

Nota parkeernormen 2022

1. Uitgangspunten en leeswijzer

1.1. Inleiding

De nota parkeernormen Heiloo 2020 is het uitgangspunt voor de berekening van de parkeervraag voor een bouwplan en vervult een rol in het ruimtelijk toetsingskader voor nieuwbouw-, verbouw en transformatieontwikkelingen (situaties waarbij een gebouw of perceel een andere functie krijgt waardoor de parkeervraag verandert).

Aan de hand van deze nota wordt het aantal parkeerplaatsen voor auto's bepaald dat aangelegd en in stand gehouden moet worden. Aan te leggen parkeerplaatsen moeten voldoen aan kwalitatieve eisen die de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen waarborgen.

In deze nota zijn ook fietsparkeernormen opgenomen. Fietsen zijn een belangrijk (lokaal) vervoermiddel dat ook bij de verschillende bestemmingen moet kunnen worden geparkeerd.

1.2. Waarom een nieuwe nota parkeernormen?

Het huidige Parkeerbeleidsplan 2010 van de gemeente Heiloo is op 10 maart 2010 vastgesteld. Sindsdien is het autobezit en autobezit veranderd waardoor de in 2010 vastgestelde parkeernormen en de berekening van de parkeervraag niet (meer) aansluiten bij de huidige praktijk m.b.t. parkeren in Heiloo. Deze nota is een actualisatie van het parkeerbeleidsplan uit 2010. De parkeernormen en berekeningswijzen zijn aangepast aan nieuwe ontwikkelingen zoals de ontwikkeling van het autobezit en nieuw ontwikkelde woonvormen. Doordat nieuwbouwplannen kunnen worden beoordeeld met geactualiseerde parkeernormen, sluit de te stellen parkeereis beter aan bij de daadwerkelijke momentele parkeereis van een nieuwe ontwikkeling.

In deze nota is uitgegaan van het bestaande beleid en is geen nieuw beleid opgenomen.

1.3. Visie op parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen

Deze nota gaat uit van het in 2010 vastgestelde parkeerbeleid. Alleen de parkeernormen en de wijze waarop deze norm werkt wordt aangepast. In deze nota wordt geen andere keuze gemaakt m.b.t. de noodzaak van parkeerregulering (blauwe zones), vergunningsgebieden en andere maatregelen waardoor het parkeergedrag van bewoners en andere gebruikers van de openbare ruimte in Heiloo zou kunnen veranderen en het misschien mogelijk is om andere (lagere-) parkeernormen te hanteren.

Wel is, waar nodig, het beleid verduidelijkt en zijn de parkeernormen aangepast aan de CROW – parkeercijfers 2018¹.

Veranderingen van mobiliteitsgedrag en de mogelijke effecten daarvan op autobezit en mogelijke gevolgen daarvan voor het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen zijn niet in deze nota mee genomen. Om nieuw parkeerbeleid te kunnen maken en dat in parkeernormen te kunnen verwerken is het een gemeentelijke visie noodzakelijk die op deze ontwikkelingen in gaat, aangeeft hoe de gemeente daarmee om wil gaan en welke randvoorwaarden moeten ingevuld voordat dit omgezet kan worden in (nieuwe) parkeernormen.

1.4. Beïnvloeden en benutten van het gebruik van parkeerplaatsen

Zonder maatregelen om te sturen op autobezit en autobezit is er sprake van vraagvolgend parkeerbeleid in de gemeente Heiloo. Alleen rondom winkelcentrum 't Loo, het Raadhuisplein en het station van de NS liggen parkeerreguleringsgebieden in de vorm van blauwe zones. Nabij de scholen aan de Molenweg is het parkeren ook gereguleerd (zie bijlage 2).

Hiermee wordt voorkomen dat op drukke dagen werknemers en andere langparkeerders gebruik kunnen maken van de daar bestaande parkeerplaatsen en blijft er parkeerruimte voor bewoners en andere gewenste (kort)parkeerders beschikbaar.

1.5. Uitgangspunten

Bij het vaststellen van de parkeernormen heeft de gemeente de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- In iedere nieuwbouw- of transformatieontwikkeling is sprake van een bepaalde behoefte aan parkeerplaatsen. Aan de hand van deze nota parkeernormen wordt de omvang van deze behoefte bepaald.
- Nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen mogen niet leiden tot een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte waardoor bewoners hun auto niet meer kunnen parkeren.

1) Zie onder meer: publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht door het CROW in december 2018.

- De gemeente Heiloo streeft naar een flexibel parkeernormenbeleid. Deze flexibiliteit uit zich in de wijze waarop de parkeernormen worden toegepast en niet in de hoogte van de parkeernormen.
- Bedachte parkeeroplossingen leiden niet tot parkeeroverlast in de toekomst.

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen waarbinnen deze nota parkeernormen acteert. Hierin zijn onder andere de afwijkingsbevoegdheid en de overgangsregeling opgenomen. In het hierop volgende hoofdstuk 3, wordt ingegaan op de parkeernormen voor auto's. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het toepassingskader dat op deze nota van toepassing is. In hoofdstuk 5 zijn de parkeernormen voor fietsen opgenomen.

In hoofdstuk 6 tot slot wordt ingegaan op toekomstbestendige parkeeroplossingen.

Bijlage 1	Gebiedsindeling
Bijlage 2	Overzicht gebieden met parkeerregulering
Bijlage 3	Autoparkeernormen
Bijlage 4	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 5	Berekeningsaantallen private parkeerplaatsen
Bijlage 6	Fietsparkeernormen

2. Juridisch kader

2.1. De parkeernorm, parkeerbalans en de parkeereis

2.1.1. Parkeernorm

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn per 100 vierkante meter oppervlakte of per eenheid.

