

Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding: Actualisatie parkeertoetsing noodzakelijk	5
1.1 Leeswijzer	5
2 De parkeereis heeft een juridische basis	6
3 Berekening van de parkeerbehoefte (auto's)	7
3.1 Inventarisatie situatie	7
3.1.1 Bepalen parkeervraag	7
3.1.2 Bepalen parkeervraag per maatgevend moment	9
3.1.3 Bepalen parkeeraanbod eigen terrein	9
3.2 Afwijken in specifieke situaties	10
3.3 Oud voor nieuw	10
3.4 Kiss & Ride	11
3.5 Parkeren buiten het eigen terrein oplossen	12
3.5.1 Parkeren op het terrein van derden	12
3.5.2 Parkeren op de openbare straat	12
3.5.3 Parkeren binnen een stedenbouwkundig plan	12
3.6 Ontheffing van de parkeereis	13
3.6.1 Geen parkeereis bij een kleine parkeerbehoefte	13
3.6.2 Geen parkeervergunning bij de ontwikkeling	13
3.6.3 Afkoop	13
4 Beleidsplan Fietsparkeren kan soepeler worden toegepast	15
5 Laden en lossen	16

1 Inleiding: Actualisatie parkeertoetsing noodzakelijk

Voldoende parkeerruimte is een randvoorwaarde voor bijna elke ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente stelt daarom als voorwaarde bij ruimtelijke ontwikkelingen dat er in afdoende mate in parkeerruimte wordt voorzien.

Door middel van beleid geeft de gemeente invulling aan de eisen voor een goede ruimtelijke ordening en leefomgeving. Faciliteren van parkeervraag en -aanbod is een eerste stap in het parkeerbeleid, dat bijdraagt aan een goede leefomgeving.

Het voorliggende document geeft hier invulling aan wat betreft:

1. autoparkeren;
2. Kiss & Ride;
3. fietsparkeren;
4. laden en lossen.

1.1 Leeswijzer

Het parkeerbeleid wordt uitgewerkt in deze Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016. De nota beschrijft in detail hoe de gemeente bouwplannen en gebruikswijzigingen toetst op het parkeren van auto's en

fietsen. Dit is het document waar de bestemmingsplannen naar verwijzen; daarmee vormt deze nota een juridisch document.

Zoals in de beleidsnota Ruimte voor parkeren is beschreven kan de gemeentelijke methode gevolgd worden om tot een gewenste parkeersituatie te komen. Een aanvrager van een vergunning kan er ook voor kiezen een andere berekening te gebruiken. De aanvrager dient dan zelf de onderbouwing aan te dragen waarom de alternatieve berekening voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening, dan wel van een goede leefomgeving. De gemeente maakt de afweging of de onderbouwing wordt geaccepteerd.

De rest van deze nota gaat in op de gemeentelijke methode. De gemeente Zaanstad is van mening dat bij het volgen van deze methode wordt voldaan aan de eisen van een goede leefomgeving.

De gemeente heeft op basis van verschillende juridische gronden de mogelijkheid om eisen te stellen aan parkeren. Hoofdstuk 2 beschrijft deze gronden.

Voor het bepalen van de benodigde parkeervoorzieningen is het noodzakelijk om goed inzicht te krijgen in zowel de vraag- als de aanbodkant. In hoofdstuk 3 komt dit aan bod wat betreft het autoparkeren.

Kiss & Ride maakt hier onderdeel van uit.

Hoofdstuk 4 gaat in op de parkeersituatie voor fietsen. Dit hoofdstuk is een verduidelijking van het beleidsplan Fietsparkeren.

Hoofdstuk 5 bevat de regels omtrent laden en lossen.

2 De parkeereis heeft een juridische basis

De gemeente stelt de parkeereis op basis van drie mogelijke regelingen:

1. bouwverordening;
2. bestemmingsplan;
3. (toekomstig) omgevingsplan.

Dit geldt niet alleen voor eisen aan auto- en fietsparkeren, maar ook aan laden en lossen.

Betreft het een gebied waar het bestemmingsplan is vastgesteld vóór 29 november 2014? Dan vormt de bouwverordening de wettelijke basis om eisen te stellen aan het parkeren. Vanaf 2018 komt deze regeling waarschijnlijk te vervallen.

Betreft het een gebied met een nieuwer bestemmingsplan? Dan vormt dit bestemmingsplan –of een paraplubestemmingsplan – de juridische basis om eisen te stellen aan het parkeren.

Waarschijnlijk vanaf 2018 wordt het omgevingsplan de juridische basis voor de parkeereis.

De gemeente stelt een parkeereis in situaties waarin een omgevingsvergunning is vereist. Voor de situaties waarin het bestemmingsplan of het toekomstige omgevingsplan de juridische basis vormt voor het opleggen van een parkeereis stelt de gemeente ook een parkeereis wanneer een gebouw en/of perceel een andere invulling krijgt (met een andere parkeerbehoefte) binnen de bestaande bestemming zoals vermeld in het bestemmingsplan. Hierdoor kan ook bij globaal bestemmen een afdoende parkeereis worden opgelegd.

Wat betreft het aanbieden van de mogelijkheid om fietsen te stallen bij woningen zijn ook nog eisen opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Dit besluit is geen gemeentelijke regelgeving. Het is daarom ook niet aan de gemeente om daar veranderingen op aan te brengen of ontheffingen van te verlenen.

De Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 vervangt de Parkeernota Zaanstad 2013.

Op een aanvraag om vergunning, ontheffing of toestemming anderszins en op verzoek om handhaving, die is ingediend vóór het tijdstip waarop deze beleidsregels van de uitvoeringsnota parkeren 2016 van kracht worden en waarop op genoemd tijdstip nog niet is beschikt, zijn de bepalingen van de Parkeernota Zaanstad 2013 van toepassing, zoals deze luiden vóór de vaststelling van de onderhavige beleidsregels, tenzij de aanvrager de wens te kennen geeft dat de onderhavige regels worden toegepast.

3 Berekening van de parkeerbehoefte (auto's)

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte volgens de gemeentelijke berekeningsmethode dienen een aantal stappen gevolgd te worden, voor zowel auto als fiets. Per vervoerswijze verschillen deze. De eerste paragrafen gaan in op het autoparkeren. Paragraaf vier geeft de uitgangspunten voor het fietsparkeren.

Rekenmethode autoparkeren

- | | | |
|---|---|-----------------|
| 1 | Inventariseren nieuwe situatie (§ 3.1) | |
| | •bepalen parkeervraag nieuw plan | (1) |
| | •bepalen parkeervraag per maatgevend moment | (2) |
| | •bepalen parkeeraanbod op eigen terrein | (3) |
| 2 | Berekenen parkeerbehoefte openbare ruimte per maatgevend moment nieuwe plan (4) | $4 = (2) - (3)$ |

3	Indien 'oud voor nieuw' van toepassing is (§ 3.3): inventariseren oude situatie (§ 3.1)	
	•bepalen parkeervraag oud plan	(5)
	•bepalen parkeervraag per maatgevend moment	(6)
	•bepalen parkeeraanbod op eigen terrein	(7)
4	Berekenen parkeerbehoefte openbare ruimte per maatgevend moment oude plan	(8) = (6) – (7)
5	Is er een extra eis voor Kiss & Ride nodig?	(9)
6	Bepalen resterende parkeerbehoefte plan (9)	(10) = (4) + (9) – (8)
	Indien (10) ≤ nul parkeerplaatsen wordt de vergunning verstrekt; anders door naar stap 7	
7	Wordt het parkeren buiten het eigen terrein opgelost? (§ 3.5) (10)	(11)
	•parkeren op de openbare straat	
	•parkeren binnen een stedenbouwkundig plan	
	•parkeren op het terrein van derden	
	Dan wordt de parkeeroplossing opgenomen in de vergunning als onderdeel van de onderbouwing	
8	Is er vrijstelling mogelijk? (§ 3.6)	(12) = (10) – (11)
	Is de parkeervraag ≤ 2, of	
	ziet de aanvrager af van parkeervergunningen	
	Dan wordt de ontheffing opgenomen in de vergunning, als onderdeel van de onderbouwing	
9	Is afkoop mogelijk? (§ 3.6.3)	(13) = (10) – (11)
	Dan wordt de ontheffing op voorwaarde van afkoop opgenomen in de vergunning, als onderdeel van de onderbouwing	

Aan het eind wordt de parkeereis rekenkundig afgerond.

3.1 Inventarisatie situatie

3.1.1 Bepalen parkeervraag

Bij de inventarisatie van de nieuwe en de oude situatie wordt de parkeervraag op eenzelfde manier berekend.

Voor fietsparkeren worden de normen met als voor autoparkeren gezien als richtlijn. Zie voor een toelichting hierop de beleidsnota Ruimte voor parkeren.

Gestart wordt met het berekenen van de parkeervraag van het plan uit de aanvraag (stap 1 in bovenstaande tabel). Hiervoor worden voor de auto de normen gebruikt uit Bijlage I en voor de fiets uit Bijlage II. Deze normen zijn gebaseerd op de meest recente landelijke kencijfers van het CROW¹. De kencijfers zijn vertaald naar Zaanse normen.

Wanneer de Zaanse rekenmethodiek wordt gehanteerd, stelt de gemeente dat de minimum vraag gerealiseerd dient te worden. Bij aanleg van parkeerplaatsen boven de maximum behoefte eist de gemeente dat de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk worden en blijven. Voor woningen gelden geen maximumnormen.

Parkeerplaatsen voor het aandeel bezoek dienen openbaar toegankelijk te zijn, bij voorkeur niet afgesloten van de openbare weg. Bij woningbouw kan afsluiten vanuit beheersoogpunt gewenst zijn. Dan is een systeem noodzakelijk om toegang te verlenen, bijvoorbeeld een intercomsysteem. Daarbij is het belangrijk dat de bezoeker in de auto kan blijven en de bewoner het huis niet hoeft te verlaten. In verband met de verkeersveiligheid kunnen extra eisen aan de openbaarheid worden gesteld.

De normen zijn gebiedsafhankelijk. Locatiespecifieke kenmerken – zoals de aanwezigheid van een station, de nabijheid van functies etc. – vertalen zich in autogebruik.

Bij de gebiedsindeling is rekening gehouden met de toekomstige situatie, waarin het Hembrugterrein en de knooppuntlocaties zich ontwikkelen tot stedelijke omgevingen met hoge dichtheid.

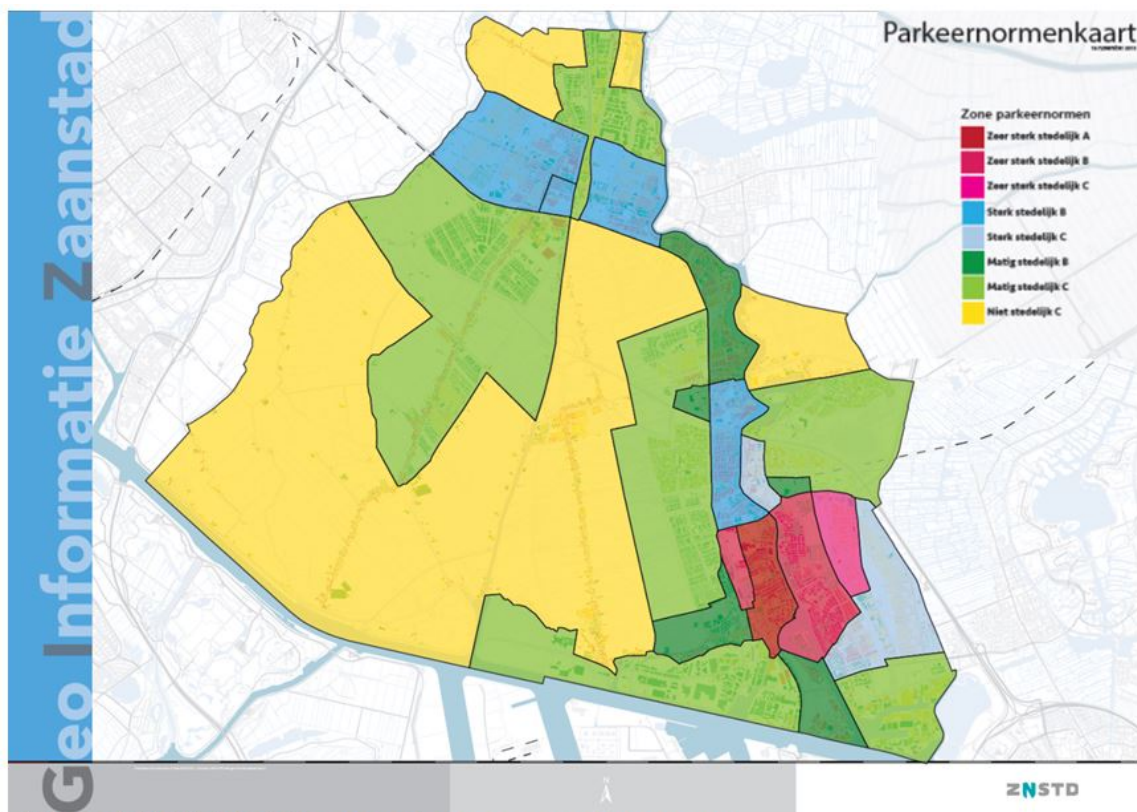
Landelijk worden de normen gedifferentieerd naar stedelijkheidsgraden en de mate van centrumactiviteiten. Op basis van de adressendichtheid is de stedelijkheidsgraad per buurt bepaald. Hiervoor is de indeling van het CBS gebruikt. Voor de eenvoud in het gebruik van de parkeernormen zijn sommige buurten samengevoegd of met elkaar gemiddeld. Dit resulteert voor Zaanstad in de volgende stedelijkheidsgraden:

- zeer sterk stedelijk;
- sterk stedelijk;
- matig stedelijk;

1) "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie; Publicatie 317" CROW, Eden 2012.
 "Leidraad fietsparkeren; Publicatie 291" CROW, Eden 2010.

