallen: in de gelijktijdig te wijzigen Woningwet was vastgelegd dat de bouwverordening geen stedenbouwkundige eisen meer mag bevatten, waaronder ook parkeernormen vallen. Deze moesten volgens het voorstel worden opgenomen in bestemmingsplannen.

Dit had echter tot gevolg dat een norm voor 10 jaar vast zou liggen (geldingsduur van een bestemmingsplan) en dat wanneer men de parkeernorm zou willen wijzigen een bestemmingsplanherziening noodzakelijk was, met bijbehorende lange procedure. Op dringend verzoek van veel partijen is deze wijziging van de Woningwet nog niet ingevoerd en wordt nu druk door VROM met onder andere de VNG bekeken wat een praktische oplossing is. De verwachting is dat in 2013 een nieuwe regeling ingevoerd zal worden. Dit betekent echter dat we tot het moment dat een definitieve keuze door het Rijk is gemaakt gemeenten wel een goede regeling moeten hebben. De gemeente Baarle-Nassau stelt onderhavige Nota Parkeernormen vast om hierin te voorzien.

Verder is de gemeente bezig met het actualiseren van het Verkeerscirculatieplan. Daarin is opgenomen dat de gemeente de normen uit de ASVV2004 zal hanteren bij het bepalen van een parkeernorm. De ASVV2004-norm kent echter marges en is niet toegespitst op specifieke lokale omstandigheden. Om hierin te voorzien stelt de gemeente Baarle-Nassau onderhavige Nota Parkeernormen vast.

Blauwe zone

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat deze nota niet gaat over de zogenaamde Blauwe zone (parkeerschijf) die in het centrum van Baarle-Nassau is ingericht. Hoewel er natuurlijk verband is tussen de noodzaak voor het invoeren van de Blauwe zone (gebrek aan parkeerruimte in het centrum) en de parkeernormen voor bouwen, is voor die zone aparte beleid opgesteld. Anderzijds moet het toepassen van de onderhavige nota er voor zorgen dat dat tekort aan parkeerplaatsen niet verder toeneemt.

1.2 Opbouw van de nota

In hoofdstuk 2 wordt eerst het juridisch kader geschetst: hoe wordt de parkeernorm juridisch ingebed? In hoofdstuk 3 wordt aangegeven hoe de gemeentelijke parkeernorm tot stand komt, hoofdstuk 4 staan uitgangspunten voor het verlenen van ontheffing en in hoofdstuk 5 komt ten slotte het parkeerfonds aan de orde.

Hoofdstuk 2 Juridisch kader

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven is – tot het moment dat er door het Rijk wordt besloten om nieuwe regelgeving in werking te laten treden – de basis voor de parkeernorm en het parkeerfonds gelegen in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening van de gemeente Baarle-Nassau.

Bouwverordening

Regelmatig komt de situatie voor dat bij bouwplannen of gebruikswijziging van panden de daarbij behorende extra parkeerdruk niet op het eigen perceel opgelost kan worden. Wanneer niet aan de parkeernorm voldaan kan worden dient formeel een Omgevingsvergunningaanvraag geweigerd te worden op basis van het niet voldoen aan de Bouwverordening. Burgemeester en wethouders zijn wel bevoegd van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening ontheffing te verlenen (lid 4):

- a. indien het voldoen aan die bepaling door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
- b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien.

Bijzondere omstandigheden daargelaten (sub a) wordt zo'n ontheffing pas verleend indien op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien (sub b), zoals bijvoorbeeld door op een ander privéterrein in de directe nabijheid parkeerruimte te realiseren of het leveren van een financiële bijdrage in de kosten van aanleg van openbaar blijvende parkeervoorzieningen (het Parkeerfonds). Op deze wijze kan het totale gemeentelijke parkeeraanbod in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd.

