



Beleidsregel van de gemeenteraad van de gemeente Zandvoort houdende regels omtrent de parkeernormen

Samenvatting

Het doel van de Parkeernormennota Zandvoort 2021 is het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze ten aanzien van het realiseren van voldoende ruimte voor auto's en fietsen bij bouwontwikkelingen. Hierbij wordt getracht evenwicht te zoeken tussen de vraag naar parkeerplaatsen en de kwaliteit van de openbare ruimte. De druk op de openbare ruimte in Zandvoort is hoog. Door de verwachte groei van het toerisme in de regio en ambities om met onder andere vergroening de openbare ruimte hitte- en regenbestendig te maken, zal die druk niet afnemen. In de openbare ruimte is daarom geen ruimte meer om extra auto's en fietsen ten gevolge van bouwontwikkelingen op te vangen. Om het evenwicht tussen de vraag naar parkeerplaatsen en de kwaliteit van de openbare ruimte te bewaken, gelden voor deze Parkeernormennota daarom de volgende uitgangspunten:

- Elke initiatiefnemer van een ontwikkeling draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing op eigen terrein voor auto- en fietsparkeren;
- Een nieuw initiatief mag geen parkeerproblemen veroorzaken en mag niet resulteren in een toenemende druk op de openbare ruimte.
- De adressen van een ontwikkeling worden uitgesloten van parkeervergunning (met uitzondering van de bezoekersvergunning).

In deze Parkeernormennota Zandvoort 2021 vormt hoofdstuk 6 het kader. De hoofdstukken daarvoor vormen de achtergrondinformatie en verantwoording van dat kader.

In hoofdstuk 6 wordt stap voor stap de toepassing van deze nota beschreven:

1. De wijze waarop wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen voor auto's en fietsen bij een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. Bijlagen A, B en C maken hier een belangrijk onderdeel vanuit.
2. De wijze waarop wordt bepaald of het geplande parkeeraanbod bij een ontwikkeling voldoende is, wat betekent dat een omgevingsvergunning kan worden verleend. Daarbij gaat het niet alleen om kwantitatief voldoende, maar ook kwalitatief voldoende. Dit laatste speelt nadrukkelijk bij fietsvoorzieningen, de kwaliteitseisen zijn daarom uitgewerkt in bijlage D.
3. Welke mogelijkheden er zijn als het geplande parkeeraanbod bij een ontwikkeling onvoldoende is. Vanuit duidelijkheid en transparantie zijn deze mogelijkheden zeer beperkt: de uitgangspunten in deze nota, zoals vastgelegd in bijlage A, B en C, zijn zo objectief en uitgebreid mogelijk dat de noodzaak tot afwijken tot een minimum wordt beperkt.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot een toenemende druk op de openbare ruimte. Alleen dan is het mogelijk een omgevingsvergunning te verlenen.

In het kader van duidelijkheid en transparantie is in hoofdstuk 6 tot slot beschreven welke informatie moet worden aangeleverd bij het indienen van een vergunningaanvraag, hoe deze aanvraag wordt getoetst en hoe eventuele afspraken worden vastgelegd. In bijlage E zijn de stappen schematisch weergegeven.

1. Inleiding

Waarom een Parkeernormennota?

De beschikbare openbare ruimte in Zandvoort wordt schaarser omdat steeds meer functies hierop beslag leggen. Nieuwe ontwikkelingen zijn wenselijk voor de (economische) ontwikkeling en leefbaarheid van de gemeente, maar leggen ook de nodige druk op de openbare ruimte. Eén van de instrumenten om de druk op de kostbare openbare ruimte te doen afnemen, is de Parkeernormennota. Met de nota wordt ingezet op het goed faciliteren van parkeren bij (bouw)ontwikkelingen, zonder andere thema's zoals leefbaarheid, hittestress, vergroening en verkeersveiligheid uit het oog te verliezen.

Waarom een nieuwe Parkeernormennota?

In 2012 (d.d. 9 oktober 2012) heeft de gemeenteraad van Zandvoort de parkeernormen vastgesteld in de Parkeernormennota Zandvoort 2012. Inmiddels worden de vastgestelde parkeernormen al bijna 9 jaar toegepast en zijn deze aan een actualisatie toe. Zo wordt in de huidige nota nog verwezen naar de ondertussen gedateerde CROW-publicatie 182 'Parkeercijfers – basis voor parkeernormering' (2008), zijn er slechte ervaringen met het werken met een bandbreedte afhankelijk van de parkeerdruk in de omgeving, ontbreken er specifieke normen voor sociale huur en verblijfstoeristische accommodaties en wordt bij nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied verwezen naar parkeervoorzieningen, zoals de LDC garage, om een parkeertekort te compenseren. Dit zijn componenten van de huidige Parkeer-



normennota die in de praktijk niet meer werkbaar blijken. Hierdoor is er behoefte aan een duidelijke en transparante nota.

Daarnaast is het ook van belang rekening te houden met nieuwe ontwikkelingen die effect kunnen hebben op de parkeerbehoefte, zoals een verandering in het bezit en gebruik van auto's en fietsen en een opkomst van elektrisch aangedreven voertuigen en deelmobiliteit. In de voorliggende nieuwe Parkeernormennota Zandvoort 2021 wordt op deze ontwikkelingen ingespeeld, om zo parkeeroverlast en een toenemende druk op de openbare ruimte als gevolg van een ontwikkeling te voorkomen. Deze Parkeernormennota Zandvoort 2021 vervangt het parkeernormenbeleid uit 2012.

Opzet van de Parkeernormennota

Omdat ambities en de wijze waarop de gemeente Zandvoort aan kijkt tegen parkeernormering en de toepassing hiervan bepalend zijn voor de uiteindelijke uitwerking, komt dit nadrukkelijk aan bod in hoofdstuk 2 'visie op parkeernormering'. Hoofdstuk 3 bevat de basis voor de parkeernormering, waarna in hoofdstuk 4 de parkeernormen voor de auto worden toegelicht. Hoofdstuk 5 omschrijft de parkeerkencijfers en regels rondom de fiets. De regelingen en het toepassingskader worden toegelicht in hoofdstuk 6, waarin ook wordt ingegaan op het indienen van een vergunningaanvraag, het toetsen door de gemeente en het vastleggen van afspraken. Uiteindelijk wordt de nota afgesloten met het juridisch kader in hoofdstuk 6.

2. Visie op parkeernormering

De gemeente Zandvoort, bestaande uit de kernen Zandvoort en Bentveld, is omringd door natuurlandschap. De gemeente is een plek waar mensen graag wonen, werken en recreëren. Het telt zo'n 17.000 inwoners en ieder jaar circa 5,3 miljoen dagbezoekers en 1 miljoen overnachtingen. De verwachting is dat dit de komende jaren nog zal toenemen. Dit stelt de gemeente Zandvoort voor veel uitdagingen voor de toekomst, ook op mobiliteitsgebied. Het is namelijk van belang de gemeente bereikbaar én leefbaar te houden. Zandvoort wil beter bereikbaar zijn voor haar bezoekers en de leefkwaliteit van haar inwoners verbeteren, zoals ook staat omschreven in de opgavennotitie ten behoeve van de Omgevingsvisie Zandvoort (september 2020)¹. Om dit te bereiken is het van belang slimmer om te gaan met onze mobiliteit. Een actualisatie van de Parkeernormennota en het nieuwe parkeerbeleid voor de gemeente Zandvoort dragen hieraan bij.

De gemeente Zandvoort kent echter diverse uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, met name autobereikbaarheid. Vooral op zomere dagen en bij evenementen op het circuit neemt de druk op de openbare ruimte toe door de lange files richting het strand en de vele geparkeerde auto's tot ver in het dorp. Deze geparkeerde auto's nemen veel ruimte in en hebben een groot effect op de beleving van de openbare ruimte. Van de circa 10.000 parkeerplaatsen in Zandvoort zijn er ongeveer 5.000 bestemd voor bezoekers². Daarnaast is de verwachting dat de druk op parkeren blijft toenemen door de verwachte groei van het toerisme in de regio. Om de druk op de beschikbare parkeerruimte in Zandvoort te verlichten, is het niet langer meer wenselijk een parkeertekort op te vangen in de openbare ruimte. Het is voortaan van belang voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te creëren voor nu en in de toekomst.

Daarnaast heeft Zandvoort ook belangrijke ruimtelijke opgaven waar parkeren ook een grote en belangrijke rol in speelt. Zo is het centrum van Zandvoort laaggelegen en vrij versteend. Dit leidt tot extra hittevorming in de zomer en wateroverlast bij regenbuien. Het voorkomen van dergelijke problemen betekent verandering van het ontwerp, de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. De focus in Zandvoort ligt hierbij op het regenbestendig en hittebestendig maken van de omgeving door onder andere vergroening en het terugbrengen van water in versteend gebied. Er is dus geen ruimte om extra parkeerders in de openbare ruimte op te vangen. Bij nieuwe ontwikkelingen bereiken we dit doordat bewoners en werknemers van deze nieuwe ontwikkelingen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Een modaliteit die meer aandacht verdient in de nieuwe parkeernormennota, ook door een groeiende behoefte naar voldoende stallingsmogelijkheden, is de fiets. De gemeente heeft de ambitie voldoende goed toegankelijke fietsparkeer- en oplaadvoorzieningen te faciliteren. Om de rol van de fiets te verstevigen, is het van belang ook bij woningen ruimte te reserveren om de fiets inpandig te stallen. Ook zullen er in het centrum, rondom de boulevard en bij openbaar vervoershaltes, aanvullende fietsparkeerfaciliteiten moeten komen. Om dergelijke maatregelen handen en voeten te geven, is ervoor gekozen in deze parkeernormennota ook nadrukkelijk aandacht te geven aan de fiets.

