



## Nota Parkeernormen 2022

### 1 INLEIDING

Een van de beleidsacties uit de (in 2019 vastgestelde) mobiliteitsagenda is actualisatie van de kadernota parkeerbeleid (2008, geëvalueerd in 2011) met bijbehorende nota parkeernormen (2015). De ambitie om woningbouw in Velsen te versnellen, leidt ertoe dat de actualisatie van de nota parkeernormen voorrang heeft gekregen. Met deze nota wordt immers bepaald hoeveel ruimte bij een woningbouwontwikkeling moet worden gereserveerd voor parkeergelegenheid (hetgeen invloed heeft op het te bouwen aantal woningen). De normen geven (bij nieuwbouw, uitbreiding of een wijziging van bestemming) aan hoeveel parkeerplaatsen er moeten worden gerealiseerd per woning, winkel, kantoor of andere functie.

Dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn ook van invloed op de mobiliteit. Meer woningen, kantoren of bedrijven leiden tot meer verkeer en meer parkeerbewegingen. In sommige wijken kan daarbij de van oudsher beschikbare ruimte een beperkende factor zijn. Vooral in centrumgebieden is ruimte schaars vanwege verhoudingsgewijs intensieve bewoning en (winkel)activiteit. Het voorzieningenniveau is er veelal hoger en het autobezit per huishouden lager dan in de minder centrale delen. Het onderscheid in aanwezigheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en (winkel)voorzieningen tussen stedelijke zones (centrum, schil centrum en rest bebouwde kom & buitengebied) is de basis voor de toegepaste differentiatie in de parkeernorm. Daarnaast kan toepassing van een deelauto-concept leiden tot een reductie op de parkeernorm. Met de nota parkeernormen streven we naar een evenwicht tussen voorzien in de parkeervraag en de optimale combinatie van bereikbaarheid en leefbaarheid bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Eén van de beleidsuitgangspunten is dat het parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein plaats moet vinden. Hiermee is het mogelijk om functies in een gebied toe te voegen, zonder dat er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Het realiseren van parkeergelegenheid bij een ontwikkeling is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van een initiatiefnemer, niet van de gemeente. De normen zorgen ervoor dat de gemeente eenduidig omgaat met de beoordeling van ontwikkelinitiatieven, op een wijze die ook voor derden transparant is.

De nota heeft kortom tot doel:

- een evenwicht te bevorderen tussen voorzien in de parkeervraag en de optimale combinatie van bereikbaarheid en leefbaarheid (parkeervoorzieningen afstemmen op vraag en ruimtelijke situatie).
- differentiatie in parkeernormen aan te brengen voor de diverse woon- en werkgebieden met onderscheid tussen verstedelijkte zones (aanpak op maat voor parkeren).

#### Waarom nieuwe parkeernormen?

Sinds het vaststellen van de nota parkeernormenbeleid in 2015 hebben zich verschillende ontwikkelingen voorgedaan die het wenselijk maken om een nieuwe nota parkeernormen vast te stellen. Naast de urgentie daartoe vanwege de wens tot versnelling van de woningbouw, heeft het CROW1 in 2018 nieuwe, geactualiseerde kencijfers voor parkeren gepubliceerd (publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren). Op basis van de in oktober 2021 met de raad besproken memo "Discussienotitie actualisatie parkeerbeleid

i.r.t. versnellen woningbouw" en praktijkervaring bij advisering op WABO-aanvragen wordt de (CROW)publicatie vertaald naar deze nieuwe nota parkeernormen. Dat leidt tot de volgende wijzigingen:

- Aangepaste parkeernormen (zie bijlage 1 en 2), aanwezigheidspercentages (zie bijlage 3), maximale loopafstanden (zie bijlage 4), berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Differentiatie in de normen is aangebracht op basis van verstedelijkte zones waarbij nabijheid van HOV en (winkel)voorzieningen een rol spelen in de onderverdeling. Daarnaast is van invloed de

1 De onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer

gemeentelijke ambitie om te verstedelijken en om te sturen in de vervoerswijzeverdeling (modal split).

- Een reductie op de parkeernorm bij toepassing van een deelauto-concept.
- Vrijstelling voor zeer kleinschalige ontwikkelingen.
- Schrappen ontheffing op basis van beschikbare openbare parkeercapaciteit.
- Toevoeging kengetallen voor fietsparkeervoorzieningen.



De wijzigingen die niet in de bijlagen naar voren komen, worden hieronder kort beschreven.

#### Differentiatie parkeernormen

Velsen bestaat uit meerdere dorpskernen met een grotendeels vergelijkbare verstedelijkingsgraad. Echter er is wel onderscheid in verstedelijkte zones. Van stedelijk milieu in het centrum van IJmuiden (waar volgens het CBS2 het gemiddelde aantal personenauto's per huishouden 0,6 – 0,8 is) tot ruim wonen in het groen in Santpoort-Zuid (waar het gemiddelde rond 1,4 personenauto's per huishouden ligt). Daarom is het niet reëel om voor de hele gemeente uit te gaan van één parkeernorm voor een functie. Immers, hoe meer stedelijk een gebied, hoe beter de bereikbaarheid met andere modaliteiten en van (winkel)voorzieningen. Daar is het dus ook minder noodzakelijk om een auto te bezitten. Bij de differentiatie in parkeernormen is daarnaast in ogenschouw genomen de druk op de openbare ruimte en ruimtelijke (verblijfs)kwaliteit. Er is vraag naar specifieke stedelijke en dorpse woonmilieus en betaalbare woningen. Om daarin te kunnen voorzien is het hanteren van een lagere parkeernorm waar mogelijk voor veel ontwikkelingen behulpzaam om de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouw-opgave te vereenvoudigen. Vooral bij sloop-nieuwbouw van woonblokken binnen centrumgebied biedt dit mogelijkheden om te kunnen voldoen aan de gestelde parkeernormen. Nabijheid en beschikbaarheid van HOV- en (winkel)voorzieningen rechtvaardigen de lagere norm daar. De differentiatie in normen over het geheel sluit ook aan bij het variërende autobezit in de verschillende delen van de gemeente.