- weinig stedelijk;
- niet stedelijk.

Alleen aan Zaandam-Centrum is de hoogste centrumfunctie toegekend. De centrumfunctie van zowel Krommenie als Wormerveer maakt een dusdanig klein onderdeel uit van de hele buurt, dat het niet zinvol is hier een aparte zone van te maken. Een overzicht van de zone-indeling is opgenomen in figuur 1.



Figuur 1 Gebiedsindeling voor toepassen parkeernormen

3.1.2 Bepalen parkeervraag per maatgevend moment

Uitwisseling van parkeerplaatsen tussen verschillende functies is mogelijk, doordat niet alle functies op hetzelfde moment hun parkeervraag hebben. Waar overdag kantoorpersoneel parkeert, kunnen 's avonds bewoners parkeren. De benodigde parkeercapaciteit voor alle functies samen is daardoor lager dan de som van alle parkeervragen.

Om de parkeervraag per maatgevend moment te bepalen, hanteert de gemeente de aanwezigheidspercentages uit Bijlage III.

Door het toepassen van het aanwezigheidspercentage ontstaat geen overschot aan parkeerplaatsen.

De aanwezigheidspercentages zijn indicatief. Wanneer er redenen zijn om met een andere aanwezigheid rekening te houden, dan behoort dat tot de mogelijkheden.

Indien gebruikgemaakt kan worden van actuele parkeertellingen, dan heeft dat de voorkeur. Bijvoorbeeld om aan te tonen dat in een bestaande situatie (openbaar of privaat) ruimte is voor het parkeren van een nieuwe ontwikkeling.

Parkeertellingen zijn actueel, als ze jonger dan drie jaar oud zijn. In een aantal gevallen kan echter een recentere telling noodzakelijk zijn. Dit is van toepassing indien de parkeersituatie in de buurt is veranderd als gevolg van:

- gewijzigd parkeerregime;
- gerealiseerde bebouwing;
- veranderde ruimtelijke inrichting; met name extra aanleg of verwijdering van parkeerplaatsen.

Parkeertellingen dienen te zijn uitgevoerd op representatieve dagen en voor de relevante momenten van de dag en in de week.

3.1.3 Bepalen parkeeraanbod eigen terrein

Het aandeel parkeren dat wordt gerealiseerd op eigen terrein is een wezenlijk onderdeel van het parkeeraanbod in de gemeente. Het verschil tussen parkeervraag en -aanbod op eigen terrein bepaalt de parkeerbehoefte op de openbare weg.

Parkeervoorzieningen zijn er in vele uitvoeringsvormen; hier kan een keuze uit gemaakt worden. Niet alle parkeervoorzieningen worden even goed gebruikt. Daarom wordt voor het bepalen van het parkeeraanbod op eigen terrein de tabel uit Bijlage IV gehanteerd.

Daarnaast wordt als eis gesteld dat een parkeerplaats voldoet voor het parkeren van reguliere auto's in maatvoering en toegankelijkheid. Voor parkeren in de openbare ruimte geldt hiervoor de Wegwijzer Inrichting Openbare Ruimte Zaanstad (WIORZ). De passages uit de WIOZ die voor parkeren van belang zijn, zijn opgenomen in Bijlage V. Garages worden getoetst aan de recente NEN-normen².

Bij voorzieningen op eigen terrein vraagt het ontvangen van bezoek speciale aandacht; een slagboom maakt een garage soms onbereikbaar.

In die gevallen dat een ontwikkelaar in overleg en met toestemming van de gemeente openbare parkeerplaatsen realiseert op de openbare weg, wordt dit gezien als parkeren op eigen terrein. De gemeente kan altijd weigeren hier aan mee te werken.

3.2 Afwijken in specifieke situaties

Het parkeerbeleid biedt veel mogelijkheden voor maatwerk. Er kan aanleiding zijn om bij het bepalen van de situatie of de aanwezigheid van parkeerders met een specifieke situatie rekening te houden. Hiervoor levert de aanvrager/ontwikkelaar dan een onderbouwing aan. Hierin is aandacht voor een goede leefomgeving of ruimtelijke ordening, zoals dat ook het geval is in het omgevings-/bestemmingsplan.

Als het gaat om de inventarisatie van de situatie kunnen bijvoorbeeld andere parkeernormen gehanteerd worden. De onderbouwing kan in dit geval bestaan uit:

- bedrijfsvervoerplan³;
- specifieke kenmerken van de doelgroep;
- faciliteren extra fietsgebruik (Zaandam-Centrum);
- ervaringen op een andere locatie, bijvoorbeeld bij verplaatsing van een functie.

Ervaringen met bedrijfsvervoerplannen in het land wijzen op een maximale reductie op de parkeernorm van 10%.

Bij bijzondere openingstijden, of gebruik van de functie door een specifieke doelgroep, is er reden om de aanwezigheidspercentages aan te passen.

Het college van burgemeesters en wethouders is bevoegd om in uitzonderlijke gevallen, die nadrukkelijk niet zijn meegewogen in het onderhavige parkeerbeleid, af te wijken van de bepalingen van deze uitvoeringsnota.

3.3 Oud voor nieuw

Het toepassen van het principe 'oud voor nieuw' wil zeggen dat de opgave om parkeerruimte te realiseren alleen wordt bepaald op basis van de toename van de parkeervraag. Oud voor nieuw is dus alleen van toepassing als er al bestaande vraag is, bijvoorbeeld bij functiewijziging of vervangende nieuwbouw. Het principe van oud voor nieuw houdt ook in dat bestaande parkeerplaatsen die komen te vervallen, worden gecompenseerd.

Toepassen van oud voor nieuw wordt altijd toegestaan:

- indien de toename van de parkeerdruk kleiner of gelijk is aan drie parkeerplaatsen;
- bij verbouwing en/of functiewijziging;
- bij een toename van de parkeerdruk van meer dan drie parkeerplaatsen, wanneer de aanvrager aannemelijk maakt – bijvoorbeeld met een parkeertelling – dat de parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de buurt.

De toename van de parkeerdruk wordt op alle momenten bepaald die zijn opgenomen bij de aanwezigheidspercentages (Bijlage III). De grootste toename bepaalt de toename voor 'oud voor nieuw'. Vooral

2) NEN 2443; Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.

3) Een bedrijfsvervoerplan is vastgesteld door bedrijf en ondernemingsraad en bestaat uit de studie, de uitvoering, de evaluatie en het updaten van maatregelen van één of meer ondernemingen om de verplaatsingen in verband met de bedrijfsactiviteiten duurzaam te beheren.

bij functiewijziging kan deze grootste toename op een maatgevend moment hoger zijn dan wanneer sec de normen van elkaar worden afgetrokken.

Op deze manier houdt de gemeente rekening met het feit dat parkeerplaatsen nu al worden gebruikt door de verschillende functies.

3.4 Kiss & Ride

Kiss & Ride-voorzieningen zijn bedoeld om passagiers van personenauto's af te zetten of op te halen - onder andere bij treinstations en scholen - en snel weer verder te rijden. Een goede Kiss & Ride-voorziening is afgestemd op de doelgroep, bijvoorbeeld scholen en kinderopvang. Soms is voor de Kiss & Ride een speciale voorziening nodig, in andere gevallen kan deze achterwege blijven. Bijvoorbeeld wanneer reguliere parkeerplaatsen voldoende ruimte bieden. Kiss & Ride hoeft niet in de vorm van parkeerplaatsen te worden aangeboden; dit kan ook een ruimte op het schoolterrein zijn voor auto's, of bij speciaal onderwijs voor busjes.

Voor kinderen onder de basisschoolleeftijd wordt altijd een eis gesteld aan Kiss & Ride, direct bij de voorziening. Omdat deze kinderen nog niet zelf het kinderdagverblijf of de peuterspeelzaal betreden, zullen ouders hen altijd begeleiden. Voor kinderen in de onderbouw van de basisschool geldt dit ook deels, maar oudere kinderen komen vaak zelf naar school. De normen maken hier onderscheid in. Voor basisscholen vindt de gemeente het belangrijk dat Kiss & Ride een plek krijgt in een verkeersveilig ontwerp van de buitenruimte. De exacte uitvoering kan hier van afhangen.

Rekenmethode norm Kiss & Ride	
Basisschool groepen 1 t/m 3:	aantal leerlingen x % leerlingen met auto ^a x 0,5 ^b x 0,75 ^c
Basisschool groepen 4 t/m 8:	aantal leerlingen x % leerlingen met auto ^a x 0,25 ^b x 0,85 ^c
Crèche/peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf/buitenschoolse opvang	aantal leerlingen x % leerlingen met auto ^a x 0,25 ^b x 0,75 ^c
<p>a = het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald op de basisschool ligt tussen de 1% en 60%.</p> <p>Dit is onder meer afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school.</p> <p>Gemiddeld ligt het percentage op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - groepen 1 t/m 3: 30 - 60% - groepen 4 t/m 8: 5 - 40% - kinderdagverblijf: 50 - 80% <p>Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met maximaal 40% worden gereduceerd.</p> <p>b = reductiefactor parkeerduur</p> <ul style="list-style-type: none"> - groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5 - groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25 - kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25 <p>c = reductiefactor aantal kinderen per auto</p> <ul style="list-style-type: none"> - groepen 1 t/m 3 = 0,75 - groepen 4 t/m 8 = 0,85 - kinderdagverblijf = 0,75 	

3.5 Parkeren buiten het eigen terrein oplossen

De gemeente is van mening dat parkeervoorzieningen efficiënter worden gebruikt, als parkeren zoveel mogelijk openbaar wordt aangeboden. Het aanbieden van parkeervoorzieningen buiten het eigen terrein is één van de middelen om dit te bereiken.

Te denken valt aan:

- parkeervoorzieningen op het terrein van derden;
- parkeren op de openbare straat;
- parkeren opgelost binnen een stedenbouwkundig plan.

3.5.1 Parkeren op het terrein van derden

Bij het college ligt de bevoegdheid om al dan niet akkoord te gaan met gebruik van het terrein van derden.

De aanvrager/ontwikkelaar dient aannemelijk te maken – bijvoorbeeld met een recente parkeertelling (zie § 3.1.2) – dat de parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn voor de bewoners/gebruikers van de voorziening. De gemeente kan een parkeeroplossing bij derden altijd afwijzen. Tevens dient er toestemming te zijn van de eigenaar van het terrein waar geparkeerd wordt.

Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar om, zo lang het terrein in gebruik is, te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen. Mocht het terrein van derden op termijn niet meer beschikbaar zijn, dan zal de eigenaar een alternatief gezocht en gevonden moeten worden. Eventuele kopers dienen zich hiervan bewust te zijn.

Wanneer de eigenaar hier niet in slaagt, kan de gemeente alsnog afkoop opleggen, of de werkelijke kosten voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen in rekening brengen.

De acceptabele loopafstand naar parkeerplaatsen verschilt per doelgroep en is bijvoorbeeld voor werknemers verder dan voor bewoners. Als uiterste grens hanteert de gemeente voor het bewoners-parkeren 250 meter, voor werknemersparkeren 350 meter.