Op basis van deze parkeernormen wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt ook rekening gehouden met de aanwezigheid van doelgroepen en andere functies in een gebied (dubbelgebruik).

2.1.2. Parkeerbalans

Uit de parkeerbalans volgt een parkeerbehoefte. Deze behoefte dient op enige wijze te worden gefaciliteerd. Op hoofdlijnen kunnen hiervoor drie capaciteitsvormen worden aangewend.

1. Parkeren op eigen terrein;
2. Parkeren in private parkeervoorzieningen;
3. Parkeren in openbare parkeervoorzieningen (in de openbare ruimte of in parkeergarages).

2.1.3. Parkeereis

De parkeereis is in feite het resultaat van de parkeerbalans, in combinatie met de capaciteitsvormen (ook in aantallen) waarmee de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd. Een voorbeeld van een parkeereis is opgenomen in het onderstaande kader.

<p>Voorbeeld parkeereis</p> <p>Normatieve parkeerbehoefte: 50 parkeerplaatsen</p> <p>Capaciteitsvormen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkeren op eigen terrein: 20 parkeerplaatsen - Parkeren in private voorzieningen: 20 parkeerplaatsen - Parkeren in openbare parkeervoorzieningen: 10 parkeerplaatsen
--

2.2. Bestaande en nieuwe bestemmingsplannen

Deze nota parkeernormen heeft een relatie met het bestemmingsplan "Parapluplan Parkeren"² van de gemeente Heiloo (hier verder aangegeven als bestemmingsplan Parkeren). In het bestemmingsplan parkeren is een verwijzing opgenomen naar het "Parkeerbeleidsplan Heiloo 2010" en eventuele toekomstige wijzigingen (art. 3.1). Genoemd bestemmingsplan geldt voor de gehele gemeente en is volgens artikel 2 aanvullend op alle bestemmingsplannen, inclusief uitwerkingsplannen en wijzigingsplannen

2) Identificatiecode: NL.IMRO.0399.BPParkerenHLO2022-0301

in de gemeente Heiloo, welke ten tijde van de ter inzage legging van dit bestemmingsplan in werking waren.

2.3. Afwijkingsbevoegdheid

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (awb) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat deze afwijkingsbevoegdheid alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van het beleid onevenredig worden benadeeld, bevat het bestemmingsplan Parkeren een separate afwijkingsbevoegdheid van de algemene regel dat er voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd bij een bouwwerk (art. 3.2).

2.4. Overgangsregeling

Indien een aanvrager voor inwerkingtreding van de nota "Parkeernormen 2022 *Gemeente Heiloo*" een schriftelijke aanvraag voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning heeft ingediend, dan zijn op deze aanvraag de parkeernormen uit het "Parkeerbeleidsplan Heiloo 2010" van toepassing. Vallen echter de gestelde normen in de nota "Parkeernormen 2022 *Gemeente Heiloo*" lager uit, dan geldt deze nota.

3. De parkeernormen

Als basis voor haar parkeernormen kiest de gemeente Heiloo voor de meest recente parkeerkcijfers van het CROW. Deze cijfers zijn opgenomen in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht door het CROW in december 2018.

Om de CROW parkeerkcijfers te vertalen naar parkeernormen zijn een aantal stappen doorlopen. Dit hoofdstuk gaat in op deze stappen.

3.1. Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling

De gemeente Heiloo is een "matig stedelijke" gemeente volgens de door het CBS gebruikte indeling naar stedelijkheidsgraad. Dit betekent dat het gemiddelde aantal adressen per vierkante kilometer tussen de 1000 en 1500 adressen / km² ligt. In de voorgaande nota viel de gemeente Heiloo nog in de categorie "weinig stedelijk" maar door de realisatie van nieuwe woonwijken (o.a. Milko – terrein, Zandzoom) is het aantal adressen toegenomen, terwijl de oppervlakte van de gemeente gelijk is gebleven. De stedelijkheidsgraad is een van de indelingscriteria bij de parkeerkcijfers van het CROW.

Naast de bovenstaande stedelijkheidsgraden wordt de gemeente Heiloo onderverdeeld in een aantal verschillende gebieden. De autoafhankelijk in deze gebieden verschilt. In ieder van deze gebieden gelden daarom andere parkeernormen.

1. Centrum;
2. Schil;
3. Rest bebouwde kom;
4. Buiten gebied.

In bijlage 1 is een overzicht van deze gebieden opgenomen.

3.2. Verantwoording parkeernormen

Naast stedelijkheidsgraad, bevatten de CROW parkeerkcijfers bandbreedtes. Deze bandbreedtes zijn: minimum, gemiddeld en maximum.

Hoewel de gemeente Heiloo een aantal gebieden kent met parkeerregulering is ervoor gekozen om voor de hele gemeente uit te gaan van het gemiddelde van de bandbreedte. De gebieden met parkeerregulering zijn te klein om zonder parkeeroverlast in naastgelegen gebieden, een andere parkeernorm toe te kunnen passen.

In de volgende tabel staat de bandbreedte per gebied. De verantwoording van de gebiedsindeling is toegepast op basis van de CROW -cijfers.