#### Nabijheid R-net routes en (winkel)voorzieningen als voorwaarde voor lagere parkeernormen

Velsen zet in op verbetering van het openbaar vervoer binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en dit speelt een rol in de voorliggende nota parkeernormen. Zo worden langs de R-net (HOV) routes richting Haarlem én Amsterdam in IJmuiden lagere parkeernormen gehanteerd voor onder andere de woonfunctie. Dit sluit aan bij het lagere autobezit in de centrumzone waar de R-Net routes richting beide steden doorheen lopen, en maakt inpassing van meer en betaalbare woningen (en dus hogere woondichtheden) daar mogelijk. In de (schil centrum)zones met een kernwinkelgebied inclusief Fullservice-supermarkt<sup>3</sup> en/of een R-net halte richting Haarlem óf Amsterdam, geldt een wat hogere norm. In de resterende delen van de bebouwde kom en het buitengebied, waar de afstand tussen R-net haltes en (winkel)voorzieningen groter en de autoafhankelijkheid veelal hoger is, is de hoogste parkeernorm van toepassing (zie Verschillen oude en nieuwe normen op pagina 7/8).

#### Deelauto's als alternatief voor de eigen auto

Veranderingen in de maatschappij (o.a. met betrekking tot gedachten over bezit) hebben hun weerslag in het ontstaan van nieuwe mobiliteitsvormen als autodelen en zal de parkeerbehoefte in de toekomst naar verwachting doen afnemen. Autodelen, een snel ontwikkelende trend, zorgt voor een vermindering van het aantal autokilometers, het aantal geparkeerde auto's, autobezit, ruimtebeslag en draagt daarnaast bij aan de ruimtelijke verblijfskwaliteit en verbetering van de luchtkwaliteit. Dit komt deels doordat er minder kilometers met de auto gereden worden en deels doordat deelauto's gemiddeld genomen milieuvriendelijker zijn. Onderzoeksgegevens van het CROW (september 2019) laten een sterke groei van het aantal deelauto's zien. In Nederland waren in 2019 ongeveer 51.000 deelauto's. Dat is een groei van

2 <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/49/veel-auto-s-in-grote-steden-ondanks-laag-autobezit>

3 Met speciale afdeling voor brood, kaas, vlees (bv. Jumbo, AH, Dekamarkt)

10.000 auto's ten opzichte van het voorgaande jaar. In de Green Deal Autodelen II (ondertekend door 42 partners, waaronder het Rijk, gemeenten en aanbieders) wordt gestreefd naar 100.000 deelauto's in 2021 en 700.000 gebruikers van autodelen.

Gemeente Velsen stimuleert deze trend omdat hier veel potentie is voor gebruik van deelauto's. Huidige aanbieders van deelauto's in Velsen (Greenwheels en MyWheels) springen momenteel in op toenemende belangstelling onder inwoners daarvoor. Zo is het aantal deelauto's binnen de gemeente sinds 2020 verzesvoudigd (van 1 naar 6 auto's). Gezien de genoemde voordelen is het mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen parkeerplaatsen voor commerciële deelauto's te realiseren. Een openbare parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk. Voorwaarde is dat de toepassing duurzaam (>10 jaar) in stand gehouden wordt waarbij de verantwoording daarvoor bij de initiatiefnemer van een ontwikkelplan ligt.

#### Vrijstelling voor zeer kleinschalige ontwikkelingen

Voor Velsen is het belangrijk dat er bouwontwikkelingen plaats kunnen vinden. Deze dragen bij aan vernieuwing, verduurzaming en de lokale economie. Vandaar dat als er vanuit de parkeernorm van de vergunningplichtige activiteit (afgerond) slechts 1 parkeerplaats aangelegd moet worden, de realisatieplicht komt te vervallen. Een initiatiefnemer heeft wel de inspanningsverplichting om het tekort op de parkeerbalans op 0 uit te laten komen.

Ontheffing in geval van beschikbare openbare parkeercapaciteit vervalt



In de voorgaande nota parkeernormenbeleid 2015 kon bij een tekort van minder dan 5 parkeerplaatsen toch een omgevingsvergunning worden verleend indien openbare parkeergelegenheid op maatgevend moment voor de toe te voegen functie beschikbaar was. Voorwaarde daarvoor was dat de parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkeling na realisatie niet hoger dan 100% mocht uitkomen. Deze ontheffingsmogelijkheid vervalt omdat de parkeerdruk in bewoond gebied door toepassing ervan relatief snel kan oplopen. Andere reden is dat gemeentebreed onderzoek naar de parkeerdruk niet op frequente basis gebeurt (om de 3 jaar) waardoor het tussentijds bijhouden van parkeerdrukontwikkelingen als gevolg van verleende ontheffingen te tijdrovend is. Voor deze ontheffingsmogelijkheid is de, meer proportionele, vrijstelling voor zeer kleinschalige ontwikkelingen in de plaats gekomen.