1) Gemeente Zandvoort (september 2020). Opgaven voor de Omgevingsvisie Zandvoort; Samen stappen zetten naar de toekomst.

2) Trajan (2019). Parkeeronderzoek Zandvoort 2019.



Het doel van de nieuwe Parkeernormennota Zandvoort 2021 is het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze en parkeernormering. Hierbij wordt getracht evenwicht te zoeken tussen de vraag naar parkeerplaatsen en de kwaliteit van de openbare ruimte. Om dit evenwicht te bereiken hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- Elke initiatiefnemer van een ontwikkeling draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing op eigen terrein voor auto- en fietsparkeren;
- Een nieuw initiatief mag geen parkeerproblemen veroorzaken en mag niet resulteren in een toenemende druk op de openbare ruimte.
- De adressen van een ontwikkeling worden uitgesloten van parkeervergunning (met uitzondering van de bezoekersvergunning).

3. Basis voor parkeernormering

Bij het formuleren van parkeernormering is het belangrijk dat deze recht doet aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Zandvoort verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie en de kenmerken van deze locatie.

3.1 Autobezit, autogebruik en fietsgebruik

De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid' volgens CBS. Dit is het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen (1 = hoogste dichtheid en 5 = laagste dichtheid). In 2020 kent de kern Zandvoort een gemiddelde dichtheid van 1.815 adressen per vierkante kilometer. Bentveld heeft een adressendichtheid van 316 adressen per vierkante kilometer.³

Een 'sterk stedelijke' omgeving ligt tussen een adressendichtheid van 1.500 tot 2.500 adressen per vierkante kilometer. Een 'niet stedelijk' gebied beschikt over een adressendichtheid onder de 500 adressen per vierkante kilometer. Op basis hiervan wordt de kern Zandvoort aangemerkt als 'sterk stedelijk'. Bentveld is 'niet stedelijk'.

Om deze conclusies te bevestigen, is ook een analyse uitgevoerd naar het autobezit en autogebruik binnen de gemeente Zandvoort. Het autobezit is geanalyseerd op basis van CBS-gegevens.⁴ Het auto- en fietsgebruik is onderzocht op basis van een analyse van de data uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OViN).

Autobezit

Het gemiddelde autobezit in Zandvoort (kern) bedraagt 0,90 personenauto per huishouden.⁵ Op basis van het autobezit blijkt Zandvoort 11% onder het gemiddelde autobezit van alle 'sterk stedelijke' gemeenten samen te liggen. Het gemiddelde autobezit binnen een 'sterk stedelijke' gemeente ligt namelijk gemiddeld op 1,01 personenauto's per huishouden. Gecorrigeerd naar huishoudsamenstelling beschikt Zandvoort echter over een gemiddeld autobezit voor een 'sterk stedelijke' kern.⁶

Het gemiddelde autobezit in Bentveld (kern) bedraagt 1,25 personenauto per huishouden (exclusief leaseauto's en bedrijfsvoertuigen). In Bentveld ligt het gemiddelde autobezit dus 4% onder het gemiddelde voor een 'niet stedelijke' omgeving. Het gemiddelde autobezit binnen een 'niet stedelijke' gemeente ligt namelijk gemiddeld op 1,29 personenauto's per huishouden.

Auto- en fietsgebruik

Het auto- en fietsgebruik is geanalyseerd op basis van OViN⁷ data. Het autogebruik in Zandvoort past bij het gemiddelde autogebruik van een sterk stedelijke gemeente: 32% van het aantal verplaatsingen binnen Zandvoort en 52% van de overige verplaatsingen wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder). Voor zowel de verplaatsingen die de gemeentegrenzen overschrijden als voor de verplaatsingen binnen Zandvoort wordt net zo vaak de auto gepakt als gemiddeld in alle sterk stedelijk gebieden (32% binnen de gemeentegrenzen en 52% overige verplaatsingen).

3) Bron: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/>

4) Bron: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/>

5) Het gemiddelde autobezit is gebaseerd op het adres waar de personenauto geregistreerd staat. Auto's die staan geregistreerd op een ander adres (bijvoorbeeld lease- of verhuurbedrijf) zijn niet in deze cijfers opgenomen.

6) In vergelijking tot andere gemeenten kent Zandvoort een hoog aandeel eenpersoons-huishoudens en hiermee een afwijkende huishoudsamenstelling. Om Zandvoort te kunnen vergelijken met andere sterk stedelijke gemeente is de huishoudsamenstelling evenredig verdeeld.

7) OViN is het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland, waarin het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking is beschreven naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen. Daarnaast is aandacht geschonken aan de achtergrondvariabelen voor een bepaald verplaatsingspatroon en de keuze van een vervoermiddel.



Binnen de gemeentegrenzen wordt naast de auto ook vaak de fiets gepakt. In totaal wordt 44% van het aantal verplaatsingen binnen de gemeente Zandvoort uitgevoerd met een fiets (elektrisch en niet-elektrisch). Voor de overige verplaatsingen (buiten de gemeente) overheerst toch met name de auto en neemt het gebruik van de fiets af. In totaal wordt 10% van de overige verplaatsingen uitgevoerd met de fiets.

3.2 Parkeernorm versus bandbreedte CROW

Zandvoort zet voort dat zij haar parkeernormen baseert op CROW⁸ en dat zij daarbij aansluit bij de stedelijkheid van de kern. De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkcijfers.⁹ Deze parkeerkcijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. In de parkeerkcijfers wordt geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen, alleen bij de parkeerkcijfers voor woningen is met een autonome groei in het autobezit van circa 10% rekening gehouden. Wanneer CROW haar parkeerkcijfers actualiseert, zal de gemeente Zandvoort een bewust besluit nemen of zij deze wil volgen of niet.¹⁰ Dan wordt eveneens nagegaan of de uitgangspunten qua stedelijkheid nog steeds aansluiten.

De parkeerkcijfers van CROW geven een bandbreedte weer. Op basis van het autobezit, het autogebruik en het fietsgebruik kiest de gemeente Zandvoort voor het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm.

Minimumwaardes

Met behulp van de parkeernormen wordt het minimumaantal te realiseren parkeerplaatsen berekend. Wanneer de aanvrager ervoor kiest om meer parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, is dit mogelijk.

3.3 Gebiedsindeling

De locatie van de functie is van belang voor de parkeervraag. Functies in het centrum hebben over het algemeen namelijk een lagere parkeervraag dan dezelfde functies aan bijvoorbeeld de rand van het dorp. Meerdere factoren zoals het autogebruik, het fietsgebruik, de OV-bereikbaarheid en de bereikbaarheid te voet, spelen hierin een rol. Als gevolg hiervan worden binnen de verschillende gebieden andere parkeernormen en kencijfers gehanteerd. De gebiedsindeling sluit aan bij de huidige wijkindeling van de gemeente Zandvoort en is bijgevoegd in bijlage A. Daarnaast is het mogelijk via de website van de gemeente Zandvoort een interactieve kaart in te zien van de wijkindeling en te zijner tijd de gebiedsindeling.

De volgende gebieden in de gemeente Zandvoort zijn onderscheiden:

- Centrum Zandvoort: Centrum en Boulevard Midden (incl. kuststrook);
- Schil centrum Zandvoort, het gebied rondom het station: de Stationsomgeving en Boulevard Noord (incl. kuststrook);
- Rest bebouwde kom Zandvoort;
- Rest bebouwde kom Bentveld;
- Buitengebied.

CROW maakt onderscheid in vijf stedelijkheidsklassen (alleen voor auto parkeren) en vier stedelijke zones. In tabel 3.1 is aangegeven hoe de indeling van CROW van toepassing is op de verschillende zones in de gemeente Zandvoort. Met de keuze om Bentveld aan te merken als 'niet stedelijk' sluit de gemeente Zandvoort aan bij het gedeelte van de kern gelegen in de gemeente Bloemendaal.¹¹

gebied	parkeren auto	parkeren fiets
Centrum Zandvoort	Sterk stedelijk, centrum	Centrum
Schil centrum Zandvoort	Sterk stedelijk, schil centrum	Schil centrum
Rest bebouwde kom Zandvoort	Sterk stedelijk, rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom
Rest bebouwde kom Bentveld	Niet stedelijk, rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom

8) CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

9) CROW, 'Toekomstbestendig parkeren', publicatie 381, december 2018.

10) Voor de niet in deze nota opgenomen functies gelden altijd de meest recente CROW parkeerkcijfers als uitgangspunt.

11) Beleidsnotitie parkeernormen gemeente Bloemendaal 2019 (30 juli 2019)



Buitengebied	Niet stedelijk, buitengebied	Buitengebied
--------------	------------------------------	--------------

Tabel 3.1: Toepassing CROW-indeling in de gemeente Zandvoort

4. Parkeernormen auto

In dit hoofdstuk zijn de parkeernormen voor autoparkeren passend binnen de gemeente Zandvoort toegelicht. Bijlage B bevat een totaaloverzicht van alle parkeernormen.

De parkeernormen zijn een weergave van de veel voorkomende praktijk. Soms hebben dezelfde functies toch een heel ander mobiliteitsgedrag. De parkeernorm kan dan niet passen bij die specifieke functie. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.

4.1 Wonen

De gemeente Zandvoort hanteert de verscheidenheid aan woningen conform CROW. Bij grondgebonden woningen wordt onderscheid gemaakt naar type woning en bij appartementen naar prijsklassen. Aanvullend op de woningtypen die CROW onderscheidt, is 'sociale huur in de vorm van een appartement' als extra type opgenomen vanwege de toenemende vraag naar een specifieke norm. Bij sociale woningbouw is namelijk sprake van gebruikers met een gemiddeld lager autobezit, blijkt uit CBS-data¹². Dit feit, in combinatie met de strikte voorwaarden waarbinnen de bouw en het gebruik van sociale huurwoningen moet plaatsvinden, heeft geleid tot de toevoeging van deze categorie.