Gebied	Ligging	Bandbreedte
1. Centrum	Centrum	Gemiddeld
2. Schil	Schil	Gemiddeld
3. Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	Gemiddeld
4. Buitengebied	Buitengebied	Gemiddeld

3.3. Parkeernormen voor verschillende functies

In bijlage 3 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. Indien een functie niet in deze bijlage is opgenomen, wordt een parkeernorm gebruikt van een zo veel mogelijk vergelijkbare functie.

Woonfuncties

De gemeente Heiloo maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende woonfuncties. Het kan voorkomen dat voor een te realiseren woonfunctie geen parkeernorm is opgenomen. In dit geval dient de parkeernorm te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare woonfunctie. Op het moment dat dit op bezwaren stuit, worden initiatiefnemers verzocht contact op te nemen met de gemeente. Voor het bepalen van de parkeernorm is ervoor gekozen om uit te gaan van de grootte van de woning en niet van de in de CROW-normen aangehouden indeling in goedkope -, middel dure – en dure woningen om duidelijk te zijn naar initiatiefnemers en geen onduidelijkheden te krijgen over het exacte prijsniveau van een woning.

Overzicht woonfuncties	
Koopwoningen	
–	Koop, huis, vrijstaand
–	Koop, huis, twee-onder-een-kap
–	Koop, huis, tussen/hoek
–	Koop, appartement, >95 m ²
–	Koop, appartement, 80 m ² – 95m ²
–	Koop, appartement, < 80m ²
Huurwoningen	
–	Huur, eengezinswoning > 95m ²
–	Huur, eengezinswoning < 95m ² (inclusief sociale huur)
–	Huur, appartement > 95m ²
–	Huur, appartement 80 m ² - 95m ²
–	Appartement 50m ² – 80m ²
–	Appartement <50 m ²
Kamerverhuur en zorgwoningen	
–	Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)
–	Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig
–	Aanleunwoning en serviceflat
–	Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)

Bezoekersdeel woningen

De parkeernorm voor woningen bestaat uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel. De norm voor bezoekers verschilt per gebied.

Voor het bezoekersdeel van de parkeernorm voor woningen geldt dat deze ook daadwerkelijk door bezoekers kan worden gebruikt en niet op een afgesloten deel van het terrein of in een parkeergarage liggen waar bezoekers geen toegang hebben.

Gebied	Bezoekersnorm
1. Centrum	0,2
2. Schil	0,2
3. Rest bebouwde kom	0,3
4. Buitengebied	0,3

Overige functies

In bijlage 2 zijn voor een groot aantal functies parkeernormen opgenomen. Onder andere voor winkel-functies, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. In de berekeningswijze zijn parkeernormen voor

dit soort functies vaak gebaseerd op bijpassende eenheden. De parkeernorm voor een huisartsenpraktijk gaat bijvoorbeeld uit van het aantal behandelkamers.

Bezoekersdeel overige functies

Voor deze functies is geen apart bezoekersaandeel in deze nota opgenomen. Het toepassen van het bezoekersaandeel in de parkeernorm van de CROW-kencijfers leidt vaak tot hele kleine aantallen parkeerplaatsen voor bezoekers of parkeerplaatsen voor personeel. Uitgangspunt is daarom dat alle parkeerplaatsen door zowel personeel als bezoekers kan worden gebruikt.

3.4. Kwalitatieve eisen parkeervoorzieningen

Bij het beoordelen of een parkeervoorziening voldoende bruikbaar is hanteert de gemeente voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte de richtlijnen van het CROW zoals die onder meer in het ASVV zijn opgenomen. Parkeergarages en parkeerplaatsen op eigen terrein moeten voldoen aan de voorschriften van het NEN 2443.

Naast de bovenstaande fysieke eisen moeten parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor de doelgroep waarvoor ze bestemd zijn. Dit wil zeggen dat bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor bezoekers bereikbaar moeten zijn voor deze bezoekers

4. Het toepassingskader

De gemeente Heiloo heeft een bepaalde werkwijze voor ogen op basis waarvan de parkeernormen worden toegepast. Deze werkwijze wordt het toepassingskader genoemd.

4.1 Van parkeernorm naar parkeereis



In de bovenstaande figuur is het toepassingskader schematisch weergegeven. Dit schema wordt in de volgende paragraaf toegelicht. In het schema is onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod.

4.2 Bepaling parkeervraag

Stap 1: normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is. Hiertoe levert de initiatiefnemer een parkeerbalans aan. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere te realiseren functie de berekening: functie * parkeernorm te worden uitgevoerd.

Stap 2: mobiliteitscorrectie

In nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernorm(en) die in deze nota zijn opgenomen, naar verwachting leiden tot een overschot aan parkeerplaatsen. Wanneer hier sprake van is, kan door een initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie worden onderbouwd.

In het onderstaande kader wordt verder ingegaan op de mobiliteitscorrectie. Hierbij worden ook enkele voorbeelden van mobiliteitscorrecties beschreven.

Mobiliteitscorrectie

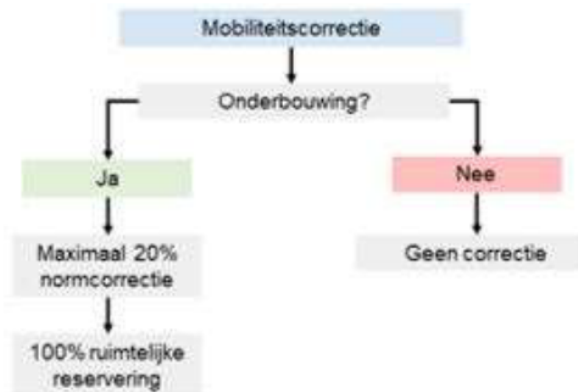
De mobiliteitscorrectie biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om een onderbouwde correctie te doen op de te hanteren parkeernormen. Aan een mobiliteitscorrectie kunnen verschillende argumenten ten grondslag liggen.