#### Fietsparkeren

Tot slot wordt er in deze nota aandacht gevraagd voor het bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen. In het verleden is namelijk regelmatig gebleken dat tijdens ontwikkelprocessen niet of nauwelijks rekening werd gehouden met het inpassen van fietsparkeervoorzieningen. Hiermee wordt bovendien invulling gegeven aan het vigerende fietsbeleidsplan, waarin het bieden van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen is opgenomen als hoofddoelstelling. Hiervoor wordt nu ook voor het eerst voor een deel van de functies een kengetal opgenomen voor het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen.

#### Juridische grondslag

Deze nota parkeernormen vindt zijn juridische grondslag in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, waarin is vastgelegd dat een bestuursorgaan beleidsregels kan vaststellen met betrekking tot een hem toekomende bevoegdheid. Sinds 2015 moeten parkeervoorschriften in (nieuwe) bestemmingsplannen worden opgenomen. En vanaf 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften, waaronder parkeernormen, uit de Bouwverordening komen te vervallen door het verdwijnen van artikel 2.5.30 daaruit. Dit wordt opgelost door in de planregels van bestemmingsplannen (en in toekomstige omgevingsplannen gekoppeld aan de voorziene omgevingswet) naar vigerend parkeerbeleid te verwijzen, hetgeen ook mogelijk is. Op deze manier hoeft het bestemmingsplan zelf geen concrete normen te bevatten, maar volstaat een verwijzing in het plan naar gemeentelijk beleid waaronder de voorliggende

nota parkeernormen. Omdat een bestemmingsplan een planperiode van 10-20 jaar kent, biedt een verwijzing in de planregels naar vigerend parkeerbeleid (dat tussentijds kan worden aangepast) voordelen ten opzichte van een concrete parkeernorm.

In onze nieuwste bestemmingsplannen staat in de planregels een verwijzing naar het vigerend parkeerbeleid. Met de vaststelling van het Paraplubestemmingsplan parkeren Velsen door de gemeenteraad op 28 juni 2018 is ook voor de oudere bestemmingsplannen een koppeling met deze nota parkeernormen gelegd.

#### Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de parkeernormen van de gemeente Velsen verder toegelicht. Hoe komen deze normen tot stand en wat zijn de verschillen met de normen die in 2015 zijn vastgesteld. De normen zelf zijn opgenomen in bijlage 1.

In hoofdstuk 3 staat vervolgens beschreven op welke wijze de parkeernormen worden toegepast. Hoe worden de parkeerbehoefte en de parkeercapaciteit van een ontwikkeling vastgesteld. En op welke wijze wordt een omgevingsvergunningaanvraag vervolgens door het college beoordeeld. De bijlagen 2 tot en met 5 bevatten informatie die hierbij van belang is. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 aandacht besteed aan fietsparkeren.

## 2 Parkeernormen in de gemeente Velsen

De behoefte aan parkeerplaatsen is afhankelijk van de functie van een voorziening. Zo zal een appartementencomplex een andere parkeerbehoefte genereren dan een basisschool. En een restaurant een andere parkeerbehoefte genereren dan een bouwmarkt. Om de behoefte aan parkeerplaatsen eenduidig te kunnen beoordelen moet het college uitgaan van een gemiddelde parkeerbehoefte per eenheid, afhankelijk van de bijbehorende functie, verstedelijkingsgraad en stedelijke zone. Deze gemiddelde parkeerbehoefte wordt verwoord door de parkeernorm.

#### Van landelijke kencijfers naar gemeentelijke parkeernormen

De parkeernormen die in de gemeente Velsen worden gehanteerd zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers zoals het CROW die heeft opgenomen in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' (december 2018). Deze kencijfers worden vertaald naar gemeentelijke parkeernormen door de stedelijkheidsgraad (de 'omgevingsadressen-dichtheid' van een gemeente) vast te stellen. De gemeente Velsen is met 1.865 adressen per km<sup>2</sup> (bron: CBS) ingedeeld in de categorie 'sterk stedelijk'.

Vervolgens is er de mogelijkheid om binnen de gemeente op basis van locatie-specifieke kenmerken (met name het aanbod en de kwaliteit van openbaar vervoer en eventueel sturend parkeerbeleid) on-



derscheid te maken in typering van de stedelijke zone ('centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied'). Een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en een sturend parkeerbeleid (bv. betaald parkeren/blauwe zones/parkeervergunningen) zullen er immers voor zorgen dat minder gebruikers met de auto komen. De gemeente Velsen kent beperkte sturing in parkeerbeleid (wel betaald parkeren en blauwe zones maar vooralsnog geen vergunning-parkeren). Maar vooral in IJmuiden is aanbod van HOV (met in de spits iedere 10 minuten een busverbinding naar zowel Haarlem als Amsterdam) aanwezig. Dat is een sterke verbetering ten opzichte van de situatie in 2015. In andere kernen is er weliswaar

beschikking over een treinstation maar met aanzienlijk lagere frequentie. Op basis van locatie-specifieke CROW uitgave 381

kenmerken (HOV-voorziening en/of nabijheid van winkelgebieden met Fullservice-supermarkt) is ervoor gekozen om per functie een variabele norm te hanteren die afhankelijk is van de typering van de stedelijke zone. De vaste (en voor iedere kern dezelfde) parkeernorm wordt dus losgelaten. We kiezen daarbij een parkeernorm die een fractie (circa 1/8 deel) boven de onderzijde van de bandbreedtes die het CROW aangeeft ligt. Vooral in de centrale delen van de gemeente (en met name in IJmuiden) waar de beschikbare ruimte beperkt is komt dat tot uiting in lagere parkeernormen. Gekeken naar alle claims op de openbare ruimte vinden we parkeren belangrijk maar geven we het in de meest verstedelijkte (centrum)zone niet de allerhoogste prioriteit (gezien de goede bereikbaarheid per HOV en fiets, en nabijheid van (winkel)voorzieningen). Het overzicht van de parkeernormen voor de verschillende functies per stedelijke zone is weergegeven in bijlage 1.

