



Nota Parkeernormen Zandvoort 2025

De raad der gemeente Zandvoort,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,

Besluit:

1. de 'Nota Parkeernormen Zandvoort 2025' vast te stellen, met dien verstande dat in de Nota Parkeernormen Zandvoort 2025, hoofdstuk 4.4 *Reserve investeringen parkeren* (afkoopregeling), de tariefsystematiek als volgt wordt gewijzigd:

Nieuwe bepaling (trapsgewijs):

1. Voor woningbouwprojecten van maximaal 10 woningen zijn de eerste tien (10) parkeerplaatsen die niet op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, altijd afkoopbaar tegen een vast tarief van € 5.000 per parkeerplaats.
2. Voor de elfde (11e) en elke daaropvolgende parkeerplaats wordt het reguliere hogere afkooptarief gehanteerd conform de geldende staffel.
3. De afkoopsom wordt trapsgewijs opgebouwd per parkeerplaats; het hogere tarief geldt alleen voor het deel boven de eerste 10 parkeerplaatsen.

Toelichting:

Met deze wijziging blijven de eerste tien parkeerplaatsen in elk woningbouwproject afkoopbaar voor € 5.000 per plek, ongeacht de projectomvang. Zo voorkomen we dat projecten bewust kleiner worden gehouden en stimuleren we dat elke extra woning wordt gerealiseerd. De trapsgewijze opbouw zorgt bovendien voor een eerlijke balans tussen haalbaarheid voor ontwikkelaars en opbrengst voor de gemeentelijke parkeervoorzieningen.

2. de Parkeernormennota 2021 in te trekken.

de griffier,

de voorzitter,

1. Inleiding

Waarom een Parkeernormennota?

De beschikbare openbare ruimte in Zandvoort wordt schaarser omdat steeds meer functies hierop beslag leggen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn wenselijk voor de (economische) ontwikkeling en leefbaarheid van de gemeente, maar leggen ook de nodige druk op die openbare ruimte. Eén van de instrumenten om de druk op de kostbare openbare ruimte te beheersen, is een Nota Parkeernormen.

Waarom een nieuwe Parkeernormennota?

Deze Nota Parkeernormen 2025 vervangt de Nota Parkeernormen 2021. De basis van de Nota Parkeernormen 2021 is al gelegd in de Nota Parkeernormen van 2012. Een belangrijk verschil ten opzichte van destijds is de gewijzigde parkeersituatie in Zandvoort. In de hele kern van Zandvoort geldt inmiddels betaald parkeren, alleen Bentveld is niet gereguleerd. Toeristische bezoekers worden via de tariefstelling verleid om gebruik te maken van grote parkeervoorzieningen aan de randen van Zandvoort en om andere modaliteiten te gebruiken zoals de fiets en het openbaar vervoer. Binnen de kern is hierdoor meer ruimte voor het parkeren van bewoners, hun bezoek en werknemers ontstaan. Uit parkeertellingen blijkt dat, op enkele piekdagen in de zomer na, in Zandvoort inmiddels (ruim) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. En zelfs op piekdagen is er in de woonstraten nog wel een vrije plek in de buurt beschikbaar, al is het soms wat verder weg dan men gewend is. Bovendien anticiperen veel Zandvoorters op de drukte tijdens de piekdagen, door bijvoorbeeld niet met de auto weg te gaan. Deze Nota Parkeernormen 2025 gaat daarom uit van de praktijk op niet-piekdagen, omdat op piekdagen 'nooit' voldoende parkeergelegenheid aanwezig zal zijn.

Door de gewijzigde parkeersituatie in Zandvoort is het mogelijk om minder strikte beleidsregels te hanteren dan in de Nota Parkeernormen 2021, zodat ruimtelijke ontwikkelingen makkelijker van de grond kunnen komen zonder een te hoge toename van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Dit geldt in het bijzonder voor de gewenste ontwikkeling van woningen, die door de unieke geografische positie



van Zandvoort te midden van (beschermde) natuurgebieden, vaak binnenstedelijk gerealiseerd moeten worden. Hierdoor is het oplossen van de parkeereis op eigen terrein veelal een lastige opgave.