3.5.2 Parkeren op de openbare straat

Wanneer de aanvrager aantoont dat binnen een straal van 250 meter van de ontwikkeling voldoende vrije plaatsen beschikbaar zijn op het moment dat de ontwikkeling deze nodig heeft, dan is aanleg van extra parkeerplaatsen niet nodig. Het gebruik van Parkeren Op Openbare Straat (POOS) maakt deel uit van de onderbouwing die de aanvrager aanlevert.

Voorkomen moet worden dat gebruik van de openbare ruimte tot overlast leidt. De openbare ruimte mag daarom gebruikt worden tot een maximum van 80% van de beschikbare ruimte.

Wanneer voor het gebruik van POOS aanpassingen in de openbare ruimte nodig zijn, dan draagt de aanvrager de kosten.

Blauwe zones stimuleren kort parkeren ten behoeve van de bezoekers. Bewoners hebben in deze gebieden geen plek. De aanwezigheid van vrije plaatsen in een blauwe zone is geen argument om af te zien van een parkeereis voor bewoners.

3.5.3 Parkeren binnen een stedenbouwkundig plan

Niet ieder bouwplan hoeft apart aan te tonen in voldoende parkeerplaatsen te voorzien. Wanneer het bouwplan deel uitmaakt van een stedenbouwkundig ontwerp⁴ waarin zowel de bebouwing als het parkeren in voldoende mate is opgenomen, is dit eveneens afdoende. Dit stedenbouwkundig plan wordt als geheel getoetst.

Wordt het stedenbouwkundig plan in delen uitgevoerd? Dan kan het noodzakelijk zijn om tijdelijke parkeerplaatsen te realiseren, in afwachting van een definitieve parkeervoorziening die later gerealiseerd wordt. De vergunning wordt dan verstrekt voor het bouwplan met de tijdelijke parkeerplaatsen. Op termijn kunnen deze parkeerplaatsen weer opgeheven worden.

Wanneer een vergunning voor een geheel wordt verleend en slechts een deel van het plan wordt gerealiseerd, dient ook voor het deel te voldoen aan de parkeereis.

3.6 Ontheffing van de parkeereis

In een aantal gevallen geeft het college ontheffing van de parkeereis. De ontheffing bij een kleine parkeereis is altijd mogelijk en kan gezien worden als een recht.

De ontheffingen die een tegenprestatie van de aanvrager inhouden, kan het college altijd weigeren. Het betreft hier een ontheffing bij het afzien van parkeervergunningen en bij afkoop.

3.6.1 Geen parkeereis bij een kleine parkeerbehoefte

Bouwplannen waarbij de parkeerbehoefte gelijk is aan of minder dan 2 parkeerplaatsen, hoeven geen parkeerplaatsen te realiseren of af te kopen. Indien de parkeereis bij de ontwikkeling groter is, wordt het aantal van 2 niet in mindering gebracht op de parkeereis.

3.6.2 Geen parkeervergunning bij de ontwikkeling

Een ontwikkeling kan aanspraak maken op een ontheffing van de parkeereis, wanneer het betreffende adres wordt uitgesloten van parkeervergunningen. Deze ontheffing is alleen mogelijk in het gebied met betaald parkeren.

De ontwikkelaar heeft de verantwoordelijkheid om bewoners/gebruikers te wijzen op het feit dat zij niet in aanmerking komen voor vergunningen.

Wanneer de ontwikkelaar aangeeft akkoord te gaan met de uitsluiting van parkeervergunningen, kan het college ontheffing verstrekken van de parkeereis.

Parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren kunnen nog steeds nodig zijn.

4) Een plan of ontwerp, vastgesteld door de gemeente, voor een gebied, wijk of buurt dat in bebouwing een samenhangend geheel vormt.

3.6.3 Afkoop

Afkoop is een afwijking van de parkeereis die het college verleent. Aanvragers kunnen hier gebruik van maken wanneer ze wel parkeerplaatsen nodig hebben, maar deze zelf niet kunnen of willen aanleggen. Een dergelijke afwijking is altijd gekoppeld aan een financiële verplichting. De gemeente wijkt uitsluitend af als er zicht is op het daadwerkelijk realiseren van de openbare voorzieningen binnen een termijn van tien jaar binnen een straal van 1000 meter van het bouwwerk.

De bedragen waarmee aanvragers/ontwikkelaars de parkeereis afkopen, worden gestort in een speciaal daarvoor bestemd fonds. De bedragen uit dit fonds kunnen worden besteed worden aan parkeren of andere voorzieningen om de bereikbaarheid op peil te houden.

Het voorstel voor de nieuwe afkoopbedragen is opgenomen in de volgende tabel.

Zone (zie figuur 1)	B ijdrage per parkeerplaats	B asis
Zone A	€ 16.500,- ⁵	Uitgaande van een mix van 45% gebouwde ondergrondse voorzieningen, 40% gebouwde bovengrondse voorzieningen en 15% beschikbaar maken van private parkeervoorzieningen.
Zone B	€ 12.000,- ⁵	Uitgaande van een mix van 10% gebouwde ondergrondse voorzieningen, 50% gebouwde bovengrondse voorzieningen en 40% beschikbaar maken van private parkeervoorzieningen of maaiveld parkeerterrein.
Zone C	€ 4.000,- ⁵	Mix van parkeerplaatsen op terreinen en langs straten.

4 Beleidsplan Fietsparkeren kan soepeler worden toegepast

In 2013 heeft de gemeenteraad het Beleidsplan Fietsparkeren vastgesteld. In dit plan zijn de landelijke kencijfers van het CROW⁶ opgenomen als de Zaanse norm voor stallingen. Ook de bouwverordening verwijst naar deze normen, waaraan bouwplannen kunnen worden getoetst. Met deze Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 kunnen fietsparkeernormen nu ook via het bestemmingsplan worden opgelegd.

In de praktijk blijken de normen uit het Beleidsplan Fietsparkeren lastig te toetsen, als gevolg van grote interpretatieruimte en bandbreedtes.

De regels voor het fietsparkeren kennen minder interpretatie ruimte dan die voor het autoparkeren. In het verleden is niet gebleken dat de eisen voor het fietsparkeren ontwikkelingen belemmeren.

De gemeente gaat bij berekening van de fietsparkeernorm de volgende versoepelingen toepassen:

- In het hoofdwinkelgebied van Zaandam, als de ontwikkeling niet groter is dan 750 m² bvo, wordt geen fietsparkeereis gesteld.
- Voor bezoekersparkeren bij woningen is een vrijstelling mogelijk. Bij een gezamenlijke ingang van de woningen vanaf het maaiveld (bijv. hoogbouw, complex van aanleunwoningen) kan geen aanspraak gemaakt worden op de vrijstelling. Het parkeren voor de bewoners van woningen is geregeld in het bouwbesluit. Van het bouwbesluit wordt geen ontheffing gegeven.
- Oud voor nieuw (zie paragraaf 3.3) wordt geïntroduceerd voor functiewijzigingen. Bij nieuwbouw de aanvrager van de vergunning aantonen dat voor fietsen aan de normen wordt voldaan.
- Afkoop is toegestaan bij functiewijziging, wanneer de aanvrager kan aantonen dat het realiseren van fietsparkeren niet mogelijk is. Het afkoopbedrag, dat wordt opgenomen in het bereikbaarheidsfonds, bedraagt € 250,- per stallingsplek.

Voor fietsparkeren geldt net als bij autoparkeren dat er redenen kunnen zijn om te kiezen voor een andere methode voor het berekenen van de parkeervraag dan de gemeentelijke methode. Mits goed gemotiveerd kan de parkeernorm worden toegepast als een richtlijn. Meer fietsparkeren maken is te allen tijde toegestaan.

5 Laden en lossen

De bestemming en omvang van een bouwwerk of functie vraagt soms om laden en lossen. Laden en lossen buiten de weg georganiseerd te worden, net als het manoeuvreren. In principe wordt deze voorziening op eigen terrein aangelegd, waarbij de aansluiting op de openbare weg wordt getoetst als

5) Prijspeil 2016. Tarief wordt jaarlijks aangepast met het Prijsindexcijfer van de productie van gebouwen, totaal nieuwbouw (bron: CBS Statline).

5) ⁵

5) ⁵

6) "Leidraad Fietsparkeren; publicatie 291" CROW, Eden, december 2010.

een uitwegvergunning. Zie voor de vigerende versie van de beleidsregels uitwegen bijlage VI. Hiervan kan worden afgeweken met het oog op de verkeersveiligheid, of indien de aard van de bedrijfsvoering en de laad- en losactiviteiten hierom vragen. Deze afwijking is alleen mogelijk in overleg en met toestemming van de gemeente.

De verleende vergunning is perceel- en functiegebonden. Bij een nieuwe functie is het tevens noodzakelijk de laad- en losvoorzieningen opnieuw te toetsen.

Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager/eigenaar dat de voorzieningen voor laden en lossen voldoet voor het gebruik en is afgestemd op het maatgevende voertuig.

Een vergunning kan worden geweigerd in het belang van:

- de bruikbaarheid van de weg;
- het veilig en doelmatig gebruik van de weg;
- de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
- de bescherming van de groenvoorziening in de gemeente.

Zie Bijlage V voor uitvoeringsvoorschriften voor het realiseren van laad- en loshavens aan de openbare weg.

Bijlage I. Zaanse richtlijn voor parkeernormen auto

Bij het hanteren van de normen uit deze bijlage dient de minimum parkeereis gerealiseerd te worden. Aanleg van parkeerplaatsen boven de maximumnorm is alleen mogelijk indien de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk worden en blijven.

Het 'aandeel bezoek' geeft het deel van de norm aan dat beschikbaar moet zijn voor bezoekers. De bezoekersnorm wordt dus niet opgeteld bij de norm voor de stedelijke zone.

Parkeerplaatsen voor het aandeel bezoek dienen openbaar toegankelijk te zijn, bij voorkeur niet afgesloten van de openbare weg.

De hoofdfunctie is bepalend voor de toe te passen parkeernorm.

Komt een functie, zoals een ziekenhuis, niet voor in de tabellen in deze bijlage? Dan wordt teruggevallen op de meest recente uitgave van het CROW ten aanzien van parkeernormen. Wanneer dit eveneens onvoldoende houvast biedt, zal het college naar redelijkheid een norm vaststellen.

Ontwikkelt een gebied zich tot een bijzonder milieu, zoals het Hembrugterrein? Dan kan het college gemotiveerd aanvullende eisen vaststellen.

Het college is bevoegd om in uitzonderlijke gevallen, die nadrukkelijk niet meegewogen zijn in het onderhavige parkeerbeleid, af te wijken van de bepalingen van deze uitvoeringsnota.

Dit is alleen mogelijk als objectief blijkt dat de toepassing van het beleid leidt – of zou leiden – tot uitzonderlijk harde gevolgen, die door de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 niet zijn voorzien.

Genoemde normen zijn exclusief het parkeren van vrachtwagens, busjes of bedrijfsvoertuigen; dit is onderdeel van het bedrijfsproces.