Prijsklasse indeling woningen

Bij de realisatie van appartementen is de prijsklasse van de woningen leidend. De definitie van de categorieën goedkoop, midden en duur is gebaseerd op het 'Uitvoeringsprogramma Wonen 2019-2025' van de gemeente Zandvoort. In het document 'Spelregels en instrumenten voor realisatie sociale huur en betaalbare huur en koop' (2020) is vervolgens een vertaling gemaakt naar de bijbehorende indexering naar prijspeil 2020. In tabel 4.1 zijn de prijsklassen voor appartementen opgenomen.

Prijsklasse	Huur	Koop
Sociale huur	< € 752,33	
Goedkoop appartement	> € 752,33 tot € 1.025,00	< € 264.000,-
Middelduur appartement	> € 1.025,00 tot € 1.372,00	€ 264.000,- tot € 383.000,-
Duur appartement	> € 1.372,00	> € 383.000,-

Tabel 4.4.1: Prijsklassen appartementen (prijspeil 2020)

Toepassing parkeernorm wonen bij zorgwoningen

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- intramurale zorgwoningen¹³ voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- extramurale zorgwoning¹⁴ voor zorgbehoevenden bewoners met behoefte aan zorg op afroep. Door de zorgbehoefte van de bewoners valt dit type woning onder de categorie zorgwoning (aanleunwoning).
- extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Omdat deze bewoners slechts nog een kleine zorgvraag hebben en vrijwel zelfstandig wonen, gelden voor dit type de parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap van het type zorgwoning dat wordt gerealiseerd, geldt voor de betreffende zorgwoningen de parkeernorm van de categorie met de hoogste parkeernorm.

Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De parkeereis is opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners/werknemers) en een bezoekersdeel. Per toepassing kunnen deze twee onderdelen leiden tot afwijkende eisen. In sommige gevallen vragen ze zelfs om verschillende oplossingen op eigen terrein. Aangezien alle parkeerplaatsen op eigen terrein

¹²Bron: <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/>

¹³Intramurale zorg is zorg die verleend wordt binnen de muren van een zorginstelling. Denk aan een ziekenhuis, verpleeghuis of instelling voor mensen met een beperking. Intramuraal wonen (of 'zorg met verblijf') houdt in dat een persoon niet in staat is om in een reguliere woning te (blijven) wonen, maar verzorgd moet worden in een zorginstelling.

¹⁴Extramuraal wonen houdt in dat patiënten die zorg nodig hebben, in een reguliere woning kunnen wonen, en daarvoor niet naar een zorginstelling hoeven. Ze ontvangen de benodigde zorg thuis.



gerealiseerd moeten worden, is het noodzakelijk dat de parkeerplaatsen voor bezoekers voor hen toegankelijk zijn. Dit kunnen zowel openbare als niet-openbare parkeerplaatsen betreffen. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij kantoren bezoekers, nadat zij zich hebben aangemeld, op het eigen terrein parkeren.

Toegankelijkheid bezoekersdeel

Bij een kantoorgebouw zijn de parkeerplaatsen op eigen terrein afgesloten van de openbare ruimte met een hek. Wanneer bezoekers zich via een intercom aanmelden en vervolgens op het eigen terrein kunnen parkeren, is sprake van een voor bezoekers toegankelijke parkeergelegenheid. Wanneer bezoekers geen toegang krijgen tot de parkeerplaatsen op het eigen terrein, is het realiseren van aanvullende parkeergelegenheid voor het bezoekersdeel elders op eigen terrein noodzakelijk.

De parkeernorm bestaat uit het aandeel voor vaste gebruikers, inclusief het bezoekersdeel van de parkeervraag. Bij wonen is dit uitgedrukt in absolute aantallen, bij overige voorzieningen in een percentage. De weergegeven parkeernormen zijn dus inclusief bezoekersparkeren. Wanneer bewoners en hun bezoek gebruik maakt van dezelfde parkeerplaatsen, is hier eveneens dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Meer informatie hierover is terug te vinden in paragraaf 6.1 van deze nota.

Bij een bedrijf aan huis (eenmanszaken), waar wonen de hoofdfunctie betreft, geldt alleen het bezoekersdeel van de norm voor een bedrijf of kantoor. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand en is dus al opgenomen in de norm voor de woning.

Toepassing bezoekersdeel bij woningen

In de schil van het centrum worden 30 appartementen (huur, etage, midden/goedkoop) gerealiseerd. Conform de parkeernormen zijn $30 \times 1,1 = 33$ parkeerplaatsen benodigd, waarvan $30 \times 0,3 = 9$ parkeerplaatsen voor bezoekers en $30 \times 0,8 = 24$ parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners. De parkeervraag moet op eigen terrein worden opgelost. Hiervoor zijn de volgende mogelijkheden:

Er wordt een parkeerkelder gerealiseerd waarin zowel bewoners als hun bezoek kan parkeren. Dit betekent dat voor zowel de bewoners- als de bezoekersparkeervraag rekening mag worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage C zijn op het drukste moment (de werkdagavond) afgerond 29 parkeerplaatsen benodigd (90% van 24 + 80% van 9). Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 4 parkeerplaatsen minder nodig.

Er wordt een parkeerkelder gerealiseerd waarin alleen bewoners kunnen parkeren. Wanneer voor de bewoners exclusieve parkeerplaatsen worden gerealiseerd, is dubbelgebruik niet mogelijk. De bewonersparkeervraag van 24 parkeerplaatsen wordt opgelost in de parkeerkelder. De bezoekersparkeervraag van 9 parkeerplaatsen wordt opgelost met openbaar toegankelijk parkeerplaatsen op eigen terrein.

4.2 Verblijfstoeristische accommodaties

Zandvoort is in sterke mate afhankelijk van het toerisme. Ongeveer 60% van de werkgelegenheid in Zandvoort is direct of indirect gerelateerd aan het toerisme¹⁵. Zandvoort kent diverse vormen van verblijfstoerisme. De gemeente Zandvoort onderkent het belang van deze sector en heeft daarom in 2019 het 'Toetsingskader verblijfstoeristische accommodaties' vastgesteld. In dit toetsingskader zijn 5 type verblijfstoeristische accommodaties onderscheiden. Om dit in de nieuwe Parkeernormennota op een goede wijze terug te laten komen, gelden de volgende uitgangspunten per categorie:

- **Hotel:** de CROW-parkeerkencijfer voor hotels zijn gebaseerd op het hotel-classificatiesysteem (vijf sterrencategorieën), deze indeling is echter sinds enkele jaren op Europees niveau geschrapt. In de parkeernormen wordt daarom geen onderscheid gemaakt naar deze classificatie, maar geldt voor hotels één parkeernorm gebaseerd op het CROW-parkeerkencijfers voor een 4 sterren hotel. Dit is het meest voorkomende hoteltype in Zandvoort en kent het hoogste parkeerkencijfer bij CROW. Wanneer een hotel wordt gerealiseerd met een afwijkende parkeerbehoefte is het mogelijk om op basis van een mobiliteitsplan af te wijken van de parkeernorm (zie ook paragraaf 6.3 Afwijkingmogelijkheden).
- **Bed & Breakfast /pension**¹⁶: door het grote aandeel Bed & Breakfast en pensions in Zandvoort, is voor deze functies een specifieke norm opgenomen. Voor zowel Bed & Breakfast als voor pensions wordt het aantal parkeerplaatsen berekend aan de hand van het aantal kamers. De parkeervraag voor een Bed & Breakfast/pension komt boven op de parkeervraag van de woning (bewoners & bezoekers) zelf.

¹⁵Gemeente Zandvoort (2019). 'Toetsingskader verblijfstoeristische accommodaties'.

¹⁶Als maximaal 4 bedden worden verhuurd, is sprake van een Bed & Breakfast, bij meer dan 4 bedden is er sprake van een pension. De eigenaar woont in hetzelfde pand en is op het betreffende pand ingeschreven.



- **Recreatiewoning:** de gemeente Zandvoort onderkent ook het belang van particuliere toeristische verhuur. Een recreatiewoning of recreatieappartement is een vrijstaand bijgebouw of gedeelte van een hoofdgebouw dat bestemd is voor wonen. De recreatiewoning of recreatieappartement wordt gebruikt voor verblijfsrecreatie en niet voor permanente bewoning en wordt gedurende het gehele jaar door wisselende personen gebruikt. In het 'Toetsingskader verblijftoeristische accommodaties' is opgenomen dat per woning maximaal één recreatiewoning/recreatieappartement mag worden gerealiseerd. Voor deze functie is een specifieke parkeernorm opgenomen. De parkeervraag voor de recreatiewoning/recreatie-appartement komt boven op de parkeervraag van de woning (bewoners & bezoekers) zelf.
- **Particuliere vakantieverhuur (gehele woning):** het is in Zandvoort eveneens mogelijk de gehele woning te verhuren. Voor deze functie zijn geen specifieke normen opgenomen, aangezien de hoofdfunctie wonen blijft.

Toepassing parkeernormen Bed & Breakfast/pension

Een initiatiefnemer is voornemens een pension te realiseren in 'rest bebouwde kom' gebied in Zandvoort. Het betreft een pension met een aanbod van in totaal vier kamers met twee bedden per kamer. Hiervoor geldt een parkeernorm van 0,9 parkeerplaatsen per kamer. Bij vier kamers resulteert dit in een parkeervraag van (4 x 0,9 = afgerond) 4 parkeerplaatsen. De initiatiefnemer dient deze 4 parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

5. Parkeerkencijfers fiets

De gemeente Zandvoort wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Nieuwbouw-plannen en transformatieprojecten moeten rekening houden met het stallen of parkeren van de fiets (en brom- en snorfietsen). De aanvrager van een omgevingsvergunning moet daarom ook de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk maken. Het is noodzakelijk dat alle fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden opgelost, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk te worden aangeboden.

Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners.¹⁷ Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Bouwbesluit. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen worden de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2019 of diens opvolger) gehanteerd. Met deze fietsparkeerkencijfers berekent een initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit (nieuw- of verbouw) de te verwachte behoefte aan fietsparkeren op eigen terrein.

CROW gaat uit van kencijfers en een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers. De gemeente Zandvoort gaat uit van het door CROW opgenomen kencijfer. Waar mogelijk, en gewenst, is het realiseren van meer of minder fietsparkeerplaatsen mogelijk. Per functie en ontwikkeling kan de behoefte namelijk variëren. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is dus mogelijk. De onderbouwing hiervan ligt bij de initiatiefnemer en wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

6. Toepassingskader

Bij de toepassing van de parkeernormering worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeerbehoefte auto en fiets;
2. Vergelijking parkeerbehoefte met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingmogelijkheden als de parkeerbehoefte groter is dan het parkeeraanbod;
4. Indien vergunningaanvraag;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Het doel van de Parkeernormen-nota is dan ook het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze.

6.1 Berekening parkeerbehoefte auto en fiets

De parkeernorm of het kencijfer worden gebruikt om de parkeerbehoefte voor auto en fiets per te ontwikkeling functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm of het kencijfer. Wanneer meerdere functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen.

Afronding aantal parkeerplaatsen

¹⁷Bij woningontwikkelingen in bestaande gebouwen (transformatie en woningsplitsing) geldt deze verplichting niet, maar acht de gemeente het wel wenselijk het fietsparkeren op een goede manier op te lossen.



De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag (stap 4), wordt het aantal parkeerplaatsen rekendkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij wordt tot aan 0,49 parkeerplaatsen afgerond naar beneden en vanaf 0,5 parkeerplaatsen naar boven. Voor het afronden wordt 0,5 dus als zaaglijn gebruikt.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (auto)

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld overdag door werkenden en 's avonds door bewoners. Daarnaast is het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek. Voorwaarde is wel dat de aanvrager binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeer capaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is. Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Bij gereserveerde parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen (bewoners, deelauto's, etc.) verminderen de mogelijkheden voor dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW (publicatie 381, december 2018). Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage C.

Rekening houden met bestaande situatie (salderen)

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog extra benodigd is. Wanneer bij de parkeeroplossing voor de bestaande situatie gebruik is gemaakt van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, of van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal bij het bepalen van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen ook rekening moeten worden gehouden met aanwezigheidspercentages. Dit alles noemt men ook wel salderen. De salderingsregeling geldt ook voor ontwikkelingen in het centrum van Zandvoort.

Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik, ook wanneer sprake is van langdurige leegstand. De nieuwe Parkeernormennota geeft namelijk niet de mogelijkheid een parkeertekort op te vangen in de openbare ruimte. De gemeente mag daarnaast geen eisen stellen om bestaande parkeerproblemen op te lossen of een zogenaamd historisch parkeertekort op te lossen. Deze verantwoordelijkheid ligt namelijk bij de gemeente Zandvoort zelf en niet bij een initiatiefnemer. Het is enkel van belang te voorzien in parkeergelegenheid voor de nieuwe (extra) parkeerbehoefte. Hierbij dienen de te realiseren parkeerplaatsen wel te voldoen aan de huidige maatvoering.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies moet ook rekening worden gehouden met de aanwezigheid van parkeer capaciteit op eigen terrein. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen, is het van belang dit op eigen terrein te compenseren. Dit geldt wanneer ten gevolge van de nieuwbouw parkeerplaatsen komen te vervallen vanwege de realisatie van bijvoorbeeld een inritconstructie, of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting.

Voorbeeld 1 - Berekening parkeerbehoefte rekening houdend met bestaande situatie

Een bestaande fabriek (bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief), gelegen in de rest bebouwde kom van Zandvoort, met een omvang van 2.000 m² bvo staat al 50 jaar leeg, maar is nog niet afgebroken en de grond beschikt nog over een 'fabrieksfunctie'. Nu is een initiatiefnemer van plan het pand te slopen en te herontwikkelen naar een supermarkt met een omvang van 1.000 m² bvo. De fabriek had geen eigen parkeergelegenheid (geen parkeerplaatsen op eigen terrein). De parkeeroplossing van de fabriek was gelegen in de openbare ruimte.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

- Parkeerbehoefte supermarkt 1.000 m² bvo fullservice-supermarkt x parkeernorm (5,15/100 =) 51,5 parkeerplaatsen.
- Parkeeroplossing in de openbare ruimte, dus rekening houden met dubbelgebruik (in dit voorbeeld wordt naar 2 momenten gekeken; bij de onderbouwing zijn alle momenten uit bijlage C (aanwezigheidspercentages) benodigd).



- Parkeerbehoefte per moment: werkdagmiddag: $51,5 \times 60\% = 30,9$. zaterdagmiddag: $51,5 \times 100\% = 51,5$.
- Rekening houden met bestaande situatie: parkeerbehoefte fabriek: $2.000 \text{ m}^2 \text{ bvo} \times 2,15 = 43,0$ werkdagmiddag: $43,0 \times 100\% = 43,0$ zaterdagmiddag: $43,0 \times 0\% = 0,0$
- Extra benodigde parkeerplaatsen (nieuw minus oud) werkdagmiddag: $30,9 - 43,0 = -12,1$ parkeerplaatsen zaterdagmiddag: $51,5 - 0,0 = 51,5$ parkeerplaatsen.

Voor dit plan dienen om de parkeerbehoefte op te vangen, 52 parkeerplaatsen extra gerealiseerd te worden. De fabriek had immers geen parkeerbehoefte op zaterdagmiddag.

Voorbeeld 2 berekening parkeerbehoefte rekening houdend met bestaande situatie

Een vergelijkbaar fabrieksgebouw als in voorbeeld 1 van 2.000 m^2 bvo wordt gesloopt en op de locatie wordt een supermarkt van 1.000 m^2 bvo gerealiseerd. Het verschil met voorbeeld 1 is dat bij het fabrieksgebouw een parkeerterrein met 50 parkeerplaatsen op eigen terrein is gelegen. Dit terrein is afgesloten met een hek. Bij de bouw van de supermarkt blijft het parkeerterrein met 50 parkeerplaatsen bestaan en wordt het hek, tijdens de openingsuren van de supermarkt, opgezet.

De berekening van het aantal parkeerplaatsen is dan als volgt:

- Parkeerbehoefte supermarkt 1.000 m^2 bvo fullservice-supermarkt \times parkeernorm $(5,15/100) = 51,5$ parkeerplaatsen.
- Parkeeroplossing op eigen terrein 50 parkeerplaatsen.

Met de 50 parkeerplaatsen op eigen terrein en een parkeerbehoefte van afgerond 52 parkeerplaatsen moeten nog 2 parkeerplaatsen op eigen terrein worden bijgebouwd.

Voorbeeld 3 berekening parkeerbehoefte rekening houdend met bestaande situatie

Dezelfde situatie als bij berekening 1, met dat verschil, dat bij de realisatie van de supermarkt een strook van 15 parkeerplaatsen langs de straat komt te vervallen, zodat bij de ingang van de supermarkt voldoende ruimte voor voetgangers, winkelwagens en fietsers is. Deze 15 parkeerplaatsen dienen dan ook nog gecompenseerd te worden. Voor het plan dienen dan $(52+15=)$ 67 parkeerplaatsen extra gerealiseerd te worden. Deze dienen te voldoen aan de huidige eisen wat betreft de maatvoering.

6.2 Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeerbehoefte wordt deze parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter dan of gelijk is aan de parkeerbehoefte, kan de vergunning worden verleend (paragraaf 6.4). Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of er afwijkingsmogelijkheden op de ontwikkeling van toepassing zijn (paragraaf 6.3). Uitgangspunt is dat het geplande parkeeraanbod op eigen terrein of binnen het plangebied (bij grotere ontwikkelingen) wordt gerealiseerd.

Parkeerplaatsen op eigen terrein

Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:

- de parkeerplaats en parkeerweg voldoen aan de minimale daaraan gestelde eisen en;
- de parkeerplaats in eigendom is bij de adressen waar de ontwikkeling plaatsvindt, of;
- de parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven ten behoeve van de adressen waar de ontwikkeling plaatsvindt, of;
- in de omgevingsvergunning, bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat de betreffende parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de ontwikkeling.

Een parkeerplaats op eigen terrein hoeft niet op hetzelfde perceel als een ontwikkeling te liggen. De ontwikkellocatie en een parkeerplaats op eigen terrein mogen ook uit elkaar liggen, mits deze parkeerplaatsen binnen de maximaal acceptabele loopafstanden liggen. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen langdurig, duurzaam en structureel beschikbaar zijn.

Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de (ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps. In tabel 6.1 staan de maximaal acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn.



De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. De maximaal acceptabele loopafstand is daarom in het centrum van Zandvoort langer dan in de rest van de bebouwde kom. De gemeente Zandvoort gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie en dus niet voor een bestaande situatie. De linker kolom is enkel bestemd voor de functie wonen. De rechter kolom is bestemd voor alle overige functies, waaronder ook de verblijfstoeristische accommodaties.

gebied	maximale acceptabele loopafstand t.o.v. bouwontwikkeling	
	Functie: wonen	Overige functies
centrum Zandvoort	300 meter	700 meter
schil centrum Zandvoort	150 meter	300 meter
rest bebouwde kom en buitengebied	100 meter	250 meter

Tabel 6.1: Maximaal acceptabele loopafstanden autoparkeren nieuwe ontwikkelingen

Maatvoering parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van individuele parkeerplaatsen hanteert, de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'.¹⁸ Voor de toetsing op parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen, hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'.¹⁹ In tabel 6.2 staan de gehanteerde minimum afmetingen van parkeervakken en de parkeerweg waar de gemeente aan toetst. De breedte van de parkeerweg is de ruimte die een voertuig nodig heeft om een in- en uitrijdende manoeuvre verkeersveilig uit te voeren.