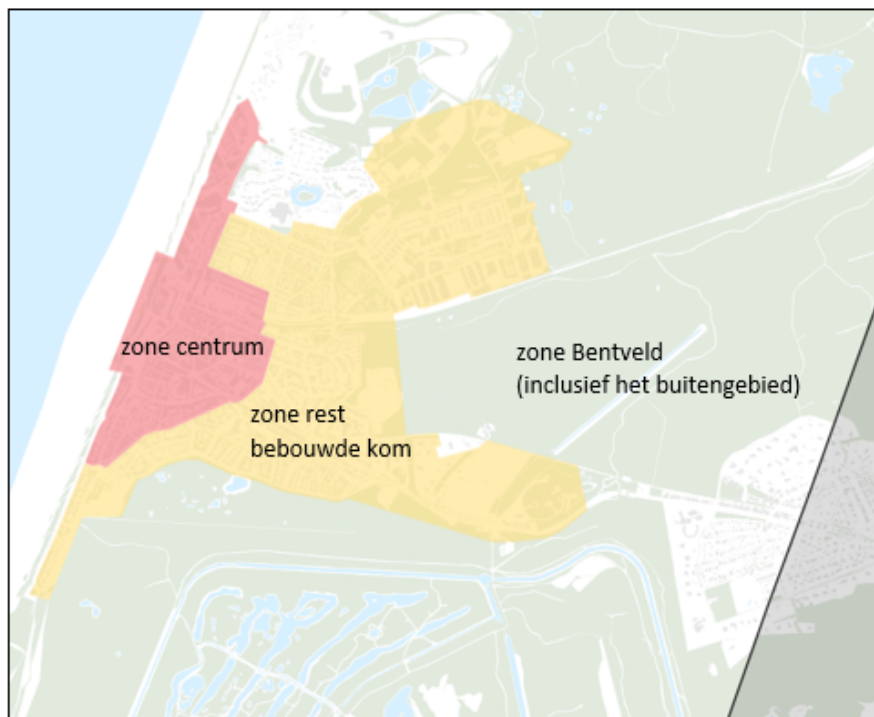
Gebaseerd op deze gewijzigde parkeersituatie gaat deze Nota Parkeernormen 2025 op een andere manier om met het parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen in Zandvoort. De toetsing en realisatie van bouwplannen wordt daardoor eenvoudiger, zonder dat de noodzaak om een goede parkeersituatie te waarborgen uit het oog wordt verloren. De nota bevat ook een update van de parkeernormen zelf, aan de hand van recente en lokale data over autobezit en autogebruik. Ten slotte wordt in deze nota meer aandacht besteed aan het realiseren van goede fietsparkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen om te voorkomen dat er een wildgroei van foutgeparkeerde fietsen ontstaat door te weinig (goede) fietsparkeerplaatsen.

Met deze aanpassingen wordt erop ingezet dat de mobiliteit voor (toekomstige) bewoners, gebruikers en bezoekers bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt gefaciliteerd, zodat de locatie bereikbaar is en ook in de toekomst bereikbaar blijft, zonder dat de extra mobiliteitsbehoefte te veel druk legt op de omgeving. Op die manier zetten we in op het goed faciliteren van parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen, zonder andere thema's zoals leefbaarheid, hittestress, vergroening en verkeersveiligheid uit het oog te verliezen.

2. Gebiedsindeling auto en fiets

De locatie van een ruimtelijke ontwikkeling is van invloed op de parkeerbehoefte. Functies in het centrum van Zandvoort hebben over het algemeen namelijk een lagere parkeerbehoefte dan dezelfde functies aan bijvoorbeeld de rand van het dorp of in Bentveld. Meerdere factoren, waaronder de nabijheid van voorzieningen en van het station, spelen hierin een rol. Daarom worden binnen de verschillende gebieden in de gemeente Zandvoort andere normen voor het auto- en fietsparkeren gehanteerd. Hiervoor is de gemeente Zandvoort opgedeeld in drie deelgebieden: centrum, rest bebouwde kom en Bentveld (inclusief het buitengebied). Ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2021 is de zone 'schil centrum' komen te vervallen. Uit cijfers is gebleken dat het autobezit in het centrum en de schil van het centrum nauwelijks van elkaar verschillen, waardoor deze gebieden in voorliggende nota zijn samengevoegd tot één zone centrum. Bentveld blijft een aparte, eigen zone inclusief het buitengebied. Dit komt met name door de afwezigheid van parkeerregulering (betaald parkeren).