Wonen – auto								
Stedelijke zone							Aandeel bezoek	Opmerkingen
A		B		C				
	min	max	min	max	min	max		
Woningen duur [per woning]								
Zeer sterk stedelijk	1,1		1,3		1,6		0,3 pp' per woning	Eengezinswo-ning > 130 m ² GBO ⁸ appartement > 110 m ² GBO
Sterk stedelijk			1,5		1,7			
Matig stedelijk			1,7		1,9			
Weinig stedelijk					1,9			
Niet stedelijk					1,9			
Woningen midden [per woning]								
Zeer sterk stedelijk	0,9		1,2		1,4		0,3 pp per woning	Eengezinswo-ning ≥ 95 m ² , ≤ 130 m ² GBO ¹ appartement ≥ 80 m ² , ≤ 110 m ² GBO
Sterk stedelijk			1,3		1,6			
Matig stedelijk			1,5		1,7			
Weinig stedelijk					1,8			
Niet stedelijk					1,9			
Woningen goedkoop [per woning]								
Zeer sterk stedelijk	0,8		0,9		1,0		0,3 pp per woning	Eengezinswo-ning ≥ 65 m ² < 95 m ² GBO ¹ appartement ≥ 55 m ² < 80 m ² GBO
Sterk stedelijk			0,9		1,1			
Matig stedelijk			1,0		1,2			
Weinig stedelijk					1,2			
Niet stedelijk					1,2			

Wonen – auto								
Stedelijke zone							Aandeel bezoek	Opmerkingen
A		B		C				
	min	max	min	max	min	max		
Starterswoning [per woning]								
Zeer sterk stedelijk	0,6		0,8		0,9		0,3 pp per woning	Eengezinswo-ning < 65 m ² GBO ¹ appartement < 55 m ² GBO
Sterk stedelijk			0,8		1,0			
Matig stedelijk			0,9		1,0			
Weinig stedelijk					1,0			
Niet stedelijk					1,0			
Serviceflat aanleunwoning [per woning]								
Zeer sterk stedelijk	0,3		0,3		0,8		0,3 pp per woning	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening gekoppeld aan de woning
Sterk stedelijk			0,8		0,9			
Matig stedelijk			0,9		1,0			
Weinig stedelijk					1,0			
Niet stedelijk					1,0			
Kamerverhuur [per kamer]								
Zeer sterk stedelijk	0,5		0,5		0,6		0,2 pp per woning	Zelfstandig
Sterk stedelijk			0,5		0,6			
Matig stedelijk			0,6		0,7			
Weinig stedelijk					0,7			
Niet stedelijk					0,8			
Kamerverhuur, studentenwoning [per woning]								
Zeer sterk stedelijk	0,2		0,2		0,2		0,2 pp per woning	Niet zelfstandig, studenten = opgenomen in de huurovereenkomst is dat alle bewoners ingeschreven zijn bij de Informatie Beheer Groep)
Sterk stedelijk			0,2		0,2			
Matig stedelijk			0,2		0,2			
Weinig stedelijk					0,2			
Niet stedelijk					0,2			

7 8

7) "Leidraad Fietsparkeren; publicatie 291" CROW, Eden, december 2010.

8) GBO-waarden worden beschouwd als oppervlakten van de woningplattegronden, waarbij bergruimten – niet zijnde inbouwkasten – niet worden meegerekend.

Werken ⁹ – auto								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
(Commerciële) dienstverlening (kantoor met baliefunctie) [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,9	1,4	1,1	1,6	1,4	1,9	20% 1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ² bvo	
Sterk stedelijk			1,5	2,5	2,0	3,0		
Matig stedelijk			2,1	2,8	2,3	3,3		
Weinig stedelijk					3,3	4,0		
Niet stedelijk					3,3	4,0		
Kantoor (zonder baliefunctie) [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,6	1,1	0,9	1,4	0,9	1,4	5% 1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ² bvo	
Sterk stedelijk			1,3	1,9	1,4	1,9		
Matig stedelijk			1,7	2,2	1,7	2,5		
Weinig stedelijk					2,3	2,8		
Niet stedelijk					2,3	2,8		
Arbeidsexpensieve/bezoekersexpensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf etc.) [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,3	0,8	0,5	1,0	0,6	1,1	5% 1 arbeidsplaats = 30 - 50 m ² bvo	
Sterk stedelijk			0,5	1,0	0,7	1,2		
Matig stedelijk			0,6	1,1	0,7	1,3		
Weinig stedelijk					0,8	1,3		
Niet stedelijk					0,8	1,3		
Arbeidsintensieve/bezoekersexpensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats etc.) [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,0	1,5	1,3	1,8	1,6	2,1	5% 1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ² bvo	
Sterk stedelijk			1,5	2,0	1,9	2,5		
Matig stedelijk			1,7	2,2	1,9	2,8		
Weinig stedelijk					2,1	3,0		
Niet stedelijk					2,1	3,2		
Bedrijfsverzamelgebouw [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,6	1,1	0,9	1,4	1,1	1,6	35% Gelijkwaardige mix van kantoren, arbeidsex- pensieve en arbeids- intensieve bedrijven. 1 arbeidsplaats = 25 - 35 m ² bvo	
Sterk stedelijk			1,1	1,6	1,3	1,8		
Matig stedelijk			1,3	1,8	1,4	2,2		
Weinig stedelijk					1,7	2,2		
Niet stedelijk					1,7	2,2		

9

⁹) Er wordt geen parkeereis gesteld aan aan huis gebonden bedrijvigheid (zoals kappers, pedicures, architect) indien het aantal m² bvo minder dan 30 bedraagt.

Winkelen – auto								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Binnensteden/hoofdwinkelgebied, geen supermarkt [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	2,9	3,9					72%- 88%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Sterk stedelijk			2,1	4,1				
Matig stedelijk								
Weinig stedelijk								
Niet stedelijk								
Wijk, buurt- en dorpscentrum, geen supermarkt [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk			2,3	5,3	3,1	6,1	76% - 81%	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Sterk stedelijk			2,7	5,8	3,5	6,7		
Matig stedelijk			2,7	5,8	3,5	6,7		
Weinig stedelijk					3,9	7,1		
Niet stedelijk					4,0	7,2		
Supermarkt [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,5	3,8	2,7	4,9	3,4	6,2	93%	> 1000 m ² wvo
Sterk stedelijk			3,6	5,9	4,4	7,5		
Matig stedelijk			3,7	5,9	4,4	7,5		
Weinig stedelijk					5,2	8,5		
Niet stedelijk					5,5	8,8		
Grote supermarkt [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	4,1	6,1	4,8	6,8	5,6	7,6	84%	Uitgebreid assortiment > 2500 m ² wvo
Sterk stedelijk			5,8	7,8	6,7	8,7		
Matig stedelijk			5,9	7,9	6,7	8,7		
Weinig stedelijk					7,6	9,6		
Niet stedelijk					7,8	9,8		
Showroom/toonzaal [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk			1,2	1,7	1,5	2,0	35%	1 arbeidsplaats = 30-50 m ² bvo. Hieronder vallen ook winkels in een keuken- of meubelboulevard
Sterk stedelijk			1,6	2,1	2,0	2,5		
Matig stedelijk			1,8	2,3	2,1	2,6		
Weinig stedelijk					2,3	2,8		
Niet stedelijk					2,2	2,7		
Showroom/toonzaal [per 1000 bezoekers per jaar]								
Zeer sterk stedelijk							96%	I.p.v. showroom/toonzaal per m ² + 0,33 pp/arbeitsplaats Alleen bij aanwezigheid vervoerplan of businesscase
Sterk stedelijk								
Matig stedelijk					0,269	n.v.t.		
Weinig stedelijk								
Grootschalige detailhandel intensief [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk							96%	Hetgeen daaronder verstaan wordt in "Zaandam Ontwikkeling Zuiderhout-Noord – rekenmethodiek parkeerbehoefte" Stienstra 2012. bv formules als de elektronica-megastore en supermarkt
Sterk stedelijk								
Matig stedelijk					8,5	n.v.t.		
Weinig stedelijk								
Niet stedelijk								
Grootschalige detailhandel gemiddeld [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk							94%	Hetgeen daaronder verstaan wordt in "Zaandam Ontwikkeling Zuiderhout-Noord –
Sterk stedelijk								
Matig stedelijk					4,8	n.v.t.		
Weinig stedelijk								

Winkelen – auto								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Niet stedelijk							rekenmethodiek parkeerbehoefte” Stienstra 2012. bv mode/outlet formules, schoen/lederwaren, sportartikelen, speelgoed, elektronica	
Grootschalige detailhandel extensief [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk							88% Hetgeen daaronder verstaan wordt in “Zaandam Ontwikkeling Zuiderhout-Noord – rekenmethodiek parkeerbehoefte” Stienstra 2012. bv formules als Halfords en winkels mbt fiets, kamperen en 2e hands goederen	
Sterk stedelijk								
Matig stedelijk					2,5	n.v.t.		
Weinig stedelijk								
Niet stedelijk								
Grootschalige detailhandel [per 1000 bezoekers per jaar]								
Zeer sterk stedelijk							96% I.p.v. grootschalige detailhandel intensief, gemiddeld en extensief per m ² . + 0,23 pp/arbeitsplaats Alleen bij aanwezigheid vervoerplan of businesscase	
Sterk stedelijk								
Matig stedelijk					0,287	n.v.t.		
Weinig stedelijk								
Niet stedelijk								
PDV [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk							90% Detailhandel in brand- en SBI codes 47.52, 47.59, 47.76 zie verder “Zaandam Ontwikkeling Zuiderhout-Noord – rekenmethodiek parkeerbehoefte” Stienstra 2012	
Sterk stedelijk								
Matig stedelijk					2,0	n.v.t.		
Weinig stedelijk								
Niet stedelijk								
PDV [per 1000 bezoekers per jaar]								
Zeer sterk stedelijk							96% I.p.v. PDV per m ² + 0,25 pp/arbeitsplaats Alleen bij aanwezigheid vervoerplan of businesscase	
Sterk stedelijk								
Matig stedelijk					0,235	n.v.t.		
Weinig stedelijk								
Niet stedelijk								

Sport, cultuur en ontspanning – auto								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Bioscoop [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,6	3,6	5,5	7,5	8,1	10,1	94%	1 zitplaats = 3 m ² bvo
Sterk stedelijk			6,9	8,9	10,0	12,0		
Matig stedelijk			7,0	9,0	10,2	12,2		
Weinig stedelijk					10,2	12,2		
Niet stedelijk					10,2	12,2		
Filmtheater/filmhuis [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,0	3,0	3,0	5,0	5,0	7,0	97%	1 zitplaats = 3 m ² bvo
Sterk stedelijk			4,2	6,2	6,7	8,7		
Matig stedelijk			4,3	6,3	6,9	8,9		
Weinig stedelijk					6,9	8,9		
Niet stedelijk					6,9	8,9		
Theater/schouwburg [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	5,2	8,2	5,7	8,7	7,4	10,4	84%	1 zitplaats = 3 m ² bvo
Sterk stedelijk			6,4	9,4	8,3	11,3		
Matig stedelijk			6,5	9,5	8,3	11,3		
Weinig stedelijk					8,3	11,3		
Niet stedelijk					8,3	11,3		
Bibliotheek [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,2	0,4	0,9	0,6	1,1	97%	
Sterk stedelijk			0,5	1,0	0,8	1,3		
Matig stedelijk			0,5	1,0	0,9	1,4		
Weinig stedelijk					0,9	1,4		
Niet stedelijk					0,9	1,4		
Casino [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	4,8	5,8	5,2	6,2	5,6	6,6	86%	
Sterk stedelijk			5,6	6,6	6,0	7,0		
Matig stedelijk			5,6	6,6	6,0	7,0		
Weinig stedelijk					6,0	7,0		
Niet stedelijk					6,0	7,0		
Bowlingcentrum [per baan]								
Zeer sterk stedelijk	0,7	1,7	1,2	2,2	1,7	2,7	89%	
Sterk stedelijk			1,7	2,7	2,3	3,3		
Matig stedelijk			1,8	2,8	2,3	3,3		
Weinig stedelijk					2,3	3,3		
Niet stedelijk					2,3	3,3		
Billart-/snookercentrum[per tafel]								
Zeer sterk stedelijk	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	87%	
Sterk stedelijk			0,8	1,3	1,1	1,6		
Matig stedelijk			0,9	1,4	1,1	1,6		
Weinig stedelijk					1,1	1,6		
Niet stedelijk					1,1	1,6		
Sociaal cultureel centrum/wijk- of verenigingsgebouw [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3	90%	
Sterk stedelijk			0,2	0,3	0,3	0,4		
Matig stedelijk			0,2	0,3	0,3	0,4		
Weinig stedelijk					0,4	0,6		
Niet stedelijk					0,4	0,6		
Gymlokaal/sporthal [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,2	1,7	1,8	2,3	2,4	2,9	96%	Gymlokalen zonder avondfunctie: parkeervraag = 0 Zonder tribune
Sterk stedelijk			1,8	2,3	2,4	2,9		
Matig stedelijk			1,9	2,4	2,6	3,1		
Weinig stedelijk					2,6	3,1		
Niet stedelijk					2,6	3,1		
Sportzaal (binnen) [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,8	1,3	1,6	2,1	2,4	2,9	96%	Bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1 - 0,2 pp Per bezoekersplaats
Sterk stedelijk			1,6	2,1	2,4	2,9		
Matig stedelijk			1,7	2,2	2,5	3,0		
Weinig stedelijk					2,6	3,1		