Enkele voorbeelden zijn:

- De ontwikkellocatie is gelegen op een locatie waar de aanwezigheid van OV-verbindingen leidt tot een lagere parkeerbehoefte;
- De inzet van deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen) leidt tot een verlaging van de behoefte aan parkeerplaatsen;
- De initiatiefnemer kan aantoonbaar maken dat de ruimtelijke ontwikkeling niet tot een verhoging van de parkeerbehoefte zal leiden.

Toepassingskader mobiliteitscorrectie

In het onderstaande schema is de werkwijze opgenomen die de gemeente hanteert bij het toepassen van een mobiliteitscorrectie. Zoals uit het schema blijkt moet aan een mobiliteitscorrectie altijd een onderbouwing ten grondslag liggen. Indien deze onderbouwing beschikbaar is, kan de parkeerbehoefte met max. 20% worden gecorrigeerd. Het gecorrigeerde gedeelte van de parkeerbehoefte dient echter voor 100% te zijn opgenomen als ruimtelijke reservering.



Een ruimtelijke reservering kan bestaan uit fysiek ruimte reserveren of bijvoorbeeld door in de nabije omgeving van de ontwikkellocatie parkeerplaatsen kopen of huren (of de mogelijkheid hiertoe). De ruimtelijke reservering vormt het terugval scenario. Blijkt een mobiliteitsconcept in de praktijk toch niet te werken dan kan met de gereserveerde ruimte deze extra parkeerbehoefte in een later stadium alsnog worden gefaciliteerd.

Stap 3: vaststelling parkeerbehoefte

Nadat eventuele mobiliteitscorrectie is toegepast, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat fysiek gefaciliteerd dient te worden. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte is nog geen dubbelgebruik toegepast, deze berekening vindt plaats bij de bepaling van het parkeeraanbod.

4.3. Bepaling parkeeraanbod

Stap 4: parkeerplaatsen eigen terrein

Uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein, binnen het bouwplan, plaats moet vinden. De initiatiefnemer mag echter ook gebruik maken van eventueel beschikbare private parkeerplaatsen in de omgeving zoals in stap 5 is aangegeven of gebruikmaken van een afkoopregeling.

Vastlegging parkeren op eigen terrein.

Parkeerplaatsen die aangelegd of gebouwd worden als onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling dienen ook als zodanig gebruikt te worden. Als bijvoorbeeld bij woningen eigen parkeerplaatsen worden aangelegd is er geen noodzaak om van het openbare parkeerareaal gebruik te maken. De gemeente Heiloo hanteert hiervoor een zogenaamd POET³ overzicht.

3) Parkeren Op Eigen Terrein; dit is een overzicht waarin is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen binnen een bouwplan zijn gerealiseerd, of er plaatsen voor het bouwplan buiten het bouwplan zijn gerealiseerd en waar deze zijn gesitueerd.

Ruimtelijke ontwikkelingen met eigen parkeerplaatsen worden op dit overzicht geplaatst en de betreffende gebouwen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning of ontheffing, ook niet als in de toekomst parkeerregulering in de omgeving wordt ingevoerd.

Berekening aantal te realiseren parkeerplaatsen eigen terrein

Parkeerplaatsen die niet onafhankelijk van elkaar bereikt kunnen worden, tellen niet volledig mee bij de vaststelling van het aantal parkeerplaatsen. Zie hiervoor bijlage 5.

Stap 5: parkeerplaatsen privaat

In de directe omgeving van een ontwikkellocatie kan, op het moment dat de geplande functies hun parkeerbehoefte genereren, (gedeeltelijk) ongebruikte private parkeercapaciteit aanwezig zijn. Als de parkeercapaciteit zoals in het bestemmingsplan Parkeren is aangegeven, binnen de acceptabele loopafstanden van de ontwikkellocatie ligt (zie tabel) kan deze worden ingezet om te voldoen aan de parkeerbehoefte van het bouwplan.

Het gebruik van de private parkeerplaatsen moet voor tenminste tien jaar contractueel worden vastgelegd. Daarnaast dient de initiatiefnemer aannemelijk te maken dat parkeerders ook van de parkeerplaatsen gebruik kunnen en gaan maken. De fysieke toegankelijkheid van de parkeervoorziening speelt in dit kader een belangrijke rol.

Als gebruik wordt gemaakt private parkeerplaatsen wordt deze opgenomen in het POET overzicht. Private parkeerplaatsen kunnen slechts eenmaal aan een ontwikkeling worden toegewezen. Als na de termijn van 10 jaar een op de POET-lijst – staande parkeerplaats niet (meer) beschikbaar is, is de eigenaar / gebruiker verantwoordelijk voor het vinden van een alternatief en kan de gemeente daar niet op worden aangesproken.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter (100-250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 – 600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Berekening aantal te realiseren parkeerplaatsen privaat

Parkeerplaatsen die niet onafhankelijk van elkaar bereikt kunnen worden, tellen niet volledig mee bij de vaststelling van het aantal parkeerplaatsen. Zie hiervoor bijlage 5.

Stap 6: parkeerplaatsen openbaar

De situatie kan zich voortdoen dat, wanneer stap 4 en stap 5 zijn doorlopen, nog niet voor de volledige parkeerbehoefte een oplossing is gevonden. Wanneer dit het geval is kan de initiatiefnemer een verzoek indienen om gebruik te maken van parkeermogelijkheden in de openbare ruimte.