De gebiedsindeling is weergegeven in figuur 1. De zone centrum komt overeen met zone A zoals die voor de uitgifte van parkeervergunningen wordt gehanteerd. De zone rest bebouwde kom komt overeen met zone B van de parkeervergunningen. Alle ontwikkelingen die buiten deze zones vallen, vallen onder de zone Bentveld. De gebiedsindeling wordt zowel voor de auto- als fietsparkeernormen gebruikt. Via de website van de gemeente Haarlem is de gebiedsindeling ook te raadplegen op een inzoombare kaart (<https://kaart.haarlem.nl/app/map/49>).





Figuur 1: Gebiedsindeling auto- en fietsparkeernormen

3. Parkeernormen auto

In dit hoofdstuk worden de parkeernormen voor het autoparkeren, passend bij de gemeente Zandvoort, toegelicht. De parkeernormen worden gebruikt om te berekenen hoeveel parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden gerealiseerd. In paragraaf 3.1 wordt de toegelicht welke data als basis is gebruikt voor de parkeernormen. Vervolgens wordt in paragraaf 3.2 ingegaan op de autoparkeernormen voor woonfuncties en in paragraaf 3.3 op de autoparkeernormen voor niet-woonfuncties.

3.1 CROW-parkeerkcijfers en autobezit als basis

Zandvoort baseerde tot nu toe haar parkeernormen altijd op de parkeerkcijfers van CROW. Deze parkeerkcijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten in Nederland. De CROW-parkeerkcijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. Deze lijn is in deze nota doorgetrokken voor niet-woonfuncties en bijzondere woonfuncties. De parkeernormen voor woonfuncties in deze nota zijn niet gebaseerd op de parkeerkcijfers van CROW, maar op het daadwerkelijke autobezit in de gemeente Zandvoort. Hiermee ontstaan parkeernormen die het beste aansluiten bij de actuele situatie in de gemeente.

3.2 Autoparkeernormen woonfuncties

De parkeernormen voor de functie wonen zijn grotendeels gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Zandvoort. In bijlage A is de analyse hiervan opgenomen.

De parkeernormen zijn gerelateerd aan de gebruiksvloeroppervlakte (m² gbo) van de woning, aangezien het autobezit bij woningen met een groter vloeroppervlak doorgaans hoger ligt dan bij eenzelfde type woning met een kleiner vloeroppervlak. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen sociale huurwoningen en woningen in de vrije sector, aangezien de bewoners van een sociale huurwoning doorgaans een lager autobezit hebben dan de bewoners van bijvoorbeeld een koopwoning van dezelfde omvang. Ten slotte wordt onderscheid gemaakt tussen grondgebonden woningen en appartementen, aangezien ook dit een verklarende factor is voor het verschil in autobezit.

De parkeernorm voor woonfuncties is opgebouwd uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel die samen de parkeernorm vormen. Het bezoekersdeel van de parkeernorm is overgenomen uit de meest recente CROW-publicatie 744 en moet worden opgesteld bij het bewonersdeel. Voor een aantal bijzondere woonfuncties zijn de parkeernormen eveneens overgenomen uit CROW-publicatie 744, aangezien van deze woonfuncties geen gegevens over het daadwerkelijk autobezit in Zandvoort beschikbaar zijn.

De parkeernormen voor woonfuncties zijn opgenomen in tabel 1. Deze parkeernormen geven het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen voor een functie weer.

type woning	eigendomssituatie	oppervlakte	centrum	rest bebouwde kom	Bentveld
grondgebonden ¹	vrije sector ²	<75 m ² gbo	1,2	1,3	1,5
		75 tot 100 m ² gbo	1,3	1,4	1,6
		100 tot 125 m ² gbo	1,4	1,5	1,7
		125 tot 150 m ² gbo	1,5	1,6	1,8
		≥150 m ² gbo	1,6	1,7	1,9
	sociale huur ³	<75 m ² gbo	0,9	1,0	1,2
		75 tot 100 m ² gbo	1,0	1,1	1,3
		≥100 m ² gbo	1,1	1,2	1,4

2) Onder vrije sector worden middenhuurwoningen, vrijesectorhuurwoningen en koopwoningen verstaan. Middenhuurwoningen hebben een (kale) beginhuur van € 900,07 tot € 1.184,82 per maand, bij vrijesectorhuurwoningen is dit vanaf € 1.184,82 per maand (beiden prijspeil 2025).