Sport, cultuur en ontspanning – auto								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Niet stedelijk					2,6	3,1		
Sportveld (buiten) [per veld]								
Zeer sterk stedelijk	11,3	23,5	11,3	23,5	11,3	23,5	95% Eventueel kan een aanvullende eis voor de kantine gesteld worden Bij een tribune + 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats	
Sterk stedelijk			11,3	23,5	11,3	23,5		
Matig stedelijk			11,3	23,5	11,3	23,5		
Weinig stedelijk					11,3	23,5		
Niet stedelijk					11,3	23,5		
Dansstudio/fitnessstudio/sportschool [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,6	1,7	2,1	3,5	3,2	4,7	90% < 1500 m ²	
Sterk stedelijk			2,9	4,3	4,2	5,9		
Matig stedelijk			2,9	4,4	4,2	6,0		
Weinig stedelijk					4,3	6,0		
Niet stedelijk					4,3	6,0		
Fitnesscentrum [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,8	1,8	2,9	3,9	4,3	5,3	90% > 1500 m ²	
Sterk stedelijk			3,9	4,9	5,7	6,7		
Matig stedelijk			4,0	5,0	5,8	6,8		
Weinig stedelijk					5,8	6,8		
Niet stedelijk					5,8	6,8		
Tennishal [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,2	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6	87%	
Sterk stedelijk			0,3	0,5	0,4	0,6		
Matig stedelijk			0,3	0,5	0,4	0,6		
Weinig stedelijk					0,4	0,6		
Niet stedelijk					0,4	0,6		
Atletiekbaan [per baan]								
Zeer sterk stedelijk	15,0	20,0	20,0	30,0	30,0	35,0	90% + 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats	
Sterk stedelijk			20,0	30,0	30,0	35,0		
Matig stedelijk			20,0	30,0	30,0	35,0		
Weinig stedelijk					30,0	35,0		
Niet stedelijk					30,0	35,0		
Zwembad overdekt [per 100 m²bassin]								
Zeer sterk stedelijk			8,8	10,8	9,6	11,6	97% + 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats	
Sterk stedelijk			9,1	11,1	11,9	13,9		
Matig stedelijk			9,1	11,1	11,9	13,9		
Weinig stedelijk					11,9	13,9		
Niet stedelijk					11,9	13,9		
Zwembad openlucht [per 100 m²bassin]								
Zeer sterk stedelijk			8,0	10,8	10,5	12,5	99% + 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats	
Sterk stedelijk			9,7	11,7	10,5	12,5		
Matig stedelijk			9,7	11,7	10,5	12,5		
Weinig stedelijk					10,5	12,5		
Niet stedelijk					10,5	12,5		
Manage [per box]								
Zeer sterk stedelijk	-	-	-	-	0,3	0,5	90%	
Sterk stedelijk	-	-	-	-	0,3	0,5		
Matig stedelijk					0,3	0,5		
Weinig stedelijk					0,3	0,5		
Niet stedelijk	-	-	-	-	0,3	0,5		

Horeca en (verblijfs)recreatie- auto								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Café/bar/cafetaria [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	3,0	6,0	4,0	6,0	4,5	7,0	90%	
Sterk stedelijk			4,0	6,0	4,5	7,0		
Matig stedelijk			4,0	6,0	5,0	7,0		
Weinig stedelijk					5,5	8,0		
Niet stedelijk					6,0	8,0		
Restaurant [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	6,0	10,0	7,0	10,0	11,0	14,0	80%	
Sterk stedelijk			7,0	10,0	11,0	14,0		
Matig stedelijk			8,0	11,0	12,0	14,0		
Weinig stedelijk					13,0	16,0		
Niet stedelijk					14,0	16,0		
Discotheek [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,6	5,6	5,0	9,2	8,0	12,7	99%	
Sterk stedelijk			8,0	14,3	15,5	20,4		
Matig stedelijk			11,9	15,9	18,8	23,0		
Weinig stedelijk					18,8	23,0		
Niet stedelijk					18,8	23,0		
Hotel, pension, motel [per 10 kamers]								
Zeer sterk stedelijk	0,3	5,8	0,7	8,4	2,2	10,9	65%	Hoe meer sterren een hotel heeft, hoe groter de parkeerbehoefte Geen congresfunctie
Sterk stedelijk			0,7	8,4	2,2	10,9		
Matig stedelijk			0,7	8,7	2,3	11,4		
Weinig stedelijk					2,4	11,8		
Niet stedelijk					2,4	11,8		

Gezondheidszorg en (sociale)voorzieningen- auto								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Verpleeg- of verzorgingstehuis [per wooneenheid]								
Zeer sterk stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	60%	Niet zelfstandige woning met zorgvoorzieningen
Sterk stedelijk			0,5	0,7	0,5	0,7		
Matig stedelijk			0,5	0,7	0,5	0,7		
Weinig stedelijk					0,5	0,7		
Niet stedelijk					0,5	0,7		
Medische en maatschappelijke diensten (arts/maatschap/ therapeut/kruisgebouw, huidverzorging/schoonheidssalon/pedicure) [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,3	2,0	1,8	2,5	2,0	3,5	65%	Minimum van 3 pp per praktijk. Huisartsenpost ook in de avond parkeervraag
Sterk stedelijk			2,0	2,5	2,5	3,5		
Matig stedelijk			2,0	2,5	2,5	3,5		
Weinig stedelijk					2,5	4,0		
Niet stedelijk					2,5	4,0		
Apotheek [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,8	2,3	2,3	5,3	3,1	6,1	45%	Zelfstandige apotheek
Sterk stedelijk			2,7	5,8	3,5	6,7		
Matig stedelijk			2,7	5,8	3,5	6,7		
Weinig stedelijk					3,9	7,1		
Niet stedelijk					4,0	7,2		
Begraafplaats/crematorium/uitvaartcentrum [per gelijktijdige begrafenis/crematie]								
Zeer sterk stedelijk	10,0	30,0	15,0	35,0	25,1	36,6	97%	
Sterk stedelijk			15,0	35,0	25,1	36,6		
Matig stedelijk			15,0	35,0	25,1	36,6		
Weinig stedelijk					25,1	36,6		
Niet stedelijk					25,1	36,6		
Religiegebouw (kerk, moskee etc.) [per zitplaats]								
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	99%	
Sterk stedelijk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2		
Matig stedelijk			0,1	0,2	0,1	0,2		
Weinig stedelijk					0,1	0,2		
Niet stedelijk					0,1	0,2		

Onderwijs – auto								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Crèche/peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf/buitenschoolse opvang [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,5	0,9	0,9	1,1	1,0	1,2	Voor groepen onder de basisschooleeftijd wordt een aanvullende eis gesteld aan een voorziening voor Kiss & Ride	
Sterk stedelijk			1,0	1,2	1,1	1,3		
Matig stedelijk			1,1	1,3	1,3	1,5		
Weinig stedelijk					1,3	1,5		
Niet stedelijk					1,3	1,5		
Basisonderwijs [per leslokaal]								
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	Leslokaal = ca. 30 zitplaatsen. Voor Kiss & Ride kan een aanvullende eis gesteld worden in verband met de verkeersveiligheid.	
Sterk stedelijk			0,5	1,0	0,5	1,0		
Matig stedelijk			0,5	1,0	0,5	1,0		
Weinig stedelijk					0,5	1,0		
Niet stedelijk					0,5	1,0		
Middelbare school [per 100 leerlingen]								
Zeer sterk stedelijk	2,0	4,0	2,6	4,6	2,9	4,9	Bezoekers zijn o.a. leerlingen	
Sterk stedelijk			3,0	5,0	3,3	5,3		
Matig stedelijk			3,5	5,5	3,9	5,9		
Weinig stedelijk					3,9	5,9		
Niet stedelijk					3,9	5,9		
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC) [per 100 leerlingen/studenten]								
Zeer sterk stedelijk	2,8	4,8	3,3	5,3	3,7	5,7	Bezoekers zijn o.a. leerlingen	
Sterk stedelijk			3,8	5,8	4,2	6,2		
Matig stedelijk			4,4	6,4	4,8	6,8		
Weinig stedelijk					4,9	6,9		
Niet stedelijk					4,9	6,9		
Hogeschool [per 100 leerlingen/studenten]								
Zeer sterk stedelijk	5,5	9,5	6,1	10,1	6,6	10,6	72% Bezoekers zijn o.a. leerlingen	
Sterk stedelijk			6,9	10,9	7,5	11,5		
Matig stedelijk			8,0	12,0	8,7	12,7		
Weinig stedelijk					8,9	12,9		
Niet stedelijk					8,9	12,9		
Avondonderwijs [per 10 leerlingen/studenten]								
Zeer sterk stedelijk	2,6	4,6	3,5	5,5	4,4	6,4	95% Bezoekers zijn o.a. leerlingen. Bij combinatie van avondonderwijs met ander onderwijs geldt de hoogste eis.	
Sterk stedelijk			4,0	6,0	5,0	7,0		
Matig stedelijk			4,6	6,6	5,8	7,8		
Weinig stedelijk					5,8	7,8		
Niet stedelijk					5,8	7,8		

Bijlage II. Za anse r ichtlijn voor parkeernormen fiets

Bij het hanteren van de normen uit deze bijlage dient de minimum parkeereis gerealiseerd te worden.

Het 'aandeel bezoek' geeft het deel van de norm aan dat beschikbaar moet zijn voor bezoekers. De bezoekersnorm wordt dus niet opgeteld bij de norm voor de stedelijke zone. Tenzij het aandeel bezoek is aangegeven met een + dan dient het bezoek opgeteld te worden bij de norm van de stedelijke zone. Parkeerplaatsen voor het aandeel bezoek dienen openbaar toegankelijk te zijn, bij voorkeur niet afgesloten van de openbare weg.

Komt een functie niet voor in de tabellen in deze bijlage? Dan wordt teruggevallen op de meest recente uitgave van het CROW ten aanzien van parkeernormen. Wanneer dit eveneens onvoldoende houvast biedt, zal het college naar redelijkheid een norm vaststellen.

Het college is bevoegd om in uitzonderlijke gevallen af te wijken van de bepalingen van deze Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016.

Wonen ¹⁰ – fiets								
Stedelijke zone							Aandeel bezoek	Opmerkingen
A		B		C				
min	max	min	max	min	max			
Woningen duur, goedkoop, midden [per 25 m²]								
Zeer sterk stedelijk	1,0		1,0		1,0		+0,5-1 pp in de openbare ruimte voor bezoekers	Dit kan (deels) in een fietsenberging
Sterk stedelijk			1,0		1,0			
Matig stedelijk			1,0		1,0			
Weinig stedelijk					1,0			
Niet stedelijk					1,0			
Starterswoning [per woning]								
Zeer sterk stedelijk	2,0		2,0		2,0		+0,3 in openbare ruimte voor bezoekers	Dit kan (deels) in een fietsenberging
Sterk stedelijk			2,0		2,0			
Matig stedelijk			2,0		2,0			
Weinig stedelijk					2,0			
Niet stedelijk					2,0			
Serviceflat aanleunwoning [per woning]								
Zeer sterk stedelijk	0,5		0,5		0,5		+0,3 in openbare ruimte voor bezoekers	Dit kan (deels) in een fietsenberging
Sterk stedelijk			0,5		0,5			
Matig stedelijk			0,5		0,5			
Weinig stedelijk					0,5			
Niet stedelijk					0,5			
Kamerverhuur [per kamer]								
Zeer sterk stedelijk	1,0		1,0		1,0		+0,3 in openbare ruimte voor bezoekers	Dit kan in een fietsenberging
Sterk stedelijk			1,0		1,0			
Matig stedelijk			1,0		1,0			
Weinig stedelijk					1,0			
Niet stedelijk					1,0			
Kamerverhuur, studentenwoning [per woning]								
Zeer sterk stedelijk	1,0		1,0		1,0		+0,3 in openbare ruimte voor bezoekers	Dit kan in een fietsenberging
Sterk stedelijk			1,0		1,0			
Matig stedelijk			1,0		1,0			
Weinig stedelijk					1,0			
Niet stedelijk					1,0			

10

¹⁰ Normen zijn aanvullend op het Bouwbesluit 2012

Werken ¹¹ – fiets								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
(Commerciële) dienstverlening (kantoor met baliefunctie) [per balie]								
Zeer sterk stedelijk	5,0		5,0		5,0		90%	
Sterk stedelijk			4,0		3,0			
Matig stedelijk			3,0		3,0			
Weinig stedelijk					2,0			
Niet stedelijk					1,5			
Kantoor (zonder baliefunctie) [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,7		1,7		1,7		5%	
Sterk stedelijk			1,5		1,2			
Matig stedelijk			1,2		1,2			
Weinig stedelijk					0,7			
Niet stedelijk					0,5			
Arbeidsexpensieve/bezoekersexpensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf etc.) [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,5		1,5		1,5		5%	
Sterk stedelijk			1,2		1,0			
Matig stedelijk			1,0		1,0			
Weinig stedelijk					0,5			
Niet stedelijk					0,3			
Arbeidsintensieve/bezoekersexpensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats etc.) [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,7		1,7		1,7		5%	
Sterk stedelijk			1,5		1,2			
Matig stedelijk			1,2		1,2			
Weinig stedelijk					0,7			
Niet stedelijk					0,5			
Bedrijfsverzamelgebouw [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	1,5		1,5		1,5		35%	
Sterk stedelijk			1,2		1,0			
Matig stedelijk			1,0		1,0			
Weinig stedelijk					0,5			
Niet stedelijk					0,3			

11

¹¹ Er wordt geen parkeereis gesteld aan aan huis gebonden bedrijvigheid (zoals kappers, pedicures, architect) indien het aantal m² bvo minder dan 30 bedraagt.