Afkoopregeling

Als aangetoond kan worden dat gebruik kan worden gemaakt van al bestaande openbare parkeerplaatsen, kan het gebruik daarvan worden afgekocht tegen een laag tarief. Indien er geen parkeercapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar is, maar is er wel een mogelijkheid om in de toekomst extra parkeerplaatsen aan te leggen, hanteert de gemeente een hoog tarief. De hoogte van de afkoopsommen worden door het college bepaald. In het kader van een afkoopregeling gedane betalingen worden toegevoegd aan het gemeentelijk parkeerfonds.

Als criterium voor het gebruik van bestaande openbare parkeervoorzieningen geldt dat na afwenteling van (het resterende gedeelte van) de parkeerbehoefte, de parkeerdruk niet hoger mag zijn dan 85%. Om aan te tonen of dit wel of niet het geval is, is inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk. De bestaande parkeerdruk dient door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt met behulp van een parkeertelling.

Indien er door het initiatief van de aanvrager extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte moeten worden aangelegd, honoreert de gemeente een dergelijk verzoek alleen indien hierdoor geen belangen van omwonenden worden geschaad en de aanleg van parkeerplaatsen niet in strijd is met ruimtelijk beleid, groen beleid en/of ecologisch beleid.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te voeren, is het advies om allereerst contact met de gemeente op te nemen. De gemeente voert met regelmaat parkeertellingen uit. Daarnaast

stelt de gemeente bepaalde eisen waar een parkeertelling aan moet voldoen (omvang onderzoeksgebied, aantal telmomenten, wijze van meten etc.).

Resultaat: de parkeereis

Nadat alle beschreven stappen zijn doorlopen, is bekend wat de parkeerbehoefte is die gepaard gaat met de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Ook is bekend op welke wijze deze behoefte wordt gefaciliteerd. Bij woningen is daarbij een onderscheid gemaakt tussen parkeerplaatsen die nodig zijn om het autobezit van bewoners te faciliteren en voor de bezoekers van de bewoners. Bij alle andere functies wordt geen onderscheid gemaakt tussen vaste gebruikers en bezoekers. Het totaal aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeereis genoemd. De parkeereis wordt in de omgevingsvergunning vastgelegd.

4.4. Vrijstelling bij kleinschalige ontwikkelingen

Bij kleinschalige ontwikkelingen is het in het algemeen lastig om te voldoen aan de volgens deze nota te stellen parkeereis terwijl er in de praktijk geen extra parkeervraag ontstaat door de desbetreffende ontwikkeling. Het is daarom ook niet noodzakelijk om een parkeereis te stellen.

Om dergelijke kleine ontwikkelingen niet onmogelijk te maken kan de gemeente deze vrij stellen van de verplichting om te voldoen aan de parkeereis. Deze vrijstelling geldt voor ontwikkelingen waarbij de parkeereis niet groter is dan 2 parkeerplaatsen en wordt alleen toegepast als er sprake is van een kleine uitbreiding van een al op de locatie uitgeoefende (bedrijfsmatige) activiteit.

De vrijstelling is niet bedoeld voor woningsplitsingen. Bij het splitsen van woningen en/of nieuwe (bedrijfsmatige) activiteiten is er wel sprake van een toename van de parkeervraag.

4.5. Saldering bij functiewijziging

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een nieuwe functie. Ook kan bijvoorbeeld een kavel een andere bestemming krijgen waardoor de parkeervraag verandert. In veel gevallen leidde de oorspronkelijke bestemming ook tot een bepaalde parkeerbehoefte die (gedeeltelijk) in de openbare ruimte werd opgelost.

De (openbare) parkeerplaatsen die in de bestaande situatie bestemd zijn om deze parkeerbehoefte te faciliteren, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe heet salderen.

Bij het salderen moet rekening worden gehouden met de momenten waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert.

De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt daarom voor ieder dagdeel gesaldeerd. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd. Bijlage 4 bevat de aanwezigheidspercentages per dagdeel voor de verschillende te onderscheiden functies bij salderen.

Er mag uitsluitend gesaldeerd worden als de oorspronkelijke functie de afgelopen vijf jaar legaal gebruikt werd. Indien een pand of perceel langer dan 5 jaar geen of een tijdelijke functie heeft gehad, mag deze niet gesaldeerd worden. Dat geldt ook indien een pand of perceel in de afgelopen 5 jaar (gedeeltelijk) tijdelijk als parkeervoorziening is gebruikt. In de volgende figuur wordt een rekenvoorbeeld weergegeven.

Rekenvoorbeeld: salderen

In dit rekenvoorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalige kantoorfunctie gesaldeerd. Het gebouw krijgt een nieuwe bestemming als supermarkt. Om de beschreven werkmethode te verduidelijken, wordt voor beide functies een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen aangehouden. Omwille van de eenvoud wordt slechts voor een aantal dagdelen de maatgevende parkeerbehoefte bepaald. Ook wordt het bezoekersaandeel niet apart berekend.