1) De gebruiksvloeroppervlak van een grondgebonden woning is de bruto vloeroppervlakte minus het (grond)oppervlak van dragende wanden, vides en trapgaten indien groter dan 4 m², ruimten met een vrije hoogte lager dan 1,5 meter, afzonderlijke constructies groter dan 0,5 m² en leidingschachten indien groter dan 0,5 m² conform NEN 2580.

3) Een sociale huurwoning wordt als zodanig aangemerkt als deze verhuurd wordt met een (kale) beginhuur die niet hoger is dan € 900,07 per maand (prijspeil 2025).



appartementen ⁴	vrije sector ²	<50 m² gbo	0,7	0,8	1,0
		50 tot 75 m² gbo	0,9	1,0	1,2
		75 tot 100 m² gbo	1,1	1,2	1,4
		100 tot 125 m² gbo	1,2	1,3	1,5
		125 tot 150 m² gbo	1,3	1,4	1,6
		≥150 m² gbo	1,4	1,5	1,7
	sociale huur ³	<50 m² gbo	0,6	0,6	0,8
		50 tot 75 m² gbo	0,7	0,7	0,9
		≥75 m² gbo	0,8	0,8	1,0
flexwoning ⁵		0,3	0,4	0,6	
aanleunwoning, serviceflat		0,2	0,8	0,8	
supplement: bezoekersdeel (optellen bij bovenstaande)		0,1	0,15	0,2	

Tabel 1: Autoparkeernormen woonfuncties (bewonersdeel plus bezoekersdeel, beide in parkeerplaatsen per wooneenheid)

Parkeerplaatsen voor bezoekers

De parkeerplaatsen die voor bezoekers binnen een plangebied worden gerealiseerd, moeten toegankelijk zijn voor deze bezoekers. Dit kunnen zowel openbare als niet-openbare parkeerplaatsen betreffen. Een parkeeroplossing met een slagboom die voor iedereen open gaat valt hier onder, ook als het een parkeeroplossing betreft waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden voordat zij toegang krijgen om binnen het plangebied te parkeren.

Beroep/bedrijfsactiviteit aan huis

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

Wanneer de bedrijfsactiviteit particuliere vakantieverhuur betreft, zoals gedefinieerd in het Toetsingskader Verblijfstoeeristische Accommodaties of diens rechtsopvolger, wordt een (volledige) woning voor kortere periodes verhuurd. In dat geval is de hoofdfunctie wonen, en gelden de reguliere parkeernormen voor woonfuncties.

Toepassing parkeernorm wonen bij zorgwoningen

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

- intramurale zorgwoningen
Intramurale zorgwoningen zijn woningen waarbij de zorg wordt verleend binnen de muren van een zorginstelling. De woningen zijn bedoeld voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Het gaat over 'zorg met verblijf', de bewoner is niet in staat om in een reguliere woning te (blijven) wonen. Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis. De parkeernorm van deze functie staat in bijlage B bij de categorie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen.
- extramurale zorgwoningen
Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevende bewoners zijn bedoeld voor bewoners die zorg aan huis nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen. De woningen zijn veelal gelijkvloers, zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De woningen liggen nabij (200 meter) of zijn verbonden met een (wijk)zorgcentrum, waardoor de bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen daar, zoals een restaurant, het activiteitenaanbod en ruimtehuur. Door de zorgbehoefte van de bewoners valt dit type zorgwoning onder de categorie aanleunwoning, serviceflat.
Wanneer de extramurale zorgwoningen niet zijn verbonden met/aan een zorgcentrum en er is binnen het complex geen kantoor voor een zorgaanbieder of een andere, duidelijke link met een zorgaanbieder, dan zijn de woningen bedoeld voor vitale bewoners. Omdat deze bewoners een kleine zorgvraag hebben en vrijwel zelfstandig wonen, geldt voor dit type zorgwoning de parkeernorm voor een reguliere woning.

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

4) Bij appartementen is de gebruiksvloeroppervlakte de bruto vloeroppervlakte achter de voordeur.

5) Een flexwoning is een relatief kleine (vaak grondgebonden) woning met een omvang <30 m² gbo die van tijdelijke aard is.



Specifieke woonvormen

Bij (nieuwe) woonvormen die niet passen bij de woningtypen zoals opgenomen in tabel 1, zoals friendswoningen, of waar de parkeernorm uit tabel 1 niet passend is, dient de initiatiefnemer zelf te onderbouwen welke parkeernorm passend is. Deze onderbouwing wordt vervolgens ter toetsing voorgelegd aan de gemeente Zandvoort.