	Breedte p-vak	Lengte p-vak*	Breedte p-weg
Haakse parkeervakken (90°)	2,50 m	5,00 m	6,15 m
Gestoken parkeren onder 70°	2,50 m**	5,50 m	4,50 m
Langsparkeren	2,00 m	6,25 m	4,00 m
Gehandicaptenparkeerplaats (Parkeervak 90°)	3,50 m	5,00 m	min. 5,00 m
Gehandicaptenparkeerplaats (Langsparkeervak)	2,00 m	7,00 m	4,00 m

* Deze maat wordt haaks op de parkeerweg gemeten

** Deze maat wordt haaks tussen de zijanten van het parkeervak gemeten (dus haaks op de stand van het voertuig)

Tabel 6.2: Minimale maatvoering parkeervakken en parkeerweg op eigen terrein

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk worden gemaakt. Een dergelijke analyse wordt in opdracht van een initiatiefnemer/gemachtigde uitgevoerd, bij voorkeur door een deskundig adviesbureau. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit het ASVV en de NEN2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage(box) niet altijd wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeerverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In tabel 6.3 is aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt aan de aanbodzijde.

18)ASVV2012 of diens opvolger.

19)NEN2443 – 2013 of diens opvolger.



Parkeervoorziening	Theoretisch gebruik	Feitelijk gebruik	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage (fysiek ruimte voor één auto)	1	0,8	Enkele oprit is minimaal 5 meter lang en minimaal 3,2 meter breed (bij voorkeur 3,5 m breedte)
Gereserveerde parkeerplaats op eigen erf (fysiek ruimte voor één auto)	1	0,8	
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Lange oprit is minimaal 10 meter lang en minimaal 3,2 meter breed (bij voorkeur 3,5 m breedte)
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Dubbele oprit is minimaal 5,5 meter breed (bij voorkeur 5,9 m breedte)
Garage bij woning zonder oprit	1	0	
Garagebox, niet bij woning	1	0,5	Garage is minimaal 5,5 meter lang en minimaal 2,85 meter breed (bij voorkeur 3,0 m breed); NB garageboxen worden in praktijk niet altijd voor parkeerdoeleinden gebruikt.
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit is minimaal 6,0 meter lang en minimaal 3,2 meter breed (bij voorkeur 3,5 m breedte)
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit is minimaal 11 meter lang en minimaal 3,2 meter breed (bij voorkeur 3,5 m breedte)
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit is minimaal 6,0 meter lang en minimaal 5,5 meter breed (bij voorkeur 5,9 m breedte)

Tabel 6.3: Berekeningsaantal bij toetsing parkeeraanbod bij woningbouwontwikkelingen

Voorbeeld rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Op een postzegellocatie in Zandvoort (rest bebouwde kom) worden in totaal 4 vrijstaande woningen gerealiseerd. Iedere woning beschikt over een dubbele oprit zonder garage. De enkele oprit is minimaal 5,5 meter breed.

De berekening van het aantal parkeerplaatsen is dan als volgt:

- **Parkeernorm:** voor een vrijstaande woning geldt een parkeernorm van 2,1 per woning (incl. 0,3 bezoek).
- **Parkeerbehoefte:** 4 woningen x 2,1 = 8,4 = afgerond 8 parkeerplaatsen op eigen terrein.
- **Theoretisch gebruik:** Omdat iedere woning beschikt over een dubbele oprit, worden in totaal 2 x 4 = 8 parkeerplaatsen op eigen terrein aangeboden. De ontwikkeling biedt theoretisch gezien voldoende parkeerplaatsen aan.
- **Feitelijk gebruik:** In de praktijk wordt deze oprit echter niet volledig gebruikt voor parkeren, waardoor er geen ruimte is voor 2 parkeerplekken per woning. In feite is er per dubbele oprit zonder garage dus ruimte voor 1,7 parkeerplaatsen: 4 woningen x 1,7 = 6,8 parkeerplaatsen.

Feitelijk gezien beschikt deze ontwikkeling over een tekort van (8,4 – 6,8 = 1,6 = afgerond) 2 parkeerplaatsen. De initiatiefnemer moet 2 extra parkeerplaats realiseren ter behoeven van de ontwikkeling van de 4 vrijstaande woningen.

Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Om goed te kunnen functioneren moeten fiets- en scooterstallingen aan kwaliteitseisen voldoen. Eisen op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid zijn weergegeven in bijlage D. Deze eisen zijn gebaseerd op basis van het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31), CROW-publicatie 291 (Leidraad fietsparkeren, 2010) en Fietsparkeur²⁰.

Aanvullend moeten fietsparkeerplaatsen voor bewoners inpandig zijn. In appartementsgebouwen mag de fietsparkeervraag als alternatief voor de individuele bergingen in een gezamenlijke stalling worden opgelost. Fietsparkeerplekken voor werknemers en scholieren moeten bij voorkeur inpandig of overdekt zijn. Plekken voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Ook mogen geparkeerde fietsen de

20) Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.



doorgang voor andere weggebruikers en/of de toegang tot gebouwen niet hinderen, net als dat het manoeuvreren bij in- en uitparkeren van de fiets niet op de rijbaan of het fietspad mag plaatsvinden.

De parkeereis voor fietsen moet op eigen terrein worden opgelost. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente, bijvoorbeeld als een centrale collectieve fietsenstalling meerwaarde zou bieden boven een oplossing op eigen terrein. In alle gevallen dient er een onderbouwing gegeven te worden, zodat dit volwaardig getoetst kan worden door de gemeente.

Duurzaamheid

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Zandvoort plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) voor auto's en fietsen en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan:

- **Gehandicaptenparkeerplaatsen:**
 - o Bij publieke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter.
 - o De ASVV geeft als toepassing zelfs ten minste een aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter van openbare gebouwen, van bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn en van aangepaste woningen²¹.
 - o Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).
- **Elektrische laadpunten:**
 - o Sinds maart 2020 is het aantal laadpunten voor elektrische auto's opgenomen in het Bouwbesluit 2012:
 - o Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten.
 - o Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken (20%).
- **Laden en lossen:**
 - o Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is (bijvoorbeeld bij een appartementencomplex of bedrijfsgebouw), moet rekening worden gehouden met een geschikte laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden.
 - o Bij nieuwbouw vindt laden en lossen volledig op eigen terrein plaats. Ook het manoeuvreren moet op eigen terrein plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen zoveel mogelijk op eigen terrein plaats.

6.3 Afwijkingmogelijkheden

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Hiervoor gelden een paar uitzonderingen. In deze paragraaf worden deze uitzonderingen behandeld.

Mobiliteitsplan

Wanneer de parkeerbehoefte van een specifieke ontwikkeling lager ligt dan de parkeerbehoefte conform het gemeentelijk beleid, is het mogelijk om op basis van een Mobiliteitsplan af te wijken van de parkeernorm. In dit Mobiliteitsplan wordt in ieder geval ingegaan op:

- **Doelgroepenanalyse:** dat een doelgroep wezenlijk ander gedrag vertoont en dus een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht;
- **Mobiliteitsconcepten:** dat deelauto's resulteren in een lagere parkeerbehoefte.

Doelgroepenanalyse

21)ASVV 2004 – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. Ede, CROW, 2004.



Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (10 jaar) lager ligt dan berekend met de parkeernorm, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- de doelgroep wezenlijk anders is dan het gemiddelde gedrag;
- een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht.

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formules, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens worden gebruikt ter aanvulling bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Bij een dergelijke afwijkingsmogelijkheid wordt de ontwikkeling volledig uitgesloten van alle type parkeervergunningen.

Mobiliteitsconcepten

Nieuwe mobiliteitsconcepten kunnen resulteren in een lager dan gemiddelde parkeerbehoefte. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de inzet van deelauto's. Als bij een woningbouwontwikkeling in gereguleerd gebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op aangewezen deelauto parkeerplaatsen, kan het bewonersdeel van de parkeernorm met maximaal 20% worden verlaagd. Bij een dergelijke afwijkingsmogelijkheid wordt de ontwikkeling volledig uitgesloten van parkeervergunningen voor bewoners.

De deelauto is in de gemeente Zandvoort nog niet wijd verspreid, waardoor op dit moment nog onvoldoende duidelijk is wat het duurzame effect van de inzet van deelauto's op de parkeerbehoefte in Zandvoort zal zijn. De initiatiefnemer dient het te verwachte effect dus te onderbouwen. De gemeente Zandvoort zal deze onderbouwing toetsen aan actuele inzichten en ervaringen met nieuwe mobiliteitsconcepten.

Afwijking van de parkeernorm ten gevolge van nieuwe mobiliteitsconcepten is alleen mogelijk in gereguleerd gebied. Daarnaast is het van belang dat een initiatiefnemer voldoet aan de minimale eisen gekoppeld aan het fietsparkeren. Dit dient de initiatiefnemer ook in de onderbouwing aan te tonen.

Voorbeeld toepassen reductie deelauto's

In de schil van het centrum worden 60 appartementen (huur, etage, midden/goedkoop) gerealiseerd. Conform de parkeernormen zijn $60 \times 1,1 = 66$ parkeerplaatsen benodigd, waarvan $60 \times 0,3 = 18$ parkeerplaatsen voor bezoekers en $60 \times 0,8 = 48$ parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners. De initiatiefnemer realiseert een parkeerkelder waar zowel bewoners als bezoekers kunnen parkeren. Het maatgevende moment is de werkdagavond: $((48,0 \times 90\%) + (18,0 \times 80\%)) =$ afgerond 58 parkeerplaatsen. De parkeervraag van 58 parkeerplaatsen moet op eigen terrein worden opgelost.