Uit onderstaande tabel kan worden afgeleid dat de maatgevende parkeerbehoefte van een kantoorfunctie zich op een ander moment voordoet dan bij een supermarkt. Dit resulteert erin dat ten behoeve van de nieuwe supermarkt 20 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	koopavond	Zaterdagmiddag
Aanwezigheidspercentage kantoor	100%	100%	5%	0%
Aanwezigheidspercentage supermarkt	30 %	60%	80%	100%
Kantoorgebouw (oud)	20	20	1	0
Supermarkt (nieuw)	6	12	16	20

Resultaat (oud - nieuw)	+14	+8	-15	-20
--------------------------------	-----	----	-----	-----

5. Fietsparkeernormen

Naast parkeernormen voor de auto hanteert de gemeente Heiloo ook parkeernormen voor de fiets. Naast het stellen van kwantitatieve eisen in de vorm van parkeernormen, worden ook kwaliteitseisen gesteld waar nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen. Als basis voor de fietsparkeernormen kiest de gemeente Heiloo voor de meest recente fietsparkeerkencijfers van het CROW.

De verdeling van de fietsparkeerplaatsen in rekken, beugels en (gereserveerde) verharde ruimte is afhankelijk van de situatie ter plaatse en de samenstelling van de te verwachten fietsen op het bouwplan. Deze wordt daarom per bouwplan in overleg met de initiatiefnemer bepaald.

5.1. Totstandkoming fietsparkeernormen

De fietsparkeerkencijfers kennen, net als de autoparkeerkencijfers, gebiedsindeling (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) en een bandbreedte. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. Gezien het fietsgebruik, de stedelijkheidsgraad en de gemeentelijke ambitie kiest Heiloo in beginsel voor om de maximum van de bandbreedte en de kencijfers voor de schil. In die gevallen waarbij in de kencijfers van het CROW een zeer ruime bandbreedte wordt gehanteerd en de functie in het algemeen een breder verzorgingsgebied heeft dan alleen de waarin de functie ligt (bijvoorbeeld een kerk en theater), is de gemiddelde norm gehanteerd. De fietsparkeernormen zijn in bijlage 6 opgenomen.

Voor woningen en appartementen zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Dit omdat in de bouwverordening een berging verplicht is bij woningen en deze ook gebruikt kan worden voor het stallen van fietsen.

5.2. Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen en toepassing

Fietsparkeerplaatsen kennen verschillende verschijningsvormen. Ze komen voor als rekken waar fietsen in worden geschoven, rekken of beugels waar fietsen tegenaan kunnen worden geplaatst en aan vast kunnen worden gezet en in de meest eenvoudige vorm als een verhard stuk terrein waarop een fiets met een standaard kan worden neergezet. Omdat fietsen tegenwoordig in verschillende uitvoeringsvormen voorkomen, is een dergelijke variatie aan uitvoeringsvormen van fietsparkeerplaatsen ook noodzakelijk.

Dit om te voorkomen dat de aangebrachte stallingsvoorzieningen niet (kunnen) worden gebruikt. Indien beugels of rekken worden geplaatst heeft de gemeente, om te voorkomen dat een fiets niet in de stalling (kan) worden neergezet of dat fietsen door het stallen kunnen worden beschadigd, een voorkeur voor fietsenrekken die voldoen aan de eisen van de stichting FietsParKeur⁴. Om diefstal te voorkomen heeft de gemeente een voorkeur voor stallingen met een aanbindmogelijkheid.

De locatie van fietsparkeerplaatsen is, in het bijzonder bij bestemmingen met kortdurend bezoek, belangrijk. Fietsenstallingen moeten daarom zo dicht mogelijk bij de ingang worden geplaatst in het zicht van de fietsers.

Ook voor fietsparkeerplaatsen is het uitgangspunt dat zij op eigen terrein binnen het bouwplan worden gerealiseerd. Als dit niet mogelijk is op eigen terrein in de nabijheid van de ingang dan kan het gebruik worden afgekocht.

Indien gebruik kan worden gemaakt van bestaande fietsparkeerplaatsen binnen een redelijke afstand, dan wordt een laag tarief gehanteerd. Het is in dit geval de taak de initiatiefnemer om te motiveren waarom voor (een deel van) de parkeereis gebruik kan worden gemaakt van bestaande, al aanwezige, fietsparkeerplaatsen. Indien een initiatiefnemer gebruik wil maken van deze mogelijkheid, is het verstandig om overleg te voeren met de gemeente over de aan te leveren motivatie. .

Indien geen gebruik gemaakt kan worden van bestaande fietsparkeerplaatsen en er is wel een mogelijkheid om in te toekomst fietsenstallingen aan te leggen, hanteert de gemeente een hoog tarief. Voorwaarde daarbij is dat de fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd zonder dat de doorgang voor andere verkeersdeelnemers wordt belemmerd, er hierdoor geen belangen van omwonenden worden geschaad en de aanleg van fietsenstallingen niet in strijd is met ruimtelijk beleid, groen beleid en/of ecologisch beleid van de gemeente.

4) Stichting fietsparkeur, Nieuwegein

De hoogte van de afkoopsommen worden door het college bepaald. In het kader van een afkoopregeling gedane betalingen worden toegevoegd aan het gemeentelijk parkeerfonds en gewaarmerkt als bedragen bedoeld voor fietsparkeerplaatsen.

6. Toekomstbestendige parkeeroplossingen

Het is van belang dat alle afspraken die gemaakt worden tussen de gemeente en initiatiefnemers over de parkeeroplossing op de juiste manier worden geborgd. Zo wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot parkeeroverlast in de omgeving.

6.1 Van de theoretische naar een praktische oplossing

Uit het in hoofdstuk 3 beschreven toepassingskader volgt een theoretische parkeeroplossing. Om te waarborgen dat deze oplossing ook in de praktijk tot de gewenste parkeersituatie leidt, wordt de theoretische parkeeroplossing vertaald naar de praktische parkeersituatie.