#### Verschillen oude en nieuwe normen

De parkeernormen, zoals die zijn opgenomen in bijlage 1, verschillen op meerdere punten van de normen die in 2015 zijn vastgesteld. In het algemeen kan gesteld worden dat er voor ongeveer hetzelfde aantal

functies normen zijn vastgesteld maar dat de normen verder zijn gedifferentieerd. De belangrijkste wijzigingen worden hieronder puntsgewijs beschreven.

De normen zijn per categorie verder gedifferentieerd. Dit maakt het mogelijk om beter in te spelen op de diversiteit van ontwikkelingen. Daarbij is gekozen voor een variabele norm afhankelijk van de stedelijke zone. Dat wil zeggen een lagere norm in centrumgebied vanwege de daar goede HOV- en (winkel)voorzieningen. Dat sluit aan bij het autobezit dat daar lager is dan in de gebieden (schil centrum, rest bebouwde kom & buitengebied) daaromheen waar de norm (en het autobezit) hoger is.

De indeling naar stedelijke zone kent de volgende onderbouwing:

o Centrumgebied: hierbij wordt, uitgaande van het ritme van de bushaltes, de contour van de R-Net routes richting zowel Amsterdam als Haarlem in IJmuiden gevolgd met aan weerszijden een zone van 450 meter daaraan toegevoegd (aansluitend bij de richtlijnen daarvoor van het CROW voor acceptabele loopafstanden naar interlokaal busvervoer). Waar de R-Net routes richting de twee steden splitsen, eindigt het centrumgebied. Nabijgelegen HOV in twee richtingen en goede bereikbaarheid per fiets zijn hier goede alternatieven voor de auto.

o Schil centrum: zone van circa 450 meter rondom een kernwinkelgebied met aanwezige Fullservice-supermarkt en/of vanuit een R-Net halte richting Haarlem of Amsterdam.

o Rest bebouwde kom & buitengebied: gebieden buiten centrum- en schil centrumgebied die op relatief grote afstand liggen van HOV- en kernwinkelvoorzieningen. Er is geen onderscheid gemaakt tussen rest bebouwde kom en het buitengebied omdat de delen buiten de bebouwde kom relatief dichtbij de bebouwde kommen van Velsen liggen. Voor deze twee stedelijke zones wordt dus één norm gehanteerd per functie.

De differentiatie naar stedelijkheid leidt tot lagere normen in de meest verstedelijkte zones. Grondslag daarvoor is de nabijheid van een R-Net halte en/of nabijgelegen kernwinkelgebied inclusief een Fullservice-supermarkt zoals hierboven omschreven. Het verschil (ten opzichte van de normen in Parkeernormenbeleid 2015) is het grootst in centrumgebied, minder groot in de schil om het centrum heen en nagenoeg hetzelfde gebleven in het resterende deel van de bebouwde kom. Hiermee wordt aangesloten op de kencijfers van het CROW, waarbij steeds een fractie (1/8 deel) boven de onderzijde van de bandbreedtes is aangehouden (zoals onderbouwd in het inleidende deel van dit hoofdstuk).

De methodiek voor toekenning van normen aan woningen is gewijzigd. In voorgaand beleid ging dit op basis van woninggrootte (hoe groter de woning hoe hoger de norm). In voorliggende nota is de methodiek die het CROW voorschrijft overgenomen. Parkeernormen zijn nu gekoppeld aan woningtypen. Er wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen gestapelde of grondgebonden woningen, huur of koop, sociale huur of vrije sector, en stedelijke zone (centrumgebied of daarbuiten). Ook zijn een aantal nieuwe woon-normen toegevoegd; voor:

- o tiny houses
- o kamerverhuur, campus
- o sociale huurwoningen



Voor iedere functie is omschreven welk gedeelte van de parkeerbehoefte wordt veroorzaakt door bezoekers. Dit is van invloed op het al dan niet openbaar toegankelijk zijn van parkeerplaatsen (zie openbaarheid op pagina 12). Hierbij wordt de richtlijn uit de kencijfers van het CROW per opgenomen functie integraal overgenomen.

### 3 Procedure toepassen parkeernormen

Iedere ontwikkeling waar door het college een omgevingsvergunning voor wordt afgegeven moet voldoen aan de vigerende nota parkeernormen. Op het moment dat er bij een ontwikkeling sprake is van nieuwbouw, uitbreiding of wisseling van één of meerdere functies wordt de vergunningaanvraag door de gemeente getoetst aan de nota parkeernormen. Eerste stap hierbij is het vaststellen van de parkeerbehoefte (de theoretische vraag naar parkeerplaatsen) die de ontwikkeling genereert. Vervolgens wordt de bij de ontwikkeling aanwezige parkeercapaciteit (het aanbod van parkeerplaatsen dat wordt voorzien) vastgesteld. Aan de hand van de parkeerbehoefte en de parkeercapaciteit wordt de vergunningaanvraag ten slotte beoordeeld, waarna deze al dan niet akkoord wordt bevonden. In dit hoofdstuk worden de verschillende stappen van de procedure toegelicht.