De initiatiefnemer heeft op eigen terrein de ruimte om 54 parkeerplaatsen te realiseren. Om het tekort van 4 parkeerplaatsen op te vangen, is de initiatiefnemer bereid 2 deelauto's te plaatsen. Bij het plaatsen van deelauto's kan het bewonersdeel van de parkeernorm met maximaal 20% worden verlaagd. Met het plaatsen van de deelauto's wordt de parkeervraag van bewoners met $((4/90\%) / 48,0 =)$ 9% verlaagd. Dit valt binnen de maximale reductie.

Met een parkeercapaciteit van 54 parkeerplaatsen en het plaatsen van 2 deelauto's, beschikt het bouwplan over voldoende parkeercapaciteit. De parkeervraag wordt volledig op eigen terrein opgevangen. Bij het indienen van de vergunningaanvraag dient de initiatiefnemer het 'Mobiliteitsplan' voor de ontwikkeling in te dienen waarin de afwijkingsmogelijkheid staat onderbouwd. Binnen de omgevingsvergunning worden de afspraken over het aanbieden van de deelauto's vastgelegd.

Transformatie of functiewijziging naar een B&B/pension/recreatiewoning

Bij de herontwikkeling van een bestaand pand naar een particuliere verblijfstoeristische accommodatie (Bed & Breakfast, pension of recreatiewoning) of het realiseren van een particuliere recreatiewoning, is het niet altijd mogelijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het gaat hier dan om de realisatie van één of enkele parkeerplaatsen. Voor deze ontwikkelingen wordt daarom de mogelijkheid geboden om op een van de grote parkeerlocaties aan de rand van Zandvoort een parkeerabonnement (jaarabonnement) af te sluiten voor het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm. Dit abonnement wordt minimaal voor de periode van 3 jaar afgesloten.

NB Binnen het toeristisch seizoen is er geen sprake van structurele restcapaciteit. Daarom bestaat de mogelijkheid voor het afnemen van een parkeerabonnement niet voor andere ontwikkelingen dan de transformatie of functiewijziging naar een Bed & Breakfast of pension. Wanneer nieuwe grote parkeer-



locaties aan de rand van Zandvoort worden gerealiseerd, of wanneer de bestaande capaciteit op de bestaande grote parkeerlocaties wordt uitgebreid, is het mogelijk deze regeling voor meerdere ontwikkelingen mogelijk te maken. Denk daarbij aan de transformatie van andere functies of bij nieuwbouw. Hiervoor zal op dat moment een afzonderlijk besluit worden genomen.

Zwaarwegend belang

Wanneer een aanvrager afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) op eigen terrein gerealiseerd kan worden, is het mogelijk om af te wijken van de eis om op eigen terrein een parkeeroplossing te bieden voor de gehele parkeerbehoefte. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang en/of wanneer grote economische of volkshuisvestelijke voordelen verwacht worden van het realiseren van de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken en de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving. In deze gevallen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over het realiseren van extra fietsvoorzieningen of het realiseren van groen of het afnemen van parkeerabonnementen. Een mobiliteitsplan moet onderdeel uitmaken van deze aanvullende afspraken.

Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders.

6.4 Indien vergunningaanvraag

Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning bouwen en gebruik (Wabo) overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- de ontwikkeling;
- een berekening van de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen, inclusief een bijbehorende onderbouwing die ingaat op de gehanteerde uitgangspunten in de berekeningen;
- het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto's en fietsen, inclusief maatvoering en toegankelijkheid (bewoners/bezoekers);
- de wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan door de bouwende partij (het toepassen van dubbelgebruik, de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen op eigen terrein);
- bij het toepassen van afwijkingmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke (zie ook paragraaf 6.3);
- de wijze waarop invulling wordt gegeven aan duurzaamheid (bijdrage aan doelgroepen, elektrisch laden en laden en lossen).

6.5 Toetsing aanvraag en vastleggen van afspraken

De gemeente Zandvoort zal de onderbouwing van de initiatiefnemer en diens aangedragen parkeeroplossing toetsen. Het is aan de initiatiefnemer een geschikte onderbouwing aan te leveren en de benodigde onderzoeken uit te laten voeren. Uiteindelijk is het aan de gemeente Zandvoort om te beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost. Bij een aanvraag toetst de gemeente Zandvoort onder andere aan het Stappenplan Parkeren (zie bijlage E).

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen in de omgevingsvergunning geeft de gemeente de mogelijkheid om nadien te kunnen contoleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Dit betekent dat er handhavend kan worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen op eigen terrein niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat door het toevoegen van bebouwing op eigen terrein de parkeerplaatsen op eigen terrein verdwijnen.
- Het vastleggen dat eventueel elders gehuurde of gekochte parkeercapaciteit voor de gebruikers van het pand beschikbaar moeten blijven en dat als deze beschikbaarheid wordt beëindigd voor vervangende parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand moet worden gezorgd.
- Het vastleggen van mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning (of ontheffing). Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt.
- Voorwaardelijke verplichtingen die bij de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen om bijzondere gebruikersbepalingen vast te leggen. In een bestemmingsplan kan geregeld worden dat een bepaald gebruik slechts is toegestaan als aan een bepaalde voorwaarde wordt voldaan.



- Stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die –indien nodig– alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.

7. Juridisch kader

7.1 Juridische grondslag

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling benodigd zijn, heeft de gemeente parkeernormen geformuleerd. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening mag de Bouwverordening geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten. Parkeren moet in een bestemmingsplan zijn geregeld. In de bestemmingsplannen van de gemeente Zandvoort staat in de planregels een verwijzing naar de parkeernormering.

Door een aparte Parkeernormennota te gebruiken, is het niet noodzakelijk in bestemmingsplannen parkeernormering in detail op te nemen. Vanuit het betreffende bestemmingsplan kan in de planregels (en de toelichting) naar de Parkeernormennota worden verwezen. Inzichtelijk moet zijn dat het parkeren uitvoerbaar is. De Parkeernormennota dient ook als toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gebruikt te worden, waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld of waarvoor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt aangevraagd.

Na de vaststelling van de Parkeernormennota zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten waarbij het bestemmingsplan na 2012 is vastgesteld. Deze bestemmingsplannen kennen namelijk de verwijzing naar de Parkeernormennota 2012 of diens opvolger.

Voor de bestemmingsplannen van voor 2012 (o.a. Midden Boulevard, Noord Boulevard en Nieuw Noord) geldt dit niet, omdat in deze bestemmingsplannen specifieke parkeernormering is opgenomen onder verwijzing naar CROW (ASVV2004 of CROW-publicatie 182). Dit betekent dat de parkeernormen in deze bestemmingsplannen iets hoger liggen dan in deze Parkeernormennota. De eis dat het parkeren op eigen terrein moet worden voorzien, is binnen de betreffende bestemmingsplannen wel geregeld. Het eerste moment waarop dit aangepast kan worden naar de nieuwe parkeernormen is bij de vaststelling van het Omgevingsplan bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet. In de gevallen waarin de toepassing van de oude parkeernormen gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met die parkeernormen te dienen doelen, heeft het college de bevoegdheid om van die parkeernormen af te wijken (artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht). Bij de beoordeling van zo'n geval dienen alle relevante omstandigheden in ogenschouw te worden genomen. Daarbij kan een rol spelen dat er inmiddels een nieuwe parkeernormennota is vastgesteld die binnen een afzienbare en overzichtelijk tijdsbestek ook voor de oude bestemmingsplannen zal gaan gelden.

7.2 Overgangsregeling bestaande initiatieven

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bouwinitiatieven die op het moment van publicatie van deze Parkeernormennota bij de gemeente bekend zijn, nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen. Met bekende bouwinitiatieven wordt bedoeld initiatieven waarvoor de aanvraag omgevingsvergunning is ingediend en initiatieven waarvoor tussen de gemeente en initiatiefnemers schriftelijke afspraken of schriftelijke overeenkomsten zijn gemaakt waarin parkeernormen zijn vastgelegd over ruimtelijke ontwikkelingen.