Bestemmingsplannen

Daarnaast kan de gemeente er voor kiezen om parkeernormen in bestemmingsplannen vast te leggen. De normen in een bestemmingsplan gaan dan voor de regeling van de Bouwverordening. De gemeente Baarle-Nassau kiest daar niet voor, omdat de normen daarmee voor de duur van het bestemmingsplan vast liggen (maximaal 10 jaar) en op grond daarvan iedere flexibiliteit ontbreekt. De gemeente Baarle-Nassau kiest er voor om in bestemmingsplannen naar onderhavige Nota Parkeernormen te verwijzen.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat bij planontwikkeling de normen uit deze nota wel gelden als randvoorwaarden.

Betaling

De ontheffing van de parkeernorm op basis van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, al dan niet gecombineerd met de betaling van een bijdrage in het Parkeerfonds, is gebaseerd op een publiekrechtelijke regeling. De aanvrager verkrijgt na het betalen van de parkeerbijdrage ontheffing van dit artikel uit de Bouwverordening. Er is dus geen sprake van een contract met de gemeente.

Toekomstige ontwikkelingen

Op het moment dat er door Rijk, gemeenten en andere partijen een efficiënte en flexibele constructie is gevonden voor parkeernormen in relatie tot bestemmingsplannen onder de Wet ruimtelijke ordening, dan zal onderhavige nota herzien moeten worden, gebaseerd op het dan nieuwe juridische kader.

Hoofdstuk 3 Parkeernorm

Een ontwikkeling, een bouwactiviteit en/of een wijziging van gebruik, kan dat tot gevolg hebben dat er (meer) ruimte nodig is voor het parkeren van auto's. De aanvrager moet ervoor zorgen dat er in voldoende mate voorzien wordt in ruimte voor het parkeren van auto's. Op basis van de parkeernormen (vastgelegd in bijlage 1 van deze nota) wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor een bepaalde bouwactiviteit.

De basis van de gemeentelijke parkeernorm is gelegen in de door het CROW opgestelde handboek "ASVV 2004". Deze norm biedt echter ruimte voor aanpassing naar de specifieke lokale situatie. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de gemeente Baarle-Nassau die vertaalslag heeft gemaakt. Daarbij is rekening gehouden met de verstedelijkingsgraad van Baarle-Nassau (weinig stedelijk). Wanneer deze vertaling niet voorziet in een functie die gerealiseerd wordt, dan vallen we terug op de ASVV-normen.

3.1 Algemene uitgangspunten

Parkeerplaatsen worden in principe altijd op eigen terrein aangelegd. Naast het aantal parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet, afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. In bijlage 2 zijn hiervoor eisen opgenomen. Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuwe inrit, moeten worden gecompenseerd.

Bij het berekenen van de oppervlakte van woningen wordt uitgegaan van de gebruiksruimten: woonkamer, keuken, slaapkamer(s), badkamer e.d. Zolders, garages en bergingen worden buiten beschouwing gelaten.

Bij de toepassing van de parkeernormen in bijlage 1 geldt dat als de berekende parkeernorm een cijfer achter de komma kent, bij $<0,5$ naar beneden afgerond wordt en $\geq 0,5$ deze naar boven afgerond wordt.

Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Ook bij een wijziging van gebruik wordt een parkeernorm berekend. Hierbij zal worden berekend of er ten opzichte van de bestaande situatie extra parkeerplaatsen nodig zijn, naast de nu al (of niet) aanwezige parkeerplaatsen.

Ook bij de sloop van bestaande panden wordt bekeken wat er nu aan parkeerplaatsen aanwezig is, in hoeverre deze behouden moeten en kunnen blijven en of de nieuwe invulling ten opzichte van de bestaande invulling tot gevolg heeft dat er extra parkeerplaatsen nodig zijn.

Het gevolg van deze werkwijze is dat historisch gegroeide en bestaande parkeerproblemen niet worden aangepakt. Voorkomen wordt wél dat de problemen door de ontwikkeling groter worden.

Parkeren op eigen terrein bij woningen

Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Ook moet een oprit voldoende lengte hebben om te functioneren als parkeerplaats. Als hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan.