Winkelen – fiets								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Binnensteden/hoofdwinkelgebied, geen supermarkt [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	3,0						72 - 88%	
Sterk stedelijk			3,0					
Matig stedelijk								
Weinig stedelijk								
Niet stedelijk								
Wijk, buurt- en dorpscentrum, geen supermarkt [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk			2,5		2,5		76 - 81%	
Sterk stedelijk			2,3		2,0			
Matig stedelijk			2,0		2,0			
Weinig stedelijk					1,5			
Niet stedelijk					1,0			
Supermarkt [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	3,5		3,5		3,5		84 - 93%	
Sterk stedelijk			3,2		3,0			
Matig stedelijk			3,0		3,0			
Weinig stedelijk					2,5			
Niet stedelijk					2,0			
Showroom/toonzaal [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk			1,5		1,5		35%	
Sterk stedelijk			1,2		1,0			
Matig stedelijk			1,0		1,0			
Weinig stedelijk					0,8			
Niet stedelijk					0,5			
Grootschalige detailhandel [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk								
Sterk stedelijk								
Matig stedelijk					0,25			
Weinig stedelijk								
Niet stedelijk								
PDV [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk								
Sterk stedelijk								
Matig stedelijk					0,25			
Weinig stedelijk								
Niet stedelijk								
Niet stedelijk								

Sport, cultuur en ontspanning – fiets								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Bioscoop/filmtheater/filmhuis [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	7,5		7,5		7,5		94%	1 zitplaats = 3 m ² bvo
Sterk stedelijk			7,0		6,0			
Matig stedelijk			5,0		5,0			
Weinig stedelijk					3,5			
Niet stedelijk					1,5			
Theater/schouwburg [per 100 zitplaatsen]								
Zeer sterk stedelijk	24,0		24,0		24,0		84%	1 zitplaats = 3 m ² bvo
Sterk stedelijk			21,0		18,0			
Matig stedelijk			18,0		18,0			
Weinig stedelijk					12,0			
Niet stedelijk					8,0			
Bibliotheek [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	3,0		3,0		3,0		97%	
Sterk stedelijk			2,5		2,0			
Matig stedelijk			2,0		2,0			
Weinig stedelijk					1,5			
Niet stedelijk					1,2			
Casino [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	3,0		3,0		3,0		86%	
Sterk stedelijk			2,5		2,0			
Matig stedelijk			2,0		2,0			
Weinig stedelijk					1,5			
Niet stedelijk					1,2			
Bowlingcentrum [per baan]								
Zeer sterk stedelijk	4,0		4,0		4,0		89%	
Sterk stedelijk			3,0		2,5			
Matig stedelijk			2,5		2,5			
Weinig stedelijk					2,0			
Niet stedelijk					1,5			
Biljart-/snookercentrum [per tafel]								
Zeer sterk stedelijk	1,2		1,2		1,2		87%	
Sterk stedelijk			1,0		0,8			
Matig stedelijk			0,8		0,8			
Weinig stedelijk					0,5			
Niet stedelijk					0,3			
Sociaal cultureel centrum/wijk- of verenigingsgebouw [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	3,0		3,0		3,0		90%	
Sterk stedelijk			2,5		2,5			
Matig stedelijk			2,0		2,0			
Weinig stedelijk					2,0			
Niet stedelijk					1,5			
Gymlokaal/sporthal [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	3,0		3,0		3,0		96%	Gymlokalen zonder avondfunctie: parkeervraag = 0 Zonder tribune
Sterk stedelijk			2,5		2,0			
Matig stedelijk			2,0		2,0			
Weinig stedelijk					1,5			
Niet stedelijk					1,0			
Sportzaal (binnen) [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	5,0		5,0		5,0		96%	Bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats
Sterk stedelijk			4,5		4,0			
Matig stedelijk			4,0		4,0			
Weinig stedelijk					3,0			
Niet stedelijk					2,0			

Sport, cultuur en ontspanning – fiets								
Stedelijke zone							Aandeel bezoek	Opmerkingen
A		B		C				
min	max	min	max	min	max			
Sportveld (buiten) [per ha netto terrein]								
Zeer sterk stedelijk	60,0		60,0		60,0	95%	Eventueel kan een aanvullende eis voor de kantine gesteld worden. Bij een tribune + 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats	
Sterk stedelijk			50,0		40,0			
Matig stedelijk			40,0		40,0			
Weinig stedelijk					30,0			
Niet stedelijk					20,0			
Dansstudio/fitnesstudio/sportschool/fitnesscentrum [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	5,0		5,0		5,0	90%		
Sterk stedelijk			4,5		4,0			
Matig stedelijk			4,0		4,0			
Weinig stedelijk					3,5			
Niet stedelijk					2,0			
Tennishal [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	0,5		0,5		0,5	87%		
Sterk stedelijk			0,4		0,3			
Matig stedelijk			0,3		0,3			
Weinig stedelijk					0,2			
Niet stedelijk					0,2			
Atletiekbaan [per baan]								
Zeer sterk stedelijk	25,0		25,0		25,0	90%	+ 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats	
Sterk stedelijk			22,0		18,0			
Matig stedelijk			18,0		18,0			
Weinig stedelijk					15,0			
Niet stedelijk					10,0			
Zwembad overdekt [per 100 m² bassin]								
Zeer sterk stedelijk			25,0		25,0	97%	+ 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats	
Sterk stedelijk			20,0		15,0			
Matig stedelijk			15,0		15,0			
Weinig stedelijk					12,0			
Niet stedelijk					10,0			
Zwembad openlucht [per 100 m² bassin]								
Zeer sterk stedelijk			35,0		35,0	99%	+ 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats	
Sterk stedelijk			30,0		25,0			
Matig stedelijk			25,0		25,0			
Weinig stedelijk					20,0			
Niet stedelijk					15,0			
Manege [per box]								
Zeer sterk stedelijk					0,3	90%		
Sterk stedelijk					0,3			
Matig stedelijk					0,3			
Weinig stedelijk					0,3			
Niet stedelijk					0,3			

Onderwijs – fiets								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) [per 30 gelijktijdig aanwezige leerlingen/studenten]								
Zeer sterk stedelijk	25,0		25,0		25,0		Op OV-locaties (binnen 400 m van een station) 20-30% lager	
Sterk stedelijk			25,0		20,0			
Matig stedelijk			20,0		20,0			
Weinig stedelijk					20,0			
Niet stedelijk					20,0			
Voorbereidend dagonderwijs (VWO, HAVO, VMBO) [per klas/per 30 gelijktijdig aanwezige leerlingen/studenten]								
Zeer sterk stedelijk	25,0		25,0		25,0		30 gelijktijdig aanwezige leerlingen/ studenten = 100 m ² bvo	
Sterk stedelijk			25,0		25,0			
Matig stedelijk			25,0		25,0			
Weinig stedelijk					20,0			
Niet stedelijk					20,0			
Avondonderwijs [per student]								
Zeer sterk stedelijk	0,5		0,5		0,5			
Sterk stedelijk			0,5		0,5			
Matig stedelijk			0,5		0,5			
Weinig stedelijk					0,5			
Niet stedelijk					0,5			
Basisonderwijs- kleine school [leslokaal]								
Zeer sterk stedelijk	13,5		13,5		13,5		< 250 leerlingen 1 leslokaal = 30 leerlingen	
Sterk stedelijk			13,5		13,5			
Matig stedelijk			13,5		13,5			
Weinig stedelijk					13,5			
Niet stedelijk					13,5			
Basisonderwijs- middelgrote school [leslokaal]								
Zeer sterk stedelijk	15,0		15,0		15,0		250 – 500 leerlingen 1 leslokaal = 30 leerlingen	
Sterk stedelijk			15,0		15,0			
Matig stedelijk			15,0		15,0			
Weinig stedelijk					15,0			
Niet stedelijk					15,0			
Basisonderwijs- grote school [leslokaal]								
Zeer sterk stedelijk	19,5		19,5		19,5		> 500 leerlingen 1 leslokaal = 30 leerlingen	
Sterk stedelijk			19,5		19,5			
Matig stedelijk			19,5		19,5			
Weinig stedelijk					19,5			
Niet stedelijk					19,5			
Crèche/peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf/buitenschoolse opvang [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	2,0		2,0		2,0			
Sterk stedelijk			2,0		2,0			
Matig stedelijk			2,0		2,0			
Weinig stedelijk					2,0			
Niet stedelijk					2,0			

Gezondheidszorg en (sociale)voorzieningen – fiets								
	Stedelijke zone						Aandeel bezoek	Opmerkingen
	A		B		C			
	min	max	min	max	min	max		
Verpleeg- of verzorgingstehuis [per wooneenheid]								
Zeer sterk stedelijk	0,5		0,5		0,5		Niet zelfstandige woning met zorgvoorzieningen	
Sterk stedelijk			0,5		0,5			
Matig stedelijk			0,5		0,5			
Weinig stedelijk					0,5			
Niet stedelijk					0,5			
Medische en maatschappelijke diensten (arts/maatschap/ therapeut/kruisgebouw, huidverzorging/schoonheidssalon/pedicure) [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	2,5		2,5		2,5		65%	
Sterk stedelijk			2,2		1,7			
Matig stedelijk			1,7		1,7			
Weinig stedelijk					1,5			
Niet stedelijk					1,0			
Religiegebouw (kerk, moskee etc.) [per zitplaats]								
Zeer sterk stedelijk	0,4		0,4		0,4		99%	
Sterk stedelijk			0,4		0,4			
Matig stedelijk			0,4		0,4			
Weinig stedelijk					0,4			
Niet stedelijk					0,4			
Begraafplaats/crematorium/uitvaartcentrum [per gelijktijdige begrafenis/crematie]								
Zeer sterk stedelijk	5,0		5,0		5,0			
Sterk stedelijk			5,0		5,0			
Matig stedelijk			5,0		5,0			
Weinig stedelijk					5,0			
Niet stedelijk					5,0			
Apotheek [per 100 m²bvo]								
Zeer sterk stedelijk	3,5		3,5		3,5		Zelfstandige apotheek	
Sterk stedelijk			3,2		3,0			
Matig stedelijk			3,0		3,0			
Weinig stedelijk					2,5			
Niet stedelijk					2,0			

Horeca en (verblijfs)recreatie – fiets								
Stedelijke zone							Aandeel bezoek	Opmerkingen
A		B		C				
min	max	min	max	min	max			
Café/bar/cafetaria [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	15,0		15,0		15,0		90%	
Sterk stedelijk			15,0		15,0			
Matig stedelijk			15,0		15,0			
Weinig stedelijk					10,0			
Niet stedelijk					10,0			
Discotheek [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	15,0		15,0		15,0		90%	
Sterk stedelijk			15,0		15,0			
Matig stedelijk			15,0		15,0			
Weinig stedelijk					10,0			
Niet stedelijk					10,0			
Restaurant [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	20,0		20,0		20,0		80%	
Sterk stedelijk	20,0		20,0		20,0			
Matig stedelijk			15,0		15,0			
Weinig stedelijk					12,0			
Niet stedelijk					10,0			
Hotel, pension, motel [per kamer]								
Zeer sterk stedelijk	0,2		0,2		0,2		65%	
Sterk stedelijk	0,2		0,2		0,2			
Matig stedelijk			0,1		0,1			
Weinig stedelijk					0,1			
Niet stedelijk					0,1			
Overdekte speeltuin/hal [per 100 m² bvo]								
Zeer sterk stedelijk	4,0		4,0		4,0		90%	
Sterk stedelijk			3,5		3,0			
Matig stedelijk			3,0		3,0			
Weinig stedelijk					2,5			
Niet stedelijk					2,0			
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw [per 100 bezoekers]								
Zeer sterk stedelijk	32,0		32,0		32,0		99%	
Sterk stedelijk			32,0		32,0			
Matig stedelijk			32,0		32,0			
Weinig stedelijk					32,0			
Niet stedelijk					32,0			