#### Overgangsregeling

Met het vaststellen van deze beleidsnota door het college van burgemeester en wethouders komt de nota 'Parkeernormenbeleid Gemeente Velsen 2015' te vervallen. Vanaf dat moment gelden in de gehele gemeente Velsen de parkeernormen (en de bijbehorende procedure van toepassing) zoals die in deze beleidsnota zijn vastgelegd. Voorliggende nota is ook van toepassing:

- als voor de vaststelling ervan al een aanvraag is ingediend waarop nog beslist moet worden;
- en in het geval dat de vergunning op basis van het oude beleid is geweigerd maar er na vaststelling van het nieuwe beleid een beslissing op bezwaar moet worden genomen, en het nieuwe beleid voor de aanvrager gunstiger is.

Echter, met het vaststellen van deze beleidsnota wordt een overgangsregeling in acht genomen. Als voor het moment van vaststelling ten behoeve van een ontwikkeling al een stedenbouwkundig plan of startdocument met afwijkende parkeernormen is vastgesteld door de gemeenteraad, dan gelden voor die ontwikkeling de eerder overeengekomen parkeernormen als kader voor de beoordeling van een omgevingsvergunning. Ook als het college zich voor lopende ontwikkelingen reeds heeft verbonden met derden middels een privaatrechtelijke (ontwikkel)overeenkomst gelden in principe de eerder overeengekomen parkeernormen.

Overigens heeft de overgangsregeling alleen betrekking op de normen, de hieronder beschreven procedure waarop de normen worden toegepast blijft wel in alle gevallen leidend. Indien zowel het college als de initiatiefnemer daarmee instemmen, kan worden afgezien van de overgangsregeling.

#### 3.1. Vaststellen parkeerbehoefte

Allereerst wordt aan de hand van de ingediende omgevingsvergunning de parkeerbehoefte vastgesteld. De parkeerbehoefte is de vraag naar parkeerplaatsen die het bouwplan naar verwachting genereert. (En daarmee dus ook het aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer binnen het plangebied moet realiseren.) Het vaststellen van de parkeerbehoefte begint met het bepalen van de functie die wordt voorzien in de ontwikkeling. Vervolgens wordt het aantal eenheden (bv. aantal appartementen of aantal m<sup>2</sup>

bvo) van die functie vastgesteld en vermenigvuldigd met de bijbehorende parkeernorm, zoals die is beschreven in bijlage 1 (zie rekenvoorbeeld). De mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen en/of de parkeerbehoefte van de oude of bestaande functie kunnen vervolgens nog invloed hebben op het aantal parkeerplaatsen dat door een initiatiefnemer moet worden gerealiseerd.

#### Dubbelgebruik

Als er binnen een ontwikkelplan verschillende functies worden voorzien, dan is dubbelgebruik van parkeerplaatsen in bepaalde situaties mogelijk. Bij dubbelgebruik is het benodigde aantal parkeerplaatsen voor alle functies samen lager dan de parkeerbehoefte van de verschillende functies bij elkaar opgeteld. De gebruikers (parkeerders) van de verschillende functies benutten de parkeercapaciteit in dat geval op verschillende momenten. Zo maakt kantoorpersoneel hoofdzakelijk overdag op werkdagen gebruik van parkeerplaatsen, terwijl bewoners met name in de avond en de nacht gebruik maken van parkeerplaatsen. De vereiste parkeerbehoefte kan worden gevonden door het 'maatgevend tijdstip' te bepalen aan de hand van aanwezigheidspercentages.

#### Aanwezigheidspercentages

Deze aanwezigheidspercentages geven per functie voor verschillende momenten in de week een correctie op de benodigde parkeerbehoefte voor die functie. De aanwezigheidspercentages die hierbij





worden gehanteerd zijn weergegeven in bijlage 3. Het maatgevend tijdstip is het moment in de week waarop de parkeerbehoefte van de verschillende functies samen het grootste is. Door rekening te houden met dubbelgebruik wordt voorkomen dat er teveel parkeerplaatsen worden aangelegd (zie rekenvoorbeeld). Dit zou immers tot onnodige kosten en onnodig ruimtegebruik leiden. Bij parkeerplaatsen die niet openbaar toegankelijk zijn (bv. parkeerplaatsen gekoppeld aan woningen) kan geen sprake zijn van dubbelgebruik.

#### Parkeerbehoefte oude of bestaande functie

In bepaalde gevallen dient bij het vaststellen van de parkeerbehoefte van een ontwikkeling rekening te worden gehouden met de parkeerbehoefte die de oude (of bestaande) functie genereerde. Het kan immers zijn dat een deel van die parkeerbehoefte werd (of wordt) afgewikkeld op openbare parkeer-ruimte. Deze parkeerbehoefte kan in principe in mindering worden gebracht op het aantal parkeerplaatsen dat ten behoeve van het bouwplan binnen het plangebied moet worden gerealiseerd.