Naast de instandhouding van de parkeerplaatsen is ook het gebruik van deze parkeerplaatsen lager. Immers, als de eigenaar van een woning niet thuis is, kan een ander deze parkeerplaats niet gebruiken. De bezetting van parkeerplaatsen op eigen terrein is hierdoor lager dan de bezetting van openbare parkeerplaatsen. Ook garages worden niet altijd gebruikt om een auto in te stallen. Om hiervoor te compenseren worden parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen niet volledig meegerekend.

Daarbij worden de volgende correctienormen gehanteerd:

Type parkeerplaats	Omvang	Feitelijk	Factor
Oprit	Minimaal 5 meter lang	1,0	0,8
Lange oprit	Minimaal 11 meter lang	2,0	1,5
Oprit met garage	Oprit minimaal 6 meter lang	2,0	1,5
Lange oprit met garage	Oprit minimaal 12 meter lang	3,0	2,0
Garage zonder oprit		1,0	0,5
Parkeerterrein/parkeerkelder/ parkeergarage		1,0	0,8

Gebouwen met meerdere functies

Hiervan is bijvoorbeeld sprake bij een combinatie in één gebouw van winkels met wonen of showroom met werkplaats. De parkeernorm zal per functie (en eventueel daarbij behorende BVO) berekend moeten worden.

Laden en lossen

Voor het laden en lossen van goederen geldt dat, indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte, hierin in voldoende mate moet worden voorzien. Dit kan ook op centraal gelegen plekken voor meerdere gebouwen samen.

3.2 Definities

Belangrijk is om een aantal definities en helder te stellen:

- Arbeidsplaats: Dit wordt berekend per fulltime arbeidsplaats, bij parttime arbeidsplaatsen dienen deze naar parttime factor meegeteld worden. Bedrijven dienen deze gegevens zelf aan de gemeente aan te leveren.
- Bebouwde kom: De bebouwde kommen van de kernen Baarle-Nassau of Ulicoten, zoals deze op basis artikel 120A van de Wegenverkeerswet door de raad zijn vastgesteld.
- Bouwverordening: Bouwverordening van de gemeente Baarle-Nassau.
- Bruto vloeroppervlakte (BVO): De oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Ter aanvulling op hierop geldt het volgende: indien een binnenruimte aan een andere binnenruimte grenst, moet worden gemeten tot het hart van de desbetreffende scheidingsconstructie. Hierbij worden opslag-, kantoor- en alle andere bij het bedrijf behorende ruimtes meegeteld.
- Centrum Baarle-Nassau: Het gebied dat gearceerd is weergegeven op de bij deze nota behorende kaart "Centrumgebied Baarle-Nassau" (bijlage 3).
- Oppervlakte woning: De oppervlakte van een woning die ten dienste staan van de primaire woonfunctie, zoals: woonkamer, eetkamer, keuken, slaapkamer, werkkamer, badkamer, bijkeuken en hal/gangen. Niet meegeteld worden bijbehorende ruimten zoals bergzolders, tenzij zich daar een of meer van de genoemde primaire woonfuncties bevindt, bergingen of garages.
- Parkeerfonds: het Parkeerfonds is een voorziening voor het beheren van de gestorte gelden afkomstig uit de afkoopregeling (zie hoofdstuk 4 van deze nota).

4. Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeernorm.

Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

1. Hoofddoel is dat de aanvrager van een Omgevingsvergunning er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeernorm op eigen terrein wordt gerealiseerd.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm.
Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie door meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van een Omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.
3. Als aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is kan de parkeerbehoefte mogelijk binnen een loopafstand van zo'n 150 meter van het bouwplan worden gecompenseerd, bijvoorbeeld op een nabij gelegen (privaat) terrein. Wanneer op een andere wijze aan de parkeereis wordt voldaan dan op eigen terrein, moet nauwkeurig aangegeven worden hoe dit gebeurt. Hiervan moet een privaatrechtelijke overeenkomst worden overlegd. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een Omgevingsvergunning wordt aangevraagd, kunnen worden aangewend.
4. Als 1, 2 en 3 echt niet mogelijk blijken kan de aanvrager van een Omgevingsvergunning, om voor ontheffing in aanmerking te komen, een schriftelijk verzoek indienen bij het college van B&W. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten om aan te tonen dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is en dat de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd.
5. Het college van B&W kan besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeernorm. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en daarbij bereid is om de verplichting van de aanvrager over te nemen om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen (artikel 2.5.30 lid 4 sub b van de Bouwverordening). Bij de laatste categorie wordt afgewogen of er binnen een periode van circa 10 jaar parkeerplaatsen binnen een straal van 500 meter van het bouwplan door de gemeente gerealiseerd kunnen worden. De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van het parkeerfonds ligt bij het college van B&W. Een aanvrager kan geen rechten ontleen aan het bestaan van het fonds. Wanneer het college van B&W op deze gronden ontheffing verleent van de parkeernorm, moet de aanvrager van een Omgevingsvergunning een parkeerbijdrage per ontbrekende parkeerplaats in het parkeerfonds te storten.

Hardheidsclausule

Het college van B&W kan bij ontheffing van de parkeereis in specifieke uitzonderingsgevallen eveneens gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer naar het oordeel van het college van B&W het vasthouden aan de parkeernorm onevenredig is ten opzichte van het belang van realisatie van het bouwplan. Dit is feitelijk geregeld in artikel 2.5.30 lid 4 sub a van de Bouwverordening. Hiermee zal het college terughoudend om moeten gaan, om de parkeerdruk niet te vergroten en geen precedenten te scheppen.

Hoofdstuk 4 Parkeerbonds

Voor de bebouwde kom van de kern Baarle-Nassau (dit is de verkeerskundige bebouwde kom, begrensd door de bebouwde kom borden) geldt in het bijzonder dat er een extra parkeerdruk geldt ten opzichte van de rest van de gemeente. Dit vindt mede zijn oorzaak in de grote aantrekkingskracht van het toeristische en qua detailhandel aantrekkelijke centrum van Baarle-Nassau/Baarle-Hertog. Juist in dit deel van de kern is vaak weinig tot geen mogelijkheid om voldoende parkeervoorzieningen te regelen. Om die reden heeft de raad van de gemeente Baarle-Nassau bij besluit van 25 augustus 1988 een Parkeerbonds ingesteld.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe hoog de parkeerbijdrage is en binnen welke voorwaarden de gemeente na storting in het parkeerbonds voorziet in de aanleg van parkeerplaatsen.

Hoogte van de parkeerbijdrage

De parkeerbijdrage wordt gelijk gesteld aan de gemiddelde reële stichtingkosten van een parkeervoorziening. Daarmee wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt van het parkeerbonds dat deze kostenneutraal functioneert. Voor het hele grondgebied van de gemeente wordt een gelijke parkeerbijdrage gehanteerd, waarbij een gemiddelde is genomen om zodoende de factoren prijsverschillen bij grondverwerving (centrum of daarbuiten) en materiaalgebruik (gebakken of betonklinkers) toch mee te laten wegen. Ook in de parkeernormen is geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden.

De parkeerbijdrage wordt vastgesteld op **€ 4.500,-** per parkeerplaats. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- | | |
|--|------------|
| a. Verwervingskosten: | € 3.125,00 |
| (25m2 x grondprijs goedkope woningbouw € 125,00/m2 – prijspeil 2009) | |
| b. Stichtingskosten: | € 1.250,00 |
| (aanlegkosten parkeerplaats op maaiveld, inclusief BTW) | |

Dit bedrag is naar boven afgerond op een rond bedrag. Het bedrag wordt niet geïndexeerd, wanneer dat noodzakelijk wordt geacht, wordt door het college een toets uitgevoerd of het gehanteerde bedrag nog toereikend is en wordt eventueel een voorstel gedaan tot wijziging van het tarief.