Bijlage III. Aanwezigheidspercentages

Aanwezigheidspercentages per functie							
	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel hoofdwinkelgebied/ zondag open/ supermarkt	30	70	20	100	100	20	100
Detailhandel overig	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijf	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	0	0
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Daghoreca (lunchroom)	30	70	20	100	100	60	100
Bioscoop, theater, disco of dancing	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85
Begraafplaats/ crematorium	50	90	10	10	100	0	25
Verblijfsrecreatie	30	50	90	90	100	90	100

Bijlage IV. Parkeercapaciteit woningen eigen terrein

Praktische capaciteit van voorzieningen op eigen terrein bij woningen			
Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Praktische capaciteit	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 m breed
Carport	1	0,7	
Garage ¹ zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 m diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 m breed
Parkeerplaats in een gezamenlijke garage ²	1	1,0	

¹²

¹³

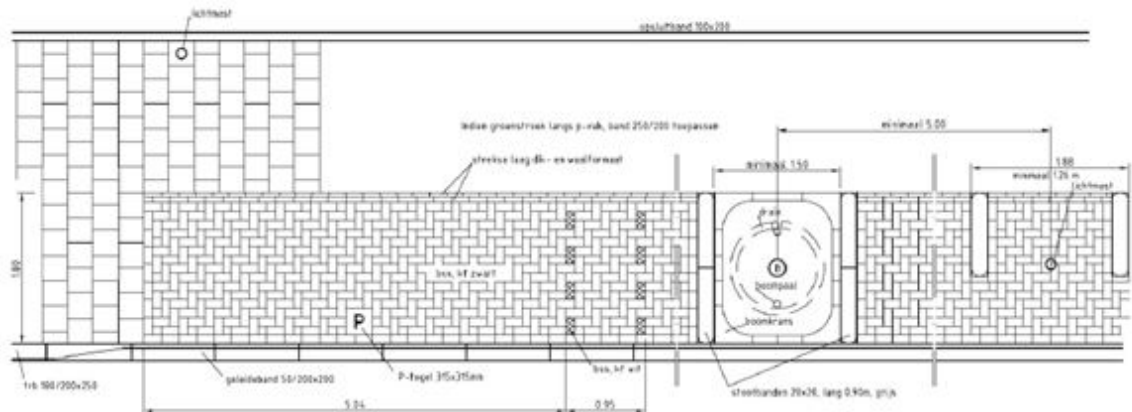
Bijlage V. U it voering parkeervakken

Bij obstakels direct bij het parkeervak moet rekening worden gehouden met extra ruimte.

Langsparkeervakken

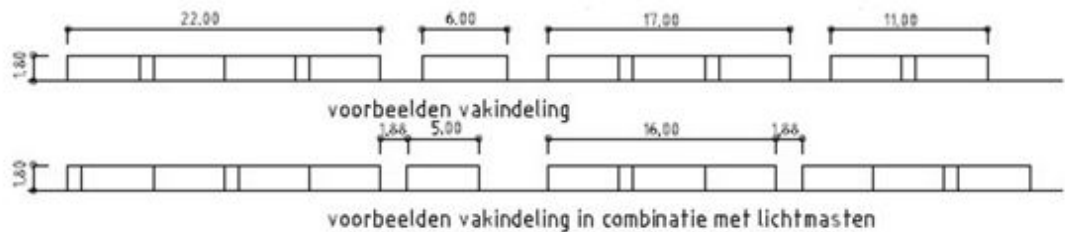
¹² Garage is geschikt voor het stallen van een reguliere auto en heeft minimaal de afmetingen 2,5 x 5 m, buiten de maat die is bedoeld als fietsenstalling of berging.

¹³ Mits de inrichting voldoet aan de NEN 2443:2013 nl; Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.

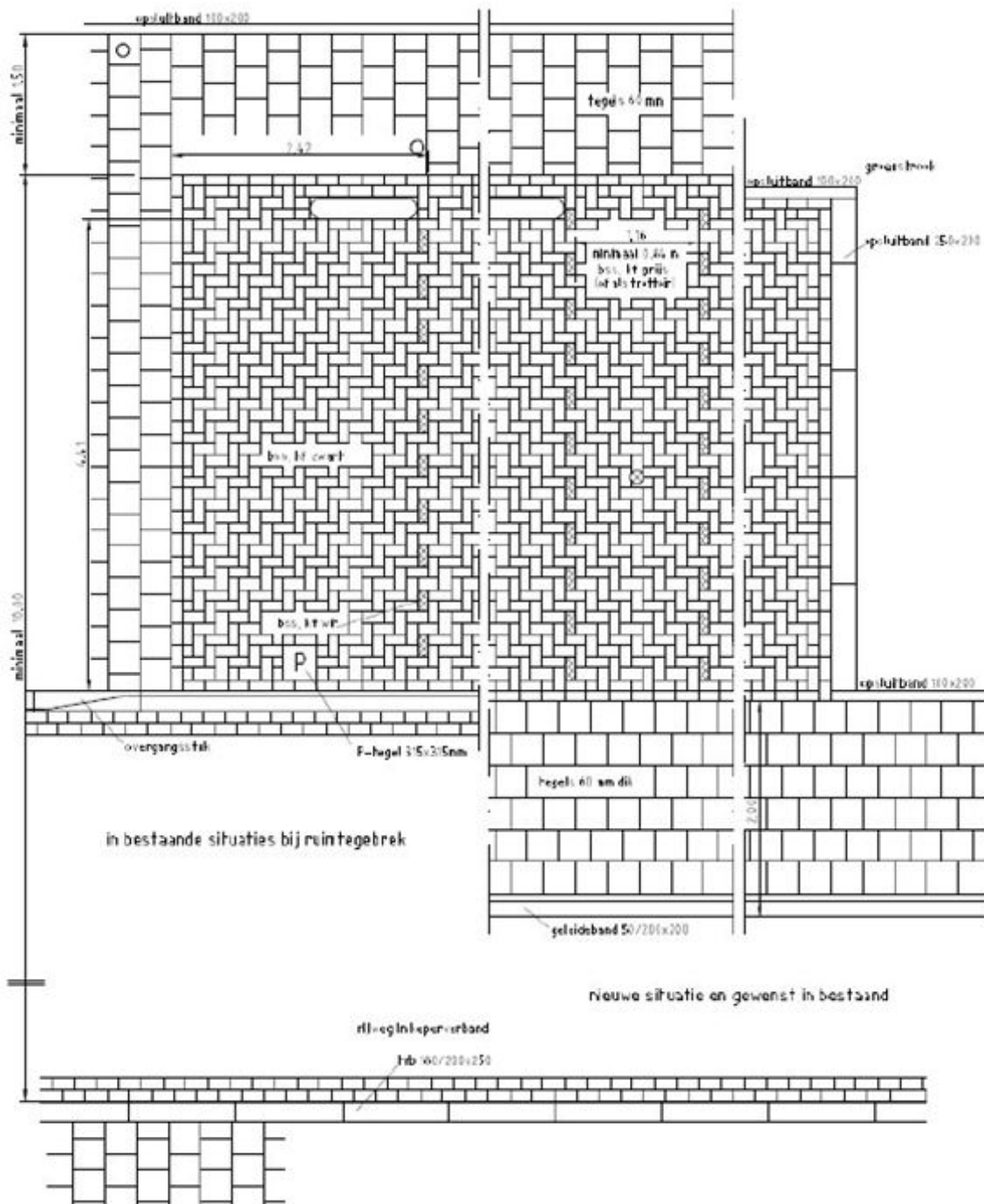


- Afmetingen:**
- enkel vak: 1,80 x 5,99 m, zonder witte stenen
 - meerdere vakken: 1,80 x 5,04 m, met 1 tussenstrook van 0,95 m per 2 vakken
 - parkeervakken of -stroken voor vrachtwagens minimaal 2,50 m breed. Zie ook details bij paragraaf 7.3 WIORZ.

- Materialen:**
- bss keiformaat, kleur zwart
 - in lengterichting van het vak strek bss waal- en dikformaat, kleur zwart
 - tussen vakken witte stenen, om en om
 - tussen rijweg en parkeervak geleideband 50/200 x 200 mm
 - P-tegel 0,315 x 0,315 x 0,08 m instraten
 - Stootband 200 x 200 x 900 mm, 1 x rond met rechte voet, glad grijs voor
 - bescherming van bomen



Haaksparkeervakken



Haakspaarvakken alleen toepassen bij erftoegangswegen (30 km-zones).

Afmetingen:

- breedte rijweg + diepte paarvak: minimaal 10 m
- breedte vak: 2,42 m

Materialen:

- bss keifmaat, kleur zwart
- tussen de vakken witte stenen, om en om
- tussen rijweg en paarvak geleideband 50/200 x 200 mm
- Stootband 200 x 200 x 1000 mm, 2 x rond met rechte voet, glad grijs
- P-tegel 0,315 x 0,315 x 0,08 m instraten
- t.b.v. lichtmast strook van bss keifmaat, kleur grijs

Indien naast haakspaarvakken een groenstrook aanwezig is: opsluitband 250 x 200 mm aanbrengen, in verband met uitstappen.

Indien achter het paarvak geen verharding aanwezig is: een opsluitband 100 x 200 mm zonder stootband toepassen.

Trottoir tussen de haakspaarvakken en de rijweg heeft de voorkeur.

Bij paarkeerterreinen de vakken niet verhoogd aanbrengen en tussen aansluitende haakspaarvakken geen stootbanden toepassen.

Laad - en loshaven

Inrichten als een langspaarkeervak met bord E7 op buispaal, met kruis van witte betonstraatstenen in-straten en op asfaltverharding van thermoplastisch materiaal.

Verharding funderen.

- Afmetingen: afhankelijk van type voertuigen en benodigde manoeuvreerruimte bijvoorbeeld: 12 x 3 m voor vrachtauto's zonder oplegger
- 15 x 3 m voor vrachtauto's met oplegger

Bijlage VI. Beleidsregels uitwegen

1. AANVRAAG UITWEGVERGUNNING

1.1 Inleiding

Voorliggende notitie behandelt een uitwerking van criteria voor vergunningverlening van uitwegvergunningen. Deze notitie heeft als doel een eenduidig beleidskader te hebben bij het beoordelen van aanvragen voor vergunningen.

Onder de 'uitweg' worden in deze beleidsnotitie 'uitritten', 'inritten' en 'opritten' verstaan. Daarnaast wordt in deze notitie enkel een uitweg behandeld naar 'bestemmingen' (bijvoorbeeld woningen en bedrijven). Inritconstructies op kruispunten van wegen, bijvoorbeeld in 30 km-zones, vallen niet onder deze notitie. Bij de breedte van een uitweg is voor de vergunningverlening van belang: de breedte van het gedeelte dat grenst aan de openbare weg.

1.2 Relatie van de uitwegvergunning met andere vergunningen

Opgemerkt wordt dat in nieuw- of verbouwsituaties bij de bouwvergunning bekeken dient te worden of een uitwegvergunning volgens de regels mogelijk is. Er dient voorkomen te worden dat de gemeente Zaanstad 'moreel' verplicht is tot het verlenen van een uitwegvergunning die niet aan de beleidsregels voldoet, omdat de gemeente immers al een bouwvergunning heeft afgegeven.

1.3 Wettelijke grondslag uitwegvergunning

Op grond van artikel 14 van de Wegenwet moet de eigenaar van een weg het uitwegen hierop in beginsel gedogen. Teneinde de bruikbaarheid van de weg te waarborgen is het toegestaan een vergunning te eisen en via voorschriften de wijze waarop wordt uitgeweegd te regelen. Deze regeling is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Zaanstad.

Artikel 2.1.5.3 van de APV: Maken, veranderen van een uitweg.

1. Het is verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders:
 - a. een uitweg te maken naar de weg;
 - b. van de weg gebruik te maken voor het hebben van een uitweg;
 - c. verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg.
2. Voor de toepassing van het eerste lid wordt onder weg verstaan wat artikel 1 van de Wegenverkeerswet 1994 daaronder verstaat;
3. Een vergunning bedoeld in het eerste lid kan worden geweigerd in het belang van:
 - a. de bruikbaarheid van de weg;
 - b. het veilig en doelmatig gebruik van de weg;
 - c. de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
 - d. de bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente.
4. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor zover de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, de Waterschapskeur of het Provinciaal wegengeregulement van toepassing is.