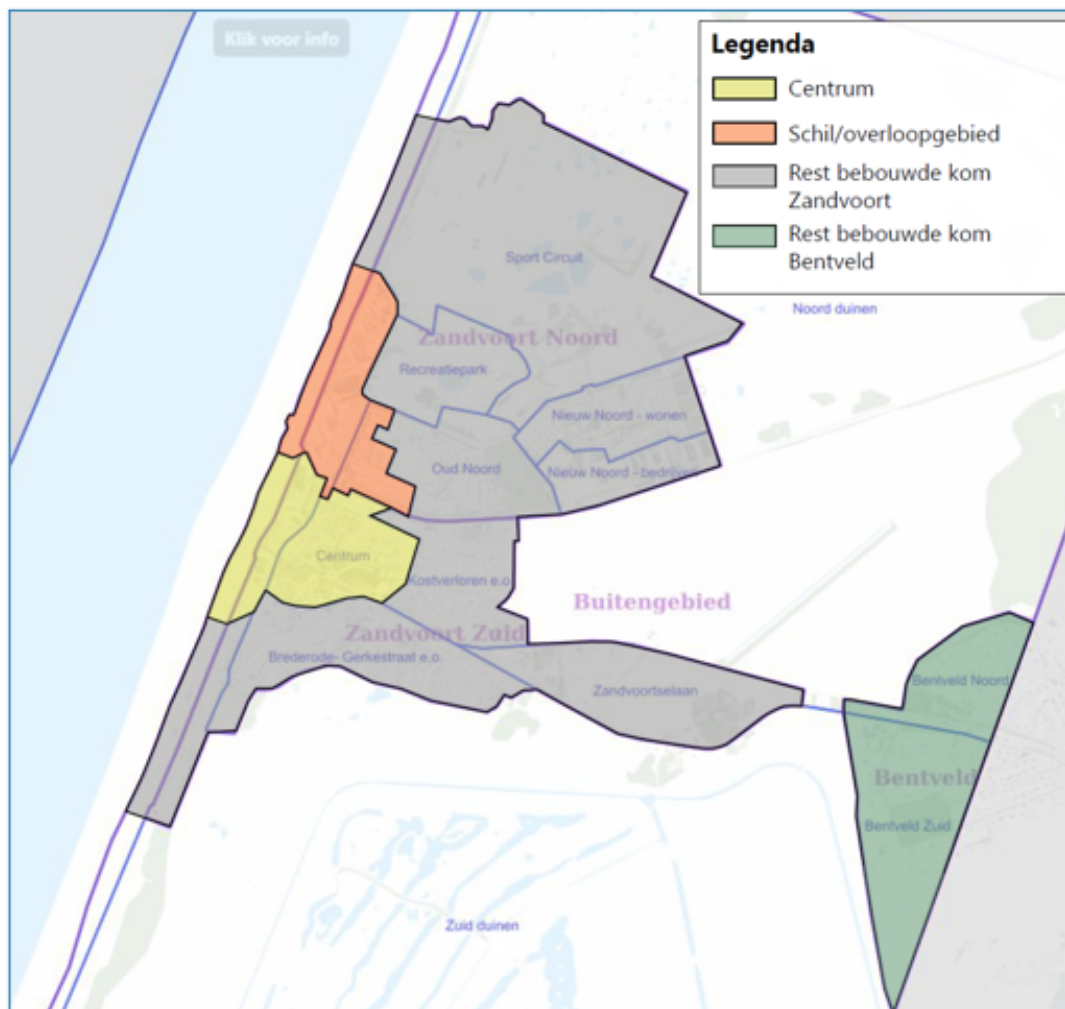


Bijlage A. Gebiedsindeling gemeente Zandvoort

De gebiedsindeling is gemaakt op basis van de buurten in Zandvoort. In onderstaande afbeelding is de volgende gebiedsindeling weergegeven:

- Centrum Zandvoort, Boulevard Midden (incl. kuststrook);
- Schil centrum Zandvoort: Boulevard Noord (incl. kuststrook) en de Stationsomgeving;
- Rest bebouwde kom Zandvoort: Boulevard Zuid (incl. kuststrook), Kostverloren e.o., Brederode-Gerkestraat e.o, Oude Noord, Nieuw Noord, Recreatiepark, Sport Circuit en Zandvoortselaan;
- Rest bebouwde kom Bentveld: Bentveld Noord en Bentveld Zuid;
- Buitengebied: Noord duinen, Zuid duinen en kuststrook.

Op de interactieve kaart (kaart.haarlem.nl/app/maps) staat de actuele wijkindeling en te zijner tijd de gebiedsindeling zoals weergegeven in figuur A.1.



Figuur A.1: Gebiedsindeling gemeente Zandvoort



Bijlage B. Lijst met parkeernormen (auto)

De parkeernormen zijn gebaseerd op CROW-kcijfers voor 'sterk stedelijke' gemeente. Daarnaast kiest de gemeente voor de meest recente gemiddelde CROW-parkeercijfers als minimumwaarde bij de parkeernormen te hanteren. Niet voor iedere functie is een parkeernorm opgenomen. Mocht een norm ontbreken, dan verwijzen wij u naar de meest recente CROW-publicatie (381 'Toekomstbestendig parkeren', december 2018).

Functies met een verwijzing hebben onder aan de tabel een aanvullende toelichting staan.

Bij eenheid staat de afkorting 'pp' voor parkeerplaats. De norm geeft bijvoorbeeld het aantal te realiseren parkeerplaatsen per woning weer.

De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geel deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

Functie	centrum Zandvoort	schil centrum	rest bebouwde kom Zandvoort	rest bebouwde kom Bentveld	buiten gebied	aandeel bezoek	eenheid
Wonen							
Grondgebonden woning							
woning vrijstaand	1,6	1,8	2,1	2,3	2,4	0,3 per woning	pp per woning
twee-onder-een-kap	1,5	1,7	2,0	2,2	2,2	0,3 per woning	pp per woning
tussen/hoek woning	1,4	1,7	1,8	2,0	2,0	0,3 per woning	pp per woning
sociale huur	1,2	1,3	1,5	1,6	1,6	0,3 per woning	pp per woning
huurhuis vrije sector	1,4	1,7	1,8	2,0	2,0	0,3 per woning	pp per woning
Appartementen							
koop, etage, duur	1,4	1,6	1,9	2,1	2,1	0,3 per woning	pp per woning
koop, etage, midden	1,3	1,5	1,7	1,9	1,9	0,3 per woning	pp per woning
koop, etage, goedkoop	1,2	1,3	1,5	1,6	1,6	0,3 per woning	pp per woning
huur, etage, duur	1,3	1,5	1,7	2,1	1,9	0,3 per woning	pp per woning
huur, etage, midden/goedkoop	1,0	1,1	1,3	1,4	1,4	0,3 per woning	pp per woning
huur, etage, sociaal	0,9	1,0	1,2	1,3	1,3	0,3 per woning	pp per woning
kamerverhuur	0,5	0,55	0,65	0,7	0,7	0,2 per kamer	pp per kamer
serviceflat (aanleunwoning)	0,4	1,05	1,1	1,2	1,2	0,3 per woning	pp per woning
Werken							
kantoren (zonder baliefunctie)	1,15	1,55	1,65	2,55	2,55	5%	pp per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie) ¹	1,55	1,85	2,25	3,55	3,55	20%	pp per 100 m ² bvo



bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief ²	1,35	1,75	2,15	2,35	2,35	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief ³	0,65	0,75	0,95	1,05	1,05	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw ⁴	1,05	1,35	1,55	1,95	1,95	5%	pp per 100 m ² bvo

Tabel B.1: Parkeernormen (auto) voor de hoofdcategorieën wonen en werken

- commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)** : hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnepaneelstudie onder beschouwd.
- bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief** : bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo . De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.
- bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief** : zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo . De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.
- bedrijfsverzamelgebouw** : gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven.

Functie	centrum Zandvoort	schil centrum	rest bebouwde kom Zandvoort	Rest bebouwde kom Bentveld	buitengebied	aandeel bezoek	eenheid
Winkelen en boodschappen							
fullservice supermarkt ⁵	3,3	4,3	5,15	6,15	nvt	95%	pp per 100 m ² bvo
binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum	3,3	nvt	nvt	nvt	nvt	82%	pp per 100 m ² bvo
wijkcentrum	nvt	3,7	4,5	5,0	nvt	76%	pp per 100 m ² bvo
weekmarkt ⁶	0,195	0,195	0,195	0,225	nvt	85%	pp per 100 m ² bvo
kringloopwinkel	nvt	1,15	1,65	1,95	2,25	89%	pp per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	3,65	5,55	7,35	8,15	9,25	92%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/ woonwinkel	1,15	1,55	1,65	1,95	1,95	91%	pp per 100 m ² bvo
bouwmarkt	nvt	1,75	2,25	2,35	2,45	85%	pp per 100 m ² bvo
tuincentrum	nvt	2,25	2,55	2,65	2,85	85%	pp per 100 m ² bvo
groencentrum	nvt	2,25	2,55	2,65	2,85	85%	pp per 100 m ² bvo
Sport, cultuur en ontspanning							
bibliotheek	nvt	10,7	11,5	11,5	13,3	95%	pp per 100 m ² bvo
museum	0,4	0,6	0,95	1,1	nvt	95%	pp per 100 m ² bvo
casino	3,2	7,9	11,0	11,2	13,7	85%	pp per 100 m ² bvo
bioscoop ⁷	nvt	10,1	12,9	12,9	15,8	94%	pp per 100 m ² bvo
bowlingcentrum	1,6	2,2	2,8	2,8	2,8	90%	pp per baan
biljart-/snookercentrum	0,85	1,05	1,35	1,35	1,75	85%	pp per tafel
dansstudio	1,5	3,8	5,4	5,5	7,4	90%	pp per 100 m ² bvo



fitnessstudio/ sport-school	1,4	3,4	4,75	4,8	6,5	90%	pp per 100 m ² bvo
fitnesscentrum	1,7	4,4	6,2	6,3	7,4	90%	pp per 100 m ² bvo
wellnesscentrum	nvt	nvt	9,3	9,3	10,3	99%	pp per 100 m ² bvo
sauna, hammam	2,5	4,6	6,6	6,7	7,3	99%	pp per 100 m ² bvo
sporthal ⁸	1,45	2,05	2,65	2,85	3,45	95%	pp per 100 m ² bvo
sportzaal	1,05	1,85	2,65	2,85	3,55	95%	pp per 100 m ² bvo
tennisshal	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	85%	pp per 100 m ² bvo
squashhal	1,6	2,4	2,7	2,7	3,2	85%	pp per 100 m ² bvo
zwembad overdekt ⁹	nvt	10,7	11,5	11,5	13,3	95%	pp per 100 m ² bassin
zwembad openlucht ¹⁰	nvt	10,1	12,9	12,9	15,8	99%	pp per 100 m ² bassin
zwemparadijs ¹¹	nvt	nvt	4,0	4,0	4,0	99%	pp per 100 m ² bvo
sportveld ¹²	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	95%	pp per hectare netto terrein
golfoefencentrum (pitch and putt) ¹³	nvt	nvt	50,7	51,1	56,2	95%	pp per centrum
golfbaan (18 holes) ¹⁴	nvt	nvt	95,6	96,0	118,3	98%	pp per 18 holes
manege (paardenhouderij)	nvt	nvt	nvt	nvt	0,4	90%	pp per box
volkstuintuin	nvt	1,25	1,35	1,35	1,45	99%	pp per 10 tuinen

Tabel B.2: Parkeernormen (auto) voor de hoofdcategorieën winkelen en boodschappen en sport, cultuur en ontspanning.