De gemeente Heiloo legt in de omgevingsvergunning, waar noodzakelijk geacht, vast op welke wijze de beoogde parkeersituatie geborgd wordt.

6.2 Vastlegging in de omgevingsvergunning: kwantitatief en kwalitatief

In de omgevingsvergunning wordt opgenomen welke parkeereis toebehoort tot de te realiseren functies in een nieuwbouw- of transformatieontwikkeling. Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten benoemd:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen;
- De ligging van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld (op eigen terrein dan wel in de openbare ruimte).

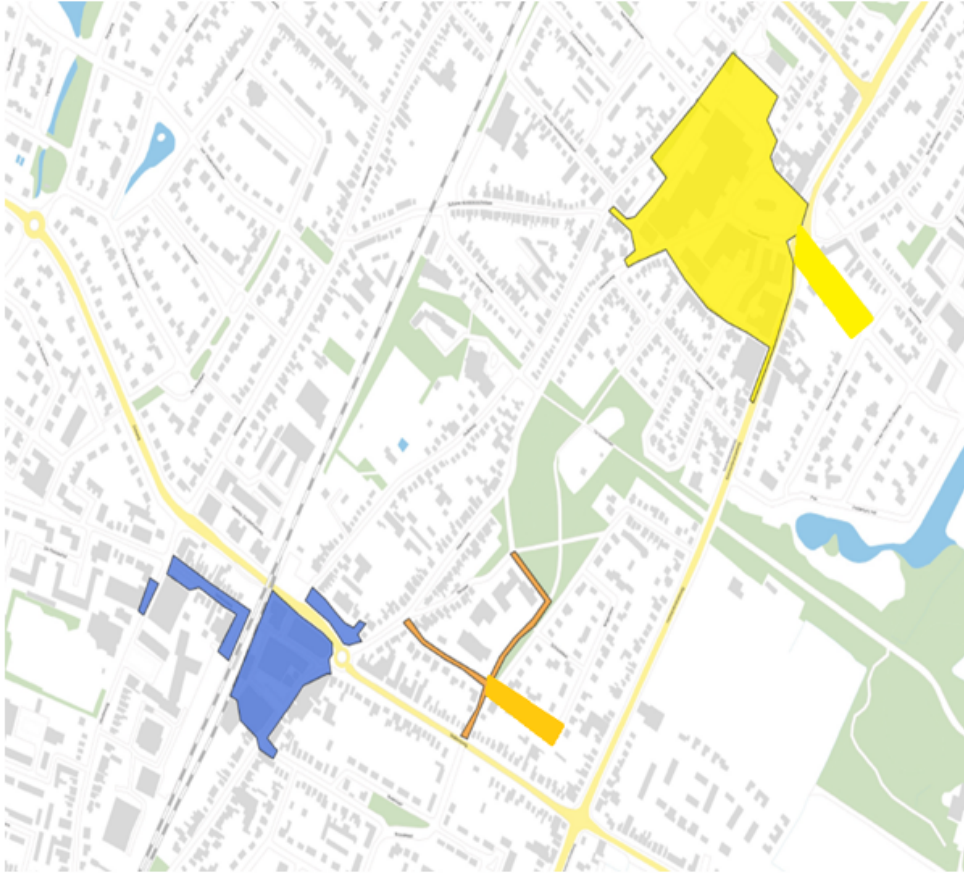
In een nadere aanwijzing kan worden ingegaan op bezoekers van bewoners. Op het moment dat ervoor wordt gekozen om deze doelgroep in een private parkeervoorziening te laten parkeren, moeten zij ook van deze voorziening gebruik kunnen maken. Een van de vragen die moet worden beantwoord is: hoe betreden bezoekers van bewoners de parkeervoorziening?

In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is georganiseerd.

Bijlage 1 – Overzicht stedelijke zones



Bijlage 2 – Overzicht parkeerregulering



Bijlage 3 – Parkeernormen (auto)

Hoofdgroep wonen (per woning)

	Centrum	Schil-cen- trum	Rest bebouw- de kom	Buitengebied
Koop, vrijstaand	1,8	1,9	2,2	2,4
Koop, twee onder een kap	1,7	1,8	2,1	2,2
Koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	2
Koop, etage > 120 m ² bvo	1,6	1,7	2	2,1
Koop, etage 80 – 120 m ² bvo	1,4	1,6	1,8	1,9
Koop, etage <80 m ² bvo	1,3	1,4	1,6	1,6
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,7	1,9	2,0
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	1,6
Huur, etage, boven 120 m ² bvo	1,4	1,6	1,8	1,9
Huur, etage 80 - 120 m ² bvo	1,1	1,2	1,4	1,4
Huur, etage 50-80 m ² bvo	1,2	1,2	1,2	1,2
Huur, etage tot 50 m ²	1	1	1	1
Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	0,6	0,7	0,7	0,7
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,3	0,3	0,3	0,3
Aanleunwoning en serviceflat	1,1	1,1	1,1	1,2
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house; meestal grondgebonden)	0,6	0,7	0,7	0,7

Hoofdgroep werken (per 100 m² bvo)

	Centrum	Schil-cen- trum	Rest bebouw- de kom	Buitengebied
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2	2,1	2,6
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,1	2,4	2,9	3,6
Bedrijf, arbeidsintensief/ bezoeker extensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2	2,4	2,4
Bedrijf, arbeidsextensief/ Bezoeker Extensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	0,9	1,1	1,1
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,8	2

Hoofdgroep winkelen en boodschappen (per 100 m² bvo)

	Centrum	Schil-cen- trum	Rest bebouw- de kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt, <600 m ² bvo	1,9	2,7	3,5	N.V.T.
Discountsupermarkt	3,3	4,9	6,5	N.V.T.
Fullservice supermarkt (laag en gemid- deld prijsniveau)	3,1	4,7	5,4	N.V.T.
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,6	4	4,9	N.V.T.
Grote supermarkt	6	6,9	7,7	N.V.T.
Groothandel in levensmiddelen	N.V.T.	6,4	6,4	N.V.T.
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)cen- trum	3,3	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.
Buurt- en dorpscentrum	N.V.T.	3,1	3,7	N.V.T.