2. BEGRIPSBEPALINGEN

Wegcategorisering kent een beperkt aantal wegtypen, om duidelijkheid voor de weggebruiker te creëren. Doel is dat de weggebruiker weet op welk type hij/zij zich bevindt (door de essentiële herkenbaarheidskenmerken) en welk gedrag hier van hem/haar verwacht wordt.

2.1 Stroomwegen (alleen Buiten de Bebouwde Kom)

De primaire functie van een stroomweg is het verkeer zo snel mogelijk van streek A naar streek B te brengen. Het betreft met name langeafstandsverkeer, maar ook regionaal verkeer kan worden afgewikkeld via een stroomweg. Kenmerken van een stroomweg zijn onder andere de hoge intensiteiten en een hoge maximumsnelheid. In de praktijk betreft het autosnelwegen en autowegen. Het snelheidsregime is 100 of 120 km/u. Langzaam verkeer mag geen gebruikmaken van dit type weg. Dit type weg kent geen erfaansluitingen. Slechts voor functies als benzinestation en rustplaats worden middels uit- en invoegwegen aansluitingen toegestaan.

2.2 Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Dit type weg is bedoeld om verkeersstromen vanuit de diverse gebieden te bundelen en verbindingen te bieden naar kerngebieden, naburige kernen of stroomwegen. In de praktijk betreffen stroomwegen vooral provinciale wegen en gemeentelijke hoofdwegen. In de Zaanse Categorisering worden vier typen ontsluitingsweg onderscheiden:

2.1.1 Gebiedsontsluitingsweg Buiten de Bebouwde Kom (GOW Bubeko)

Dit zijn voor het merendeel provinciale wegen. Rijsnelheid op hoofdrijbaan 80 km/u. Fietsen en bromfietsen niet op de hoofdrijbaan, dus op de parallelweg c.q. het fietspad. Bij uitzondering zijn erfaansluitingen toegestaan. Hierbij hoort dan een specifieke verkeersveilige vormgeving.

2.1.2 Gebied s ontsluiting A Binnen de Bebouwde Kom (GOW A Bibeko)

Doorgaande wegen van het gemeentelijk hoofdwegennet. Rijsnelheid 70 km/u of 50 km/u, rijbaan 2x 1 rijstrook of 2x 2 rijstroken. Langzaam verkeer niet op de hoofdrijbaan, dus op de parallelweg c.q. het fietspad. Géén erfontsluitingen toegestaan.

2.1.3 Gebiedsontsluiting B Binnen de Bebouwde Kom (GOW B Bibeko)

Wegen van het gemeentelijk hoofdwegennet. Rijsnelheid 50 km/u. Langzaam verkeer niet op de hoofdrijbaan, dus op de parallelweg c.q. het fietspad. Slechts incidenteel erfontsluitingen toegestaan.

2.1.4 Gebiedsontsluiting C Binnen de Bebouwde Kom (GOW C Bibeko)

Verzamewegen binnen een wijk dan wel naar een wijk voerend. Rijsnelheid < 50 km/u. Langzaam verkeer maakt gebruik van dezelfde rijbaan als het gemotoriseerd verkeer. In het algemeen veel aanliggende bebouwing. Als enige van de gebiedsontsluitingswegen worden aan GOW C erfontsluitingen toegestaan.

2.3 Erftoegangsweg

Dit type weg is vooral bedoeld voor het ontsluiten van erven, woningen, bedrijven en andere bestemmingen. Hier staat de verblijfsfunctie voorop. Een samenhangend netwerk van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied. Binnen de bebouwde kom geldt op deze wegen een snelheidsregime van bij voorkeur 30 km/u, eventueel ondersteund met fysieke maatregelen. In sommige gevallen is ook 50 km/u mogelijk. Er is over het algemeen sprake van menging van auto's en fietsen. Buiten de bebouwde kom geldt op dit type weg een snelheidsregime van 60 km/u.

2.4 Parkeerplaats

Een parkeerplaats is een ruimte geschikt om te parkeren; hetzij in een aangegeven parkeervak, hetzij op een legale ruimte op de openbare weg.

3. CRITERIA VERLENEN OF WEIGEREN UITWEGVERGUNNING

Onderstaand wordt per weigeringsgrond uit de APV aangegeven welke criteria gehanteerd worden. De weigeringsgronden gelden voor alle uitwegen, tenzij anders vermeld.

De weigeringsgronden opgenomen in deze paragraaf gelden voor uitwegen van zowel woningen als bedrijven.

3.1 De bruikbaarheid van de weg

1. Op wegen die in de wegategorisering aangewezen zijn als erftoegangsweg is een uitweg mogelijk, indien er geen weigeringsgrond aanwezig is.
2. Op gebiedsontsluitingswegen is het vanuit Duurzaam Veilig niet wenselijk aansluitingen te hebben. Bij type Gebiedsontsluitingsweg C Binnen de Bebouwde Kom kan en mag dat wel.
2. Uitwegen op gebiedsontsluitingswegen kunnen waar mogelijk wel op parallelwegen aangesloten worden. Als de bestaande wegenstructuur geen andere ontsluitingsmogelijkheid mogelijk maakt kan een uitzondering gemaakt worden.
4. Naast de onder lid 2 genoemde weigeringsgrond wordt een uitweg in ieder geval geweigerd, als er één of meerdere parkeerplaatsen moeten vervallen, terwijl er beperkt parkeerruimte in de straat of de omgeving aanwezig is.

3.2 Het veilig en doelmatig gebruik van de weg

3.2.1 Uitwegen naar bedrijven en woningen

1. Vanuit een uitweg moet voldoende zicht zijn op het te betreden wegvak, aangezien een veilige toetreding tot de openbare weg mogelijk moet zijn. Daarom zijn in ieder geval de volgende uitgangspunten gekozen:
 - In aansluitbochten van kruispunten kan geen uitweg worden toegestaan.
 - Op 5 meter afstand vanaf de openbare weg (rijbaan, fietspad, trottoir of andere wegvoorziening) moet het verkeer (auto, fiets, voetganger en ander verkeer) op deze weg vanaf de oprit voldoende zichtbaar zijn.
- . Per geval wordt de zichtbaarheid gecontroleerd door de gemeente.

2. Vanuit de weg moet duidelijk herkenbaar zijn dat de uitweg leidt naar een privéterrein. De vormgeving van de aansluiting op het openbaar gebied en op de openbare weg wordt door de gemeente bepaald. Indien er twijfel bestaat over de herkenbaarheid van het private karakter van de uitweg geeft de gemeente ook bindende aanwijzingen mee voor de inrichting op het eigen terrein.
3. Uitwegen, waar ook vrachtverkeer gebruik van maakt, dienen slechts in voorwaartse richting bereden te worden. Als gevolg van deze voorwaarde stelt de gemeente nadere eisen ten aanzien van de inrichting van het eigen terrein om het keren op eigen terrein te kunnen garanderen.

3.2.2 Uitwegen van woningen

1. Indien het gebruik van de openbare ruimte dat vereist en ook toelaat is bij woningen een uitweg toegestaan van maximaal 4,5 meter breed.
2. Indien het gebruik van de openbare ruimte dat vereist en ook toelaat is bij een gecombineerde uitweg van twee woningen een maximale breedte van 7 meter toegestaan.
3. Er is één uitweg per woning toegestaan.
 1. Het realiseren van een uitweg kan tot gevolg hebben dat de parkeermogelijkheden op de openbare weg worden beperkt. Daarom worden alleen in die gevallen de uitwegvergunningen verleend, indien de uitweg gebruikt wordt om het parkeren van twee of meerdere gemotoriseerde voertuigen op eigen terrein mogelijk te maken, maar niet in de voortuin (zie paragraaf 3.3 lid 1) en er maximaal één openbare parkeerplaats komt te vervallen.
 2. De lengte van de parkeerplek dient op eigen terrein minimaal 5 m1 te zijn en het geparkeerde voertuig mag in geen geval uitsteken over de openbare weg (trottoir, fietspad, rijbaan of andere wegvoorziening).

3.2.3 Uitwegen van bedrijven

1. Bij bedrijven heeft een uitweg een breedte van 6 meter (personenverkeer) dan wel 8 meter (vrachtverkeer), met de mogelijkheid van een maximale breedte van 12 meter bij vrachtverkeer met oplegger en/of aanhanger.
2. De breedte is afhankelijk van het gebruik van de uitweg en de draaicirkel van een maatgevend voertuig.
3. Het keren en manoeuvreren van de voertuigen dient op eigen terrein te kunnen plaatsvinden.
4. Bij grote bedrijfsperven met een frontbreedte van meer dan 50 meter kunnen meerdere uitwegen toegestaan worden, waarbij het in lid 5 bepaalde geldt.
5. Er kan echter per perceel maar maximaal één 12 meter brede uitweg toegestaan worden per 50 meter frontbreedte van het bedrijfspervel. De onderlinge afstand tussen de diverse uitwegen dient ten minste 25 meter te bedragen.
6. Bedrijven die een frontbreedte hebben van maximaal 50 meter kunnen volgens het onder lid 5 bepaalde maximaal één uitweg hebben. Twee uitwegen kunnen echter worden toegestaan, mits:
 - er minimaal 20 meter aanwezig is tussen beide uitwegen;
 - de frontbreedte van het perceel minstens 30 meter bedraagt en
 - beide aparte uitwegen in de uitvoering slechts eenrichtingsverkeer kennen.
7. Wanneer door aanleg van een uitweg openbare parkeerplaats(en) komen te vervallen, moet het mogelijk zijn binnen een straal van 200 meter andere openbare parkeerplaats(en) te creëren, waarvan de kosten voor de aanleg van deze nieuwe parkeerplaats(en) door de aanvrager dienen te worden betaald.

3.3 De bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving

1. Het uitgangspunt is dat een uitweg van een zogenaamde tuinparkeerplaats (parkeren in de voortuin) niet is toegestaan. In de praktijk betekent dit dat een uitweg alleen toegestaan wordt, als de parkeerplaats zelf naast of achter de woning is gelegen.
2. Van lid 1 kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken, indien:
 - dit niet in strijd is met het geldende bestemmingsplan en
 - er al voor meerdere gemotoriseerde voertuigen in de straat een uitwegvergunning is afgegeven, die niet voldoet aan lid 1 en
 - onvoldoende parkeergelegenheid bestaat in de straat en de directe omgeving en
 - dit niet in strijd is met de overige beleidsregels en
 - er voldoende ruimte overblijft om via de voortuin in en uit de woning te komen.
3. De gemeente schrijft voor welke materialen moeten worden gebruikt voor de verharding van de uitweg tot aan de erfgrans of tot 2 meter buiten de wegverharding, in geval de erfgrans gelijk valt met de kant van de rijweg. De kosten voor de aanleg van de uitweg zijn geheel voor rekening van de aanvrager.

3.4 De bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente

1. Het is niet gewenst dat openbare groenvoorzieningen, in het bijzonder bomen, verwijderd moeten worden voor een uitweg. Er wordt tevens van uitgegaan dat in geen geval reststukken groen overblijven van minder dan 5 m² – en voor hagen en dergelijke minder dan 5 m1.
2. Wanneer voor de aanleg van een uitweg bomen verwijderd moeten worden, dan is eerst een kapvergunning vereist alvorens een uitwegvergunning wordt afgegeven.
3. Indien het in verband met het vergunnen van een te realiseren uitweg noodzakelijk is dat een kapvergunning aan de gemeente zelf moet worden verstrekt voor het kappen van een boom of bomen, welke in eigendom aan de gemeente toebehoren, zal respectievelijk zullen op kosten van de aanvrager van de betreffende uitwegvergunning de boom of bomen in kwestie worden gekapt, een en ander slechts voor zover daarvoor een onherroepelijke kapvergunning is verleend. Voorts dient aanvrager aan de gemeente de kosten te vergoeden, die zijn gemoeid met de herplant van de te kappen boom of bomen. Herplant vindt in beginsel plaats in de nabijheid van de betreffende uitweg. Indien dat niet mogelijk is, vindt herplant elders binnen de gemeente plaats op een door of namens het college te bepalen locatie.

4. UITZONDERINGEN

De voorwaarden opgenomen in hoofdstuk 3 van deze beleidsnota zijn toetsingscriteria. Indien een uitwegvergunning volgens deze toetsingscriteria afgewezen dient te worden, is het college van burgemeester en wethouders bevoegd om in uitzonderingsgevallen van deze regels af te wijken. De juridische grondslag voor deze afwijking op de beleidsregels is te vinden in artikel 4.84 van de Algemene Wet Bestuursrecht:

“Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.”