Het college bepaalt hoeveel openbare parkeerplaatsen redelijkerwijs kunnen worden toegerekend aan de oude (of bestaande) functie. Hiertoe wordt in eerste instantie gekeken naar de ruimtelijke situatie in de directe omgeving van de ontwikkellocatie. Met andere woorden hoeveel openbare parkeerplaatsen worden naar verwachting gebruikt ten behoeve van de oude (of bestaande) functie. Hierbij wordt rekening gehouden met de acceptabele loopafstand (zie loopafstanden op pagina 11/12) en de tijd die is verstreken sinds de oude functie daadwerkelijk een parkeerbehoefte genereerde (in het geval een ontwikkellocatie al jaren braak ligt of niet meer in gebruik is kan het college besluiten dat er geen aftrek van de parkeerbehoefte mogelijk is). Indien de ruimtelijke situatie onvoldoende duidelijkheid biedt, worden de huidige parkeernormen als uitgangspunt gehanteerd. Tot slot wordt rekening gehouden met een eventueel verschil in maatgevend tijdstip tussen de oude (of bestaande) en nieuwe functie. Bij een functiewisseling van dagonderwijs naar wonen zal bijvoorbeeld geen aftrek van de parkeerbehoefte mogelijk zijn, omdat de maatgevende tijdstippen compleet verschillen.

#### Rekensystematiek ruimtelijke ontwikkelingen

Op basis van de normen in de voorliggende nota parkeernormen passen we de volgende rekensystematiek toe:

- Eerst wordt voor het maatgevend moment van de nieuwe functie uitgerekend wat de volledig normatieve parkeerbehoefte, met eventueel met toepassing van dubbelgebruik, daarvoor is. Als de nieuw te ontwikkelen functie niet ten koste van een oude functie gaat is dat de parkeereis die in principe op eigen terrein moet worden ingepast.
- Indien wel een oude functie wijkt voor een nieuwe functie wordt de parkeerbehoefte van de oude functie op hetzelfde maatgevende moment afgetrokken van de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie (na eventuele aftrek van de parkeerplaatsen op eigen terrein).
- De parkeereis wordt vervolgens op de standaard wijze bepaald aan de hand van de berekende verschillen.
- In geval van toepassing van een autodelen concept bij een woningbouwontwikkeling vindt reductie op de berekende parkeereis plaats (zie pagina 4/5). Een openbare parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk.
- Als gevolg van de vrijstelling voor zeer kleinschalige ontwikkelingen (zoals beschreven op pagina 5) kan een reductie van (afgerond) 1 parkeerplaats op de uiteindelijke parkeerbehoefte van toepassing zijn.
- Afrondingen van de som voor de parkeereis voltooien de berekening. Vanaf 5 tienden vindt afronding naar boven plaats en bij minder dan 5 tienden wordt afgerond naar beneden.

Bij meer omvangrijke ontwikkelingen speelt de parkeerbehoefte van de oude (of bestaande) functie overigens vaak geen rol, omdat de openbare ruimte vaak onderdeel uitmaakt van het plangebied.

Zoals aangegeven verwoordt de parkeerbehoefte de vraag naar parkeerplaatsen die een ontwikkeling naar verwachting genereert. Indien een initiatiefnemer kan onderbouwen dat een andere parkeerbehoefte meer in de lijn der verwachting ligt, behoudt het college zich het recht voor om hier al dan niet (gedeeltelijk) mee in te stemmen.

### 3.2. Vaststellen parkeercapaciteit

Na het vaststellen van de parkeerbehoefte is bekend hoeveel parkeerplaatsen er binnen het plangebied moeten worden gerealiseerd. Volgende stap is het vaststellen van de parkeercapaciteit die door de initiatiefnemer binnen het plangebied van de ontwikkeling is voorzien. Hierbij gaat het niet alleen om het simpelweg tellen van het aantal parkeerplaatsen. Om ervoor te zorgen dat de parkeersituatie na realisatie optimaal functioneert is namelijk niet alleen de kwantiteit, maar ook de kwaliteit van de parkeerplaatsen van groot belang. Daarom zijn de onderstaande eisen en regels van toepassing.

#### Maatvoering



Parkeervakken en parkeerterreinen die te krap bemeten zijn worden slecht gebruikt of helemaal niet gebruikt. De parkeervoorzieningen in een ontwikkelplan moeten dan ook voldoen aan de richtlijnen die hiervoor worden gegeven door het CROW en de NEN (Nederland Normalisatie-instituut). Indien een parkeervak (of het ontsluitende weggedeelte daarvan) niet voldoet aan deze richtlijnen wordt het vak niet meegeteld bij het bepalen van de parkeercapaciteit.

#### Loopafstanden

Meestal wil een automobilist zijn of haar auto graag zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeren. Nu is direct voor de deur parkeren natuurlijk niet altijd mogelijk, maar de loopafstanden tussen de parkeerplaatsen en de (hoofd)entree van de functie waarvoor ze bedoeld zijn moeten wel acceptabel zijn.

In bijlage 4 zijn voor enkele functies indicaties gegeven voor deze acceptabele loopafstand. Indien de loopafstand tussen een parkeervak en de functie waarvoor deze bedoeld is naar het oordeel van het college te groot is, wordt het vak niet meegeteld bij het bepalen van de parkeercapaciteit.

#### Carports/opritten

In de praktijk blijkt dat de theoretische parkeercapaciteit op eigen terrein bij woningen vaak niet volledig wordt benut. Zo zijn garages regelmatig in gebruik als schuur of stallingsruimte. Ook worden langere opritten meestal maar gebruikt voor één auto om klemzetten van een andere auto te voorkomen. Om die reden wordt de theoretische capaciteit gecorrigeerd naar een praktische capaciteit zoals opgenomen in bijlage 5. De praktische capaciteit wordt meegeteld bij het bepalen van de parkeercapaciteit.