Woningen voor specifieke doelgroepen zoals senioren of jongeren vallen niet onder de categorie specifieke woonvorm, zolang niet kan worden gewaarborgd dat alleen deze doelgroepen de woning kunnen bewonen. In dat geval geldt de reguliere parkeernorm voor de betreffende woning. Als wel kan worden gewaarborgd dat de woning alleen door een specifieke doelgroep kan worden bewoond, dient de initiatiefnemer te onderbouwen welke parkeernorm passend is.

3.3 Autoparkeernormen niet-woonfuncties

In bijlage B zijn de parkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 744). Wanneer CROW haar parkeerkencijfers actualiseert, zal de gemeente Zandvoort deze voor niet-woonfuncties en voor de bijzondere woonfuncties overnemen, daardoor zijn de parkeernormen altijd actueel. Daarbij geldt één afwijking. De CROW-parkeerkencijfers voor hotels zijn gebaseerd op het hotel-classificatiesysteem (vijf sterrencategorieën), deze indeling is echter sinds enkele jaren op Europees niveau geschrapt. In de Zandvoortse parkeernormen wordt daarom geen onderscheid gemaakt naar deze classificatie, maar geldt voor hotels één parkeernorm gebaseerd op het CROW-parkeerkencijfer voor een 4 sterren hotel. Dit is het meest voorkomende hoteltype in Zandvoort en kent het hoogste parkeerkencijfer bij CROW.

De CROW-parkeerkencijfers kennen een bandbreedte. Aangezien uit de data blijkt dat het autogebruik in Zandvoort vergelijkbaar is met het autogebruik in gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad (zie ook bijlage A), wordt het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm gehanteerd. De parkeernormen geven het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen voor een functie weer.

Maatwerkfunctie

Een maatwerkfunctie is een functie waarvoor in deze Nota Parkeernormen 2025 geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de initiatiefnemer te onderbouwen wat wel een passende parkeernorm is. Daarbij is belangrijk dat wordt gewaarborgd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (ten minste de komende 10 jaar) overeenkomt met de parkeerbehoefte die met deze maatwerk-parkeernorm wordt bepaald.

Bij het opstellen van de onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is immers aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, de verwachte bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied.

De onderbouwing van de afwijkende parkeerbehoefte wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

4. Toepassingskader autoparkeren

Bij de toepassing van de parkeernormen voor autoparkeren worden de volgende stappen doorlopen:

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

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel om te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Het doel van de Nota Parkeernormen 2025 is dan ook het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze. Hierna is stap voor stap voor het autoparkeren toegelicht hoe de parkeereis berekend wordt, hoe de parkeereis vervolgens kan worden opgelost en wat afwijkingmogelijkheden zijn als de parkeereis groter is dan het geplande parkeeraanbod. Stap 4 en 5 komen in hoofdstuk 7 aan bod.

4.1 Berekening autoparkeereis

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeereis voor de auto per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een woongebouw met commerciële plint), wordt de parkeereis van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende



functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages

De normatieve parkeereis (parkeernorm x functieomvang) houdt geen rekening met het feit dat de aanwezigheid door de week heen per doelgroep verschilt. Zo zijn kantoormedewerkers vooral op werkdagen overdag aanwezig terwijl bewoners vooral 's-avonds en in het weekend aanwezig zijn. Dezelfde parkeerplaats kan daardoor door meerdere doelgroepen worden gebruikt, dit heet *dubbelgebruik*. Door dubbelgebruik toe te passen wordt de spaarzame ruimte optimaal ingezet. Door na het bepalen van de parkeernorm rekening te houden met dubbelgebruik hoeven er per saldo minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is en dat dit (juridisch) geborgd is. Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken, denk aan parkeerplaatsen voor deelauto's of parkeerplaatsen die worden mee verkocht met een woning.

De tabel op de volgende pagina geeft de aanwezigheidspercentages per functie weer, conform de meest recente CROW-publicatie 744. Voor woonfuncties geldt daarbij een onderscheid tussen de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers, hier is dubbelgebruik dus ook binnen deze functie mogelijk.