Wijkcentrum (klein)	N.V.T.	3,7	4,5	N.V.T.
Weekmarkt bij kleine wijk-, buurt- en dorpscentrum (per m1 kraam)	0,2	0,2	0,2	N.V.T.
Kringloopwinkel	N.V.T.	1,3	1,9	2,3
Bruin- en witgoedzaken	4	5,9	7,9	9,3
Woonwarenhuis/ woonwinkel	1,3	1,7	1,9	2
Woonwarenhuis (zeer groot)	N.V.T.	N.V.T.	5,1	5,2
Bouwmarkt	N.V.T.	1,9	2,4	2,5
Tuincentrum	N.V.T.	2,3	2,6	2,9
Groencentrum	N.V.T.	2,3	2,6	2,9

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning (per 100 m² bvo)

	Centrum	Schil-centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek	0,5	0,8	1,2	1,4
Museum	0,6	0,8	1,1	N.V.T.
Sociaal cultureel centrum/wijk-/verenigingsgebouw	2	2	2	N.V.T.
Bioscoop	3,2	8	11,2	13,7
Filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	9,9
Theater/schouwburg	7,4	8	9,8	12
Biljart-/snookercentrum (per tafel)	0,9	1,2	1,4	1,8
Dansstudio	1,6	3,9	5,5	7,4
Fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,8	6,5
Fitnesscentrum	1,4	3,4	4,8	6,5
Welnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	N.V.T.	N.V.T.	9,3	10,3
Sauna, hammam	2,5	4,6	6,7	7,3
Sporthal	1,6	2,2	2,9	3,5
Sportzaal	1,2	2	2,8	3,6
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5
Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2
Zwembad overdekt (per 100 m ² bassin)	N.V.T.	10,7	11,5	13,3
Sportveld (per hectare netto terrein)	20	20	20	20
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	4,7	5,1
Manege (paardenhouderij) (per box)	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	0,4
Volkstuin (per 10 tuinen)	N.V.T.	1,3	1,4	1,5

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

	Centrum	Schil-centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping (kampeerterrein) (per standplaats)	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	1,2
Bungalowpark (huisjescomplex) (per bungalow)	N.V.T.	N.V.T.	1,7	2,1
Hotel/appartement/recreatiewoning (per kamer)	0,8	0,8	0,8	0,8
Café/bar/cafetaria (per 100m ² bvo)	5	5	6	N.V.T.
Restaurant (per 100 m ² bvo)	9	9	13	N.V.T.

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Centrum	Schil-centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	2,1	2,5	3	3,3
Apotheek (per apotheek)	2,3	2,8	3,2	N.V.T.
Fysiotherapiepraktijk -centrum (per behandelkamer)	1,3	1,5	1,8	2
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,4	1,6	1,9	2,2
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,3	1,6	1,9	2,2
Tandartspraktijk -centrum (per behandelkamer)	1,6	2	2,4	2,7
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,6	1,9	2,2	2,5
Crematorium (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	N.V.T.	N.V.T.	30,1	30,1
Begraafplaats (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	N.V.T.	N.V.T.	31,6	31,6
Religiegebouw (per zitplaats)	0,15	0,15	0,15	N.V.T.

Bijlage 4 – Aanwezigheidspercentages

Functies	werkdag					Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Koopavond	Nacht	Ochtend	Middag	Middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	75%	75%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	80%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	45%
Restaurant	10%	40%	100%	75%	0%	40%	100%	75%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bijlage 5 – Berekeningsaantallen private parkeerplaatsen auto

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal
Enkele oprit (minimaal 5 meter)	1	1
Lange oprit (minimaal 10 meter)	2	1,3
Lange oprit (minimaal 15 meter)	3	2,3
Dubbele oprit (breedte minimaal 4,5 meter)	2	2
Garage	1	0,5

Bijlage 6 – Fietsparkeernormen

Functie	Eenheid	Parkeernorm
Werken		
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	2,0
Kantoor met balie (bezoekers)	Per balie	7,0
Winkelen en boodschappen doen		
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	4,0
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	4,3
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,4
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,6
Winkelen en boodschappen doen		
Fastfoodrestaurant	Per locatie	15,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m ² bvo	23,0
Restaurant (luxe)	Per 100 m ² bvo	7,0
Onderwijsvoorzieningen		
Basisschool (leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,0
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,7
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	16,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,9
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	14,0
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	1,0
Functie	Eenheid	Parkeernorm
Zorgvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen		
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	10,0
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	7,0
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	8,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	2,0
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,7
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	40,0
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,4
Sport, cultuur en ontspanning		
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	5,0
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	4,3
Fitness	Per 100 m ² bvo	5,8
Museum	Per 100 m ² bvo	1,4
Sporthal	Per 100 m ² bvo	3,9
Sportveld	Per ha. netto terrein	61,0
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	6,2
Stadion	Per 100 zitplaatsen	14,0
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	32,0
Theater	Per 100 zitplaatsen	21,0
Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	43,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	32,0