#### Openbaarheid

De parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Het gebruikersdeel is het aandeel voor vaste gebruikers en het bezoekersdeel het aandeel van de incidentele gebruikers. De weergegeven parkeernormen zijn dus inclusief bezoekersparkeren (zoals aangegeven in de bijlagen). Een parkeerplaats wordt optimaal gebruikt als deze openbaar toegankelijk is voor alle parkeerders (zie dubbelgebruik op pagina 10). Met name bij woningbouw is het echter gebruikelijk om parkeerplaatsen te koppelen aan de woningen (bv. carports of garages). Daarom geldt de eis dat minimaal het bezoekersdeel van het parkeren (zie bijlage 1) openbaar toegankelijk is en kan worden gebruikt door alle parkeerders. Indien het bezoekersdeel op eigen terrein wordt gerealiseerd dient dat openbaar toegankelijk te zijn. Voorts dienen de aan woningen gekoppelde (eigen) parkeerplaatsen na realisatie daarvan in stand te blijven en de functie voor parkeren te behouden middels een bindende overeenkomst.

#### Compensatie bij bebouwing parkeerplaatsen

Bij bouwinitiatieven op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening (waar dus bestaande parkeercapaciteit verloren gaat) moet compensatie plaatsvinden. Compensatie van het verlies aan parkeercapaciteit moet zodanig binnen het project plaatsvinden dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichtingen voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). Dit vereist maatwerk en aanvullende afspraken tussen de vergunningaanvrager en de gemeente.

### 3.3. Beoordeling aanvraag omgevingsvergunning

Op het moment dat zowel de parkeerbehoefte als de parkeercapaciteit van een ontwikkelplan zijn vastgesteld kan de omgevingsvergunningaanvraag worden beoordeeld. Hierbij geldt de eis dat de parkeerbehoefte binnen het plangebied wordt opgelost. Bij kleine ontwikkelingen kan het plangebied zich beperken tot het eigen terrein, maar bij grote ontwikkelingen (bijvoorbeeld de nieuwbouw van meerdere woningblokken) kunnen ook delen van de openbare ruimte binnen het plangebied vallen. De grenzen van het plangebied worden door het college bepaald.

In het geval de parkeercapaciteit (aanbod) voldoet aan de parkeerbehoefte (vraag) betekent dit dat de parkeerbalans sluitend is en het ontwikkelplan wat betreft parkeren akkoord wordt bevonden. Het kan natuurlijk ook zo zijn dat de parkeercapaciteit niet toereikend is om in de parkeerbehoefte te voorzien. Dit betekent dat de parkeerbalans niet sluitend is. Het ontwikkelplan wordt wat betreft parkeren niet akkoord bevonden. In dit geval heeft de initiatiefnemer de mogelijkheid om het ontwikkelplan aan te passen.

#### Aanpassing plan

Als blijkt dat het aantal parkeerplaatsen dat binnen het plangebied wordt gerealiseerd lager is dan de parkeerbehoefte kan de initiatiefnemer zijn ontwikkelplan aanpassen. Mogelijk kan het aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied worden vergroot (waarbij de richtlijnen ten aanzien van de maatvoering van de parkeervakken natuurlijk in acht moeten worden genomen). De initiatiefnemer kan ook



besluiten om de parkeerbehoefte zodanig te verkleinen dat de voorziene parkeercapaciteit wel volstaat. Bijvoorbeeld door het aantal woningen of het aantal m<sup>2</sup> bvo kantoorruimte in het ontwikkelplan te verkleinen.

Daarnaast kan de mogelijkheid worden onderzocht om, met toestemming van het college en op kosten van de initiatiefnemer, parkeercapaciteit in de omliggende openbare ruimte toe te voegen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de acceptabele loopafstand.

Indien aanpassing van het ontwikkelplan niet mogelijk of niet wenselijk is, betekent dit dat de parkeerbalans nog altijd niet sluitend is. Het ontwikkelplan zal wat betreft parkeren dan ook niet akkoord worden bevonden, tenzij het college besluit om ontheffing te verlenen van de verplichting om voldoende parkeergelegenheid te realiseren.

#### Ontheffing

Indien een ontwikkelplan (ook na een eventuele aanpassingen) geen sluitende parkeerbalans heeft, wordt deze wat betreft parkeren niet akkoord bevonden. In voornoemd Paraplubestemmingsplan is immers gesteld dat een ontwikkelplan in voldoende parkeergelegenheid moet voorzien (zie juridische grondslag op pagina 5/6). In bepaalde gevallen heeft het college echter de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen. Het is evenwel belangrijk te beseffen dat het verlenen van een ontheffing het risico met zich meebrengt dat na realisatie parkeeroverlast ontstaat in de directe omgeving van de ontwikkeling.

*Rekenvoorbeeld: ontheffing op basis van kleinschaligheid*

*Een ontwikkeling voorziet in de omzetting van een oud bedrijfspand in centrumgebied naar een woongebouw met 2 sociale huur-appartementen (gestapelde woningen). Voor de appartementen dienen [2\*0,7pp] 1,4 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Het blijkt absoluut niet mogelijk om parkeercapaciteit binnen het plangebied te realiseren. Er is ook geen aftrek van het te realiseren aantal parkeerplaatsen mogelijk, omdat het bedrijfspand een ander maatgevend tijdstip kent dan de appartementen en bovendien al 10 jaar niet meer in gebruik is.*

*De gemeente heeft in dit geval de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen. Het tekort op de parkeerbalans is immers (afgerond) slechts 1 parkeerplaats waardoor de ontwikkeling kan worden aangemerkt als zeer kleinschalig. In dit geval wordt de geringe stijging in de parkeerdruk ondergeschikt beschouwd aan het belang dat de gemeente Velsen toekent aan het plaats kunnen vinden van (woning)bouwontwikkelingen. Deze dragen bij aan vernieuwing, verduurzaming en de lokale economie*

#### Ontheffing bij zeer kleinschalige ontwikkelingen

Zoals aangegeven op pagina 5 verleent de gemeente Velsen ontheffing op zeer kleinschalige ontwikkelingen die een parkeerbehoefte van (afgerond) 1 parkeerplaats genereren. Voor Velsen is het namelijk belangrijk dat er bouwontwikkelingen (met een dergelijke minimale parkeerbehoefte tot gevolg) ongehinderd plaats kunnen vinden. Deze dragen bij aan vernieuwing, verduurzaming en de lokale economie. Een initiatiefnemer heeft wel de inspanningsverplichting om het tekort op de parkeerbalans op 0 uit te laten komen.