Aanleg van parkeerplaatsen door de gemeente

De parkeerbijdrage wordt gebruikt voor de aanleg van extra parkeerplaatsen (waar mogelijk) in de openbare ruimte in de omgeving van de betreffende ontwikkeling. De parkeerplaatsen die in het kader van het parkeerbonds worden gerealiseerd zijn voor eenieder toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager van een Omgevingsvergunning geen rechten ontleen aangaande het gebruik van deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte en/of gebouwde parkeervoorziening. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht.

Loopafstand

De Gemeente Baarle-Nassau streeft er naar om binnen 500 meter van het bouwplan parkeergelegenheid te realiseren. Gezien de beperkte openbare ruimte zal realisatie binnen een straal van 500 meter niet altijd mogelijk zijn. Op basis van jurisprudentie is duidelijk dat vanaf een afstand van 600 meter het twijfelachtig is of de parkeerplaatsen nog aangelegd worden ten behoeve van het bouwplan. Om die reden is een norm gekozen die hieronder ligt.

Indien de parkeerbijdrage voor een locatie wordt ingezet die verder dan 500 meter af ligt van het bouwplan zal altijd nader gemotiveerd waarom de parkeerplaatsen verkeerskundig nog in relatie tot het bouwplan beschouwd kunnen worden. Dit is mede afhankelijk van de functie en de parkeerdruk in de omgeving.

Verplichting

Het risico bestaat dat de gemeente in sommige gevallen niet in staat blijkt de parkeerplaatsen te realiseren. Als blijkt dat de gemeente hier niet binnen de redelijke termijn van 10 jaar (op basis van jurisprudentie) aan kan voldoen, kan het gestorte bedrag (zonder toevoeging van rente) worden terugbetaald. Omdat dit middelen zijn waar een expliciete verplichting aan hangt, worden deze middelen gestort in de "Voorziening Parkeerfonds". Het is niet mogelijk om deze gelden later anders te bestemmen dan voor de aanleg van parkeerplaatsen.

Bijlage 1 Parkeernormen gemeente Baarle-Nassau

Uitgegaan parkeernorm voor Baarle-Nassau weinig stedelijk			
1 Parkeerkencijfers woningen		Centrum Baarle-Nassau	Overig gemeente Baarle-Nassau
Woning > 100m2	per woning	1,70	2,00
Woning > 60 m2 en ≤ 100m2	per woning	1,40	1,80
Woning ≤ 60 m2	per woning	1,25	1,50
Kamer verhuur	per kamer	0,40	0,40
Aanleunwoning, zorgwoning (zelfstandig)	per woning	0,45	0,45
2 Parkeerkencijfers winkels		Centrum Baarle-Nassau	Overig gemeente Baarle-Nassau
Detailhandel in centrum Baarle-Nassau	per 100m2 BVO	4,00	n.v.t.
Detailhandel op overige locaties	per 100m2 BVO	4,00	4,00
Detailhandel volumineus / showroom (op bedrijventerrein)	per 100m2 BVO	1,10	1,50
Marktkraam	per m2	0,22	0,22
3 Parkeerkencijfers werkgelegenheid		Centrum Baarle-Nassau	Overig gemeente Baarle-Nassau
Kantoren met baliefunctie	per 100m2 BVO	2,40	3,20
Kantoren zonder baliefunctie	per 100m2 BVO	1,60	1,95
Loods, opslag, groothandel, transportbedrijf	per 100m2 BVO	0,50	0,80
Garagebedrijf, laboratorium, werkplaats	per 100m2 BVO	1,50	2,30
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100m2 BVO	1,25	1,25
Intensieve veehouderij/kwekerij	per arbeidsplaats	n.v.t.	0,50
4 Parkeerkencijfers onderwijsvoorzieningen (excl. Kiss & Ride)		Centrum Baarle-Nassau	Overig gemeente Baarle-Nassau
Vorbereidend dagonderwijs	per leslokaal	0,75	0,75
Basisonderwijs	per leslokaal	0,75	0,75
Crèche, kinderdagverblijf, BSO	per arbeidsplaats	0,70	0,70
5 Parkeerkencijfers zorgvoorzieningen		Centrum Baarle-Nassau	Overig gemeente Baarle-Nassau
Verpleeg-/verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,60	0,60
Arts/maatschap/Therapeut/kruisgebouw	per behandelkamer	1,75	1,75
6 Parkeerkencijfers horecagelegenheden en logies		Centrum Baarle-Nassau	Overig gemeente Baarle-Nassau
Café/bar/discotheek/cafetaria	per 100m2 BVO	6,00	6,50
Restaurant, eetcafé	per 100m2 BVO	11,00	13,00
Hotel, Bed & Breakfast	per kamer	1,00	1,00
Hotel	per kamer	1,00	1,00