Functie	werk- dag och- tend	werk- dag middag	werk- dag avond	werk- dag nacht	koop avond ¹	vrijdag mid- dag	vrijdag avond	zater- dag middag	zater- dag avond	zondag middag
bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
bezoekers wo- ningen	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrij- ven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	100% ²	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³	100% ⁴
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/thea- ter	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal me- disch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeg- huis/verzor- gingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
restaurant ⁵	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
hotel/logies ⁶	30%	40%	100%	100%	100%	50%	100%	80%	100%	80%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonder- wijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW-publicatie 744)



1. Indien sprake van een traditionele koopavond, anders gelden de aanwezigheidspercentages voor *werkdagavond en vrijdagavond*
2. *Indien op zaterdag gesloten: 0%*
3. *Indien 's avonds open: 70%*
4. *Indien gesloten op zondag: 0%*
5. *Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk*
6. *Voor de functie hotel/logies bevat de CROW-publicatie geen aanwezigheidspercentages. Daarom zijn op basis van landelijke ervaringscijfers aanwezigheidspercentages toegevoegd.*

Rekenvoorbeeld: toepassing dubbelgebruik bij woningen

In het centrum worden 50 koopappartementen van 80 m² gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn $50 \times 1,1 = 55$ parkeerplaatsen voor bewoners en $50 \times 0,1 = 5$ parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijke parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans als volgt:

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	55 (100%)	33 (60%)	33 (60%)	49,5 (90%)	55 (100%)	44 (80%)	38,5 (70%)	31,5 (70%)	41,25 (75%)	44 (80%)	41,25 (75%)
bezoekers	5 (100%)	2 (40%)	2,5 (50%)	3,8 (75%)	0 (0%)	3,5 (70%)	3 (60%)	5 (100%)	5 (100%)	5 (100%)	4,5 (90%)
totaal	60	35	36	54	55	48	42	44	47	49	46

Conform de aanwezigheidspercentages zijn op het drukste moment (de werkdagnacht) 55 parkeerplaatsen benodigd. Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 5 parkeerplaatsen minder nodig dan in het scenario zonder dubbelgebruik (60 parkeerplaatsen).

Regeling 'oud' voor 'nieuw'

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeereis van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeereis van de feitelijke bestaande, te vervallen functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeereis mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd. Bij dit zogeheten salderen gelden de volgende regels:

- Er wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. De parkeereis van bijvoorbeeld een kantoor kan immers niet zonder meer worden afgetrokken van de parkeereis van een appartementencomplex, omdat deze functies op verschillende momenten functioneren.
- Wanneer rekening wordt gehouden met bestaande, te vervallen functies moet ook rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein.
- Indien als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen, moeten deze openbaar toegankelijke parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de realisatie van een inritconstructie of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting van het bouwplan.
- Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de parkeereis van het meest recente legale gebruik, tenzij het pand langer dan vijf jaar leeg staat.

Rekenvoorbeeld: berekening parkeereis bij transformatie van kantoorpand naar woningen

In de rest bebouwde kom wordt een bestaand kantoorpand van 800 m² bvo omgebouwd tot 10 sociale huurappartementen van 70 m² gbo. Het kantoorpand heeft 2 parkeerplaatsen op eigen terrein die komen te vervallen. De parkeereis wordt dan als volgt bepaald:

Nieuwe situatie:

10 sociale huurappartementen (70 m² gbo) x parkeernorm bewoners (0,7) = 7 parkeerplaatsen voor bewoners;

10 sociale huurappartementen x parkeernorm bezoek (0,15) = 1,5 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Bestaande situatie:

Parkeerbehoefte kantoor: 800 m² bvo kantoor x parkeernorm (1,65 /100) = 13,2 parkeerplaatsen.

Met 2 parkeerplaatsen op eigen terrein, is de parkeeroplossing van het kantoorpand ook gelegen in de openbare ruimte. De saldering geldt voor het gedeelte van de parkeerbehoefte die in de openbare



ruimte wordt opgelost (maximaal 11,2 parkeerplaatsen), aangezien de parkeerplaatsen op eigen terrein komen te vervallen. Op basis van de aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans als volgt:

Functie	parkeer eis	werk- dag och- tend	werk- dag mid- dag	werk- dag avond	werk- dag nacht	koop avond	vrijdag mid- dag	vrijdag avond	zater- dag mid- dag	zater- dag avond	zondag mid- dag
bewoners	7 (100%)	4,2 (60%)	4,2 (60%)	6,3 (90%)	7 (100%)	5,6 (80%)	4,9 (70%)	4,9 (70%)	5,3 (75%)	5,6 (80%)	5,3 (75%)
bezoekers	1,5 (100%)	0,6 (40%)	0,8 (50%)	1,1 (75%)	0 (0%)	1,1 (70%)	0,9 (60%)	1,5 (100%)	1,5 (100%)	1,5 (100%)	1,4 (90%)
kantoor (eigen ter- rein)	2	2	2	0,7 (5%)	0 (0%)	0,7 (5%)	2	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
kantoor (open- baar)	-11,2 (100%)	-11,2 (100%)	-11,2 (100%)	0	0	0	-5,9 (60%)	0	0	0	0
totaal	-3	-6	-6	8	7	7	0	7	7	8	7

In de tabel is inzichtelijk dat de parkeereis van de woningen weliswaar lager ligt dan de parkeereis van het kantoorpand. Echter, de momenten waarop deze parkeerbehoefte optreedt zijn verschillend. Op werkdagen overdag neemt de parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling af, maar in de avonden en het weekend neemt de parkeerbehoefte juist toe. De maximale toename van de parkeerbehoefte bedraagt, naar boven afgerond, 8 parkeerplaatsen. Als gevolg van de herontwikkeling dienen zodoende minimaal 8 parkeerplaatsen opgelost te worden.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeereis wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag, wordt het aantal parkeerplaatsen *naar boven afgerond* op hele parkeerplaatsen. Alleen dan is er zekerheid dat altijd aan de volledige parkeernorm wordt voldaan. Het afgeronde totale aantal parkeerplaatsen dat benodigd is conform de Nota Parkeernormen 2025 is de parkeereis: het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen voor deze ruimtelijke ontwikkeling. De parkeereis dient in de basis volledig op eigen terrein te worden opgelost, waarbij de parkeerplaatsen voor bezoekers voor hen toegankelijk moeten zijn.

4.2 Oplossen autoparkeereis

Na de berekening van de parkeereis wordt deze parkeereis geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod gelijk is aan of groter dan de gestelde parkeereis, kan de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit worden ingediend. Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of het bouwplan zodanig kan worden aangepast dat het geplande parkeeraanbod voldoende is. Als dit niet mogelijk of wenselijk is, kan worden overwogen om af te wijken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op de bijbehorende voorwaarden.

Parkeerplaatsen binnen het plangebied

In deze nota is het uitgangspunt dat de parkeereis voor de auto binnen het plangebied wordt opgelost. Binnen het plangebied is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer beschikt ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand). Het is de initiatiefnemer niet toegestaan parkeerplaatsen in erfpacht te ontvangen of te huren.

Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke, daadwerkelijke looproute via de openbare ruimte van de (ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps. In tabel 3 zijn de acceptabele loopafstanden waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn voor verschillende doelgroepen opgenomen.

hoofdfunctie	acceptabele loopafstand
woonfuncties en zorgfuncties	250 meter
overige functies	500 meter

Tabel 3: Acceptabele loopafstanden voor autoparkeren



Maatvoering parkeerplaatsen

Naast een toets op het aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt ook de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' of diens opvolger. Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (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' of diens opvolger.

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn en mogen deuren en vluchtwegen niet worden geblokkeerd. Bij twijfel moet de initiatiefnemer dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk maken. 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

Bij grondgebonden woningen is parkeren op eigen terrein regelmatig aanwezig in de vorm van een garage en/of oprit. Deze voorzieningen worden niet altijd voor parkeren gebruikt. Daarom telt hier niet het volledige aantal (theoretische) parkeerplaatsen mee voor het berekenen van de parkeercapaciteit.

In onderstaande tabel staat per parkeervoorziening de mate waarin parkeren op eigen terrein bij grondgebonden woningen meetelt, conform de meest recente CROW-publicatie 744. Op basis hiervan wordt de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein bepaald.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	Conform de Nadere Regels Parkeerverordening Zandvoort (artikel 3) is een: - oprit minimaal 3,2 meter breed en 5,0 meter lang; - een dubbele oprit minimaal 5,5 meter breed en 5,0 meter lang; - een garagebox minimaal 2,85 meter breed en 5,5 meter lang.
lange oprit zonder garage	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	

Tabel 4: Rekenwaarden bij parkeervoorzieningen op eigen terrein (grondgebonden woningen)

Duurzaamheid

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient 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 parkeerplaatsen voor gehandicapten, elektrische laadpunten en ruimte voor laden en lossen. Hoe voor deze onderwerpen een duurzame parkeeroplossing wordt gerealiseerd, wordt hierna toegelicht.