#### Ontheffing op basis van artikel 3.3 Paraplubestemmingsplan

Als er geen openbare parkeercapaciteit beschikbaar is en/of de parkeerbalans van een ontwikkeling een tekort van meer dan (afgerond) 1 parkeerplaats heeft, is het verlenen van ontheffing (c.q. afwijken van voorliggende nota parkeernormen) alleen mogelijk op basis van artikel 3.3 van Paraplubestemmingsplan. Het college van burgemeester en wethouders kan daartoe besluiten indien het voldoen aan de bepalingen ten gevolge van bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit onredelijk bezwarend is. Afhankelijk van de specifieke situatie kan dit bij de ontwikkeling van iedere functie een rol spelen. De mogelijke parkeeroverlast die in de directe omgeving kan ontstaan door het tekort aan parkeerplaatsen is

in een dergelijk geval ondergeschikt aan de meerwaarde die realisatie van de ontwikkeling voor de samenleving vertegenwoordigt. Het verlenen van ontheffing op deze grond dient zorgvuldig onderbouwd te worden om precedentwerking te voorkomen.

Mocht de ontwikkeling (ook na een eventuele aanpassing) niet voldoen aan de gestelde parkeerbehoefte en er is geen reden om ontheffing te verlenen, dan volgt een negatief advies voor wat betreft parkeren. Dat kan leiden tot het niet verlenen van de omgevingsvergunning.

## 4 Fietsparkeren

De gemeente hecht waarde aan het stimuleren van het fietsgebruik en het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Dit resulteert veelal in het realiseren van veilige, meer comfortabele fietsroutes. In het vigerende fietsbeleidsplan is evenwel ook het 'bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen' benoemd als hoofddoelstelling.





---

In het verleden is regelmatig gebleken dat tijdens het ontwikkelproces niet of nauwelijks rekening wordt gehouden met het inpassen van fietsparkeervoorzieningen. Terwijl een kwalitatief goede inpassing na realisatie van een ontwikkeling vaak niet mogelijk is. Dit kan leiden tot een rommelig beeld bij een entree, de belemmering van een looproute of een verminderd gebruik van de fiets als vervoermiddel. Een initiatiefnemer dient dan ook inzichtelijk te maken op welke wijze fietsparkeervoorzieningen zijn ingepast in het ontwikkelplan.

Om een initiatiefnemer te bewegen ook echt fietsparkeervoorzieningen in te passen, is in voorliggende nota parkeernormen voor het

#### Fragment CROW Fietsparkeerkencijfers 2019

eerst voor een deel van de functies een kengetal opgenomen. Dit geeft een initiatiefnemer handvatten voor inpassing van een passende hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen. De CROW uitgave Fietsparkeerkencijfers 2019 (versie 4, maart 2020) is daarbij bepalend geweest voor de hoogte van de opgenomen kengetallen voor verschillende functies. Op basis van deze uitgave is uitgegaan van een gemiddeld kengetal per functie en is geen variatie in de hoogte daarvan aangebracht op grond van stedelijke zone, zoals wel bij de autoparkeernormen is gedaan. Dat onderscheid kan mogelijk wel in toekomstige parkeernormennota's worden gemaakt als meer onderzoek is gedaan naar fietsparkeren per stedelijke zone.

Sinds de vaststelling van de voorgaande nota parkeernormen (Parkeernormenbeleid 2015) is onderzoek naar fietsparkeren inmiddels dusdanig gevorderd dat onderzoeksgegevens wel betrouwbaar genoeg zijn om tot formulering van de (voor Velsen) eerste kengetallen voor fietsparkeervoorzieningen te komen. Dat onderzoek is echter nog niet voor elke functie even uitputtend gedaan en duurt daarom nog voort. In de uitgave Fietsparkeerkencijfers 2019 is dan ook steeds aangegeven in hoeverre bij een functie de gestelde kencijfers (waarop de opgenomen kengetallen gebaseerd zijn) gevalideerd zijn. Bij kengetallen die op basis van beperkt gevalideerde kencijfers tot stand zijn gekomen, is dat in bijlage 1 van voorliggende nota ook aangegeven. Daarnaast zijn er voor verschillende functies waarvoor geen fietsparkeerkencijfers beschikbaar zijn dus ook geen kengetallen voor fietsparkeren opgenomen.

Indien een initiatiefnemer een functie wil ontwikkelen waarvoor een kengetal op basis van een lage validatiegraad is opgenomen of helemaal geen kengetal is opgenomen, kan maatwerk uitkomst bieden. In dergelijke gevallen vindt overleg tussen initiatiefnemer en de gemeente plaats over de wijze waarop en mate waarin invulling wordt gegeven aan realisatie van fietsparkeervoorzieningen.