5. **fullservice -supermarkt** : vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² wvo .
6. **weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum** : Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m1 kraam = 6 m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).
7. **bioscoop** : 1 zitplaats is circa 3 m bvo . Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
8. **tuin- en groencentrum** : wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.
9. **sporthal en sportzaal** : let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.
10. **zwembad overdekt & openlucht** : bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m² bassin en normen openlucht per 100 m² bassin.
11. **zwemparadijs** : een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
12. **sportveld** : normen zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
13. **golfoefencentrum (pitch and putt)** : uitgaande van een omvang van circa 6 ha.
14. **golfbaan (18 holes)** : een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot.

Functie	centrum Zandvoort	schil centrum	rest bebouwde kom Zandvoort	Rest bebouwde kom Bentveld	buiten-gebied	aandeel bezoek	eenheid
Horeca en verblijf toeristische accommodaties							



bungalowpark	nvt	nvt	1,2	nvt	1,2	90%	pp per bungalow
camping ¹⁵	nvt	nvt	1,6	1,7	2,1	90%	pp per standplaats
bed and breakfast/pension	0,6	0,65	0,9	1,0	1,2	100%	per kamer ¹⁶
recreatiewoning/recreatieappartement	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	100%	pp per recreatiewoning/ appartement
hotel ¹⁷	3,2	4,9	6,8	7,5	9,0	75%	pp per 10 kamers
discotheek	6,1	12,3	18,4	20,8	20,8	99%	pp per 100 m ² bvo
café/bar/cafetaria ¹⁷	5,0	5,0	6,0	7,0	nvt	90%	pp per 100 m ² bvo
restaurant ¹⁷	9,0	9,0	13,0	15,0	nvt	80%	pp per 100 m ² bvo
evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	4,0	5,5	7,5	8,5	nvt	99%	pp per 100 m ² bvo
Gezondheid en sociale) voorzieningen							
huisartsenpraktijk (- centrum)	2,05	2,45	2,95	3,25	3,25	55%	pp per behandelkamer
apotheek	2,25	2,75	3,15	3,35	nvt	45%	pp per apotheek
fysiotherapiepraktijk (- centrum)	1,25	1,45	1,75	1,95	1,95	55%	pp per behandelkamer
consultatiebureau	1,25	1,55	1,85	2,15	2,15	50%	pp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	1,9	2,0	2,2	40%	pp per behandelkamer
tandartsenpraktijk (- centrum)	1,55	1,95	2,35	2,55	2,65	45%	pp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,55	1,85	2,15	2,45	2,45	55%	pp per behandelkamer
begraafplaats	nvt	nvt	31,6	31,6	31,6	95%	pp per gelijktijdige plechtigheid
religiegebouw	0,15	0,15	0,15	0,15	nvt	99%	pp per zitplaats
verpleeg/verzorgingste- huis ¹⁸	0,6	0,6	0,6	0,6	nvt	60%	pp per wooneenheid
cultureel centrum/wijk- gebouw	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	99%	pp per 100 m ² bvo
Onderwijs							
kinderdagverblijf (crèche) ¹⁹	0,9	1,1	1,2	1,4	1,5	0%	pp per 100 m ² bvo
basisonderwijs ²⁰	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0%	pp per lokaal
middelbare school	3,3	4,0	4,3	4,9	4,9	10%	pp per 100 leerlingen
avondonderwijs ²¹	4,0	5,0	6,0	6,9	10,5	95%	pp per 10 studenten

Tabel B.3: Parkeernormen (auto) voor de hoofdcategorieën horeca en verblijf toeristische accommodaties, gezondheid en (sociale) voorzieningen en onderwijs.

15. **camping** : exclusief 10% voor gasten van bezoekers.
16. **bed & breakfast** : maximaal 2 volwassenen per kamer.
17. **hotel, café/bar/cafetaria en restaurant** : terrasruimte dient te worden meegenomen bij de omvang van de functie. De parkeerbehoefte van deze functie is namelijk in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het autogebruik van de bezoekers.
18. **verpleeg- en verzorgingstehuis** : normen zijn inclusief parkeren voor personeel.



-
19. **K&R kinderdagverblijven** : exclusief Kiss & Ride . Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2. (indicatief: 50% - 80% wordt met de auto gebracht)
 20. **K&R basisschool** : exclusief Kiss & Ride . Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,3 (indicatief: 20% – 60% wordt met de auto gebracht).
 21. **avondonderwijs** : bezoekers zijn studenten en overig is personeel.



Bijlage C. Aanwezigheids-percentages

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de CROW-methodiek. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages zijn afkomstig van CROW. Wanneer CROW haar aanwezigheidspercentages wijzigt, worden de meest actuele aanwezigheidspercentages overgenomen. Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

functie	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werk-	zater-	zater-	zondag-
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0% ¹⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0% ²⁾	0% ³⁾
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0% ²⁾
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

1) Indien zaterdag open: 100%

2) Indien zaterdag open: 70%

3) Indien koopzondag 100%.

Tabel C.1: Aanwezigheidspercentages gemeente Zandvoort



Bijlage D. Kwaliteitseisen stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen.²² De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en Fietsparkeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen voor het ontwerpen van een stalling opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid in Zandvoort.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aanrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aanrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (lieft binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur²³ of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - o Minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
 - o minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere

²²Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6.

²³Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.



mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.

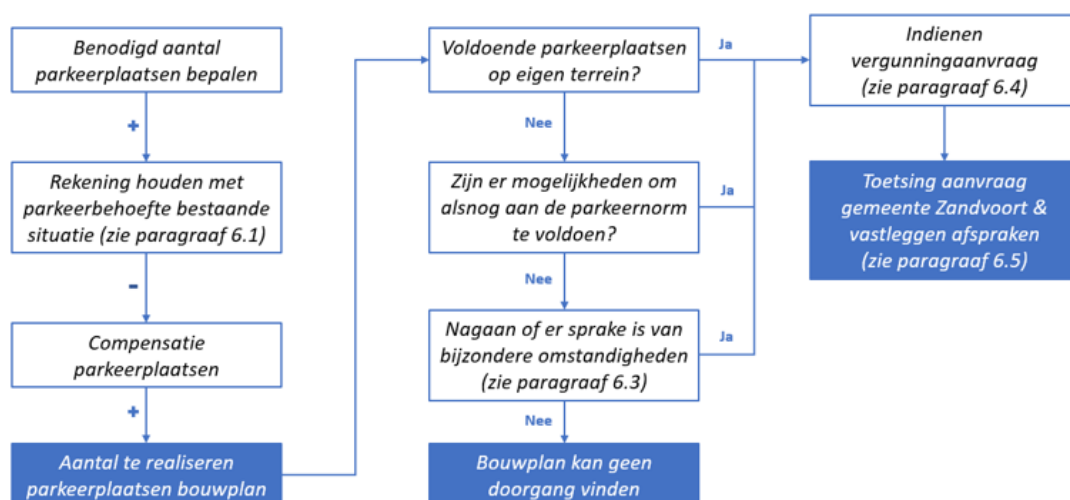
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.



Bijlage E. Stappenplan Parkeren

Bij een aanvraag toetst de gemeente Zandvoort aan het Stappenplan Parkeren. Een aanvraag dient alle onderdelen van het Stappenplan te behandelen. De stappen zijn samengevat in het stroomschema in figuur E.1.

1. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig voor het plan. De bepaling van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats aan de hand van Parkeernormennota Zandvoort 2021. Als er geen norm is opgenomen, gelden de meest recente parkeerkencijfers uit het CROW.
2. Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie (zie paragraaf 6.1 van de Parkeernormennota Zandvoort 2021). Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Voor de berekening hiervan wordt uitgegaan van de bij de gemeente laatst bekende, legale situatie van het pand. De berekening van het aantal parkeerplaatsen vindt op dezelfde wijze plaats als bij vraag 1.
3. Gaan er door het plan al bestaande parkeerplaatsen (al dan niet op eigen terrein) verloren? Zo ja, dan dienen deze op eigen terrein te worden gecompenseerd. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte die verloren gaan ten gevolge van de realisatie van bijvoorbeeld een inrit-constructie.
4. Het aantal benodigde parkeerplaatsen min de eventueel huidige parkeerbehoefte van de bestaande situatie plus het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat, geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor het plan.
5. Worden er voldoende parkeerplaatsen aangelegd op eigen terrein? Zo ja, dan is het niet nodig het Stappenplan verder in te vullen en kunt u de aanvraag indienen (zie paragraaf 6.4 van de Parkeernormennota Zandvoort 2021).
6. Zo nee, dan dient te worden nagegaan of het mogelijk is om dusdanige maatregelen te treffen, dat alsnog aan de parkeernorm kan worden voldaan. Hierbij kan worden gedacht aan het herinrichten van de onbebouwde ruimte bij het plan of aanpassingen aan het plan. Als dit niet tot de mogelijkheden behoort, dient te worden gemotiveerd waarom dit niet mogelijk is.
7. Als het niet mogelijk is om aan de parkeernorm te voldoen, dient te worden nagegaan of er sprake is van bijzondere omstandigheden (de afwijkingmogelijkheden als bedoeld in paragraaf 6.3).
8. Als geen gebruik gemaakt kan worden van de afwijkingmogelijkheden, zal het bouwplan geen doorgang kunnen vinden.



Figuur E.1: Stroomschema stappenplan parkeren Zandvoort