7 Parkeerkencijfers sociaal culturele voorzieningen		Centrum Baarle-Nassau	Overig gemeente Baarle-Nassau
Museum	per 100m2 BVO	0,60	0,95
Bibliotheek	per 100m2 BVO	0,60	0,95
Sociaal cultureel centrum/verenigingsgebouw	per 100m2 BVO	3,00	3,00
8 Parkeerkencijfers sportvoorzieningen		Centrum Baarle-Nassau	Overig gemeente Baarle-Nassau
Gymzaal	per 100m2 BVO	n.v.t.	2,75
Sporthal (binnen)	per 100m2 BVO	n.v.t.	2,50
Sportveld buiten	per ha netto terrein	n.v.t.	20,00
Dansstudio/sportschool	per 100m2 BVO	3,50	4,00
Tennisbanen	per baan	n.v.t.	2,50
Manege	per box	n.v.t.	0,50
9 Parkeerkencijfers overige voorzieningen		Centrum Baarle-Nassau	Overig gemeente Baarle-Nassau
Volkstuin	per perceel	n.v.t.	0,30
Religiegebouw (kerk, moskee)	per zitplaats	0,15	0,15
Begraafplaats/crematorium	per gelijktijdige begrafenis/crematie	17,50	17,50
Camping, recreatiepark	per standplaats, per recreatiewoning	n.v.t.	1,20

Correctiefactor bij berekening parkeernorm ten behoeve van woningen

Type parkeerplaats	Omvang	Feitelijk	Factor
Oprit	Minimaal 5 meter lang	1,0	0,8
Lange oprit	Minimaal 11 meter lang	2,0	1,5
Oprit met garage	Oprit minimaal 6 meter lang	2,0	1,5
Lange oprit met garage	Oprit minimaal 12 meter lang	3,0	2,0
Garage zonder oprit		1,0	0,5
Parkeerterrein/parkeerkelder/ parkeergarage		1,0	0,8

Bijlage 2 Maatvoering parkeervakken

De inrichting van parkeervoorzieningen wordt beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet, afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Bij de beoordeling wordt de maatvoering uit de ASVV 2004 als basis gehanteerd.

Voor de volgende veel gebruikte parkeervakken worden door de gemeente Baarle-Nassau de volgende minimale normen gehanteerd:

Afmeting parkeervak (haaks parkeren)	2,25 x 5,00 meter, manoeuvreerruimte 6,00 meter
Afmeting parkeervak (langs parkeren)	2,25 x 5,00 meter, manoeuvreerruimte 3,00 meter
Afmeting parkeervak gehandicapten (h.p.)	3,50 x 5,00 meter, manoeuvreerruimte 6,00 meter
Afmeting parkeervak gehandicapten (l.p.)	3,50 x 5,00 meter, manoeuvreerruimte 3,00 meter

Voor het overige wordt verwezen naar de maatvoering van de ASVV 2004.

Bijlage 3 Kaart begrenzing Centrum Baarle-Nassau