Gehandicaptenparkeerplaatsen



- Bij maatschappelijke 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.
- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of een openbare parkeergarage moet per 50 parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).
- Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats is onderdeel van de parkeereis. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.
- Bij gehandicaptenparkeerplaatsen geldt des te meer de eis dat deze parkeerplaatsen bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De parkeerplaatsen liggen dan ook bij voorkeur op maaiveld en zijn anders bereikbaar via een lift. De breedte van de parkeerplaats dient minimaal 3 meter te zijn maar bij voorkeur 3,50 meter.

Elektrische laadpunten

In artikel 3.87 en 4.160 van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Het Besluit Bouwwerken Leefomgeving vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. Relevante eisen uit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving zijn onder andere:

- Een woongebouw (woonfunctie) met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor laadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw (niet-woonfuncties), met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft ten minste één laadpunt en leidingdoorvoeren voor laadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

Als de parkeervoorziening openbaar toegankelijk wordt, is het gemeentelijke beleid ten aanzien van elektrische laadpunten van toepassing. Dit betekent dat in overleg met de gemeente de voorbereiding voor de laadpunten kan worden getroffen, bijvoorbeeld over de aantallen en locaties. Het realiseren van de laadpunten vindt in dat geval plaats vanuit de contracten met exploitanten die op dat moment van toepassing zijn en wordt niet vereist van de ontwikkelaar.

Een parkeerplaats die wordt voorzien van een laadpunt is onderdeel van de parkeereis. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

Laden en lossen

- 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.
- Bij nieuwbouw vindt laden en lossen volledig binnen het plangebied plaats. Ook het manoeuvreren moet bij voorkeur binnen het plangebied plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen ook zoveel mogelijk binnen het plangebied plaats. Wanneer het manoeuvreren buiten het plangebied plaatsvindt, moet worden aangetoond dat een veilige manoeuvre kan worden gemaakt.

Gebiedsontwikkelingen

Gebiedsontwikkelingen zijn ontwikkelingen waarbij een startnotitie is opgesteld door de gemeente Zandvoort. Bij gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente (zoals Curiedex en de Kern Kustzone) is de interactie van de verschillende functies een belangrijk element. Die interactie heeft effect op de totale behoefte aan parkeerplaatsen. De parkeernormen geven hier nog steeds een indicatie van de te verwachten parkeereis, maar hier kan in de praktijk anders mee worden omgegaan. Bij een gebiedsontwikkeling heeft het daarom de voorkeur dat in samenspraak tussen de gemeente en de initiatiefnemer(s) voor het betreffende gebied een mobiliteits- en parkeervisie wordt opgesteld, waarin wordt beschreven hoe met de mobiliteits- en parkeerbehoefte wordt omgegaan.

Wanneer ervoor wordt gekozen om voor het berekenen van de parkeereis en/of het oplossen van de parkeereis af te wijken van deze Nota Parkeernormen 2025, is het verstandig om de mobiliteits- en parkeervisie het karakter en de status van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) te geven. Zo is het denkbaar dat bij een gebiedsontwikkeling wordt afgeweken van de acceptabele loopafstanden zoals weergegeven in tabel 3 omdat de parkeereis bijvoorbeeld in een hub wordt opgelost. In een MPvE kan bijvoorbeeld ook worden onderbouwd hoe de inzet van deelmobiliteit kan zorgen voor een lagere parkeerbehoefte, hoe wordt geborgd dat dit effect langdurig optreedt en wat eventuele maatregelen zijn als de praktijk weerbarstiger blijkt te zijn.

Aangezien met het MPvE wordt afgeweken van het toetsingskader in deze Nota Parkeernormen 2025, dient het MPvE door de gemeenteraad te worden vastgesteld. Door vervolgens in het omgevingsplan



voor deze specifieke gebiedsontwikkeling een verwijzing naar het MPvE op te nemen in plaats van een verwijzing naar de Nota Parkeernormen 2025, wordt de aanvraag voor een omgevingsvergunning ook daadwerkelijk aan het MPvE getoetst in plaats van aan deze Nota Parkeernormen 2025.

4.3 Afwijken van de eis 'parkeren op eigen terrein'

In praktijk blijkt dat het redelijkerwijs niet altijd mogelijk om de (volledige) parkeereis op eigen terrein te realiseren. Vanuit enerzijds de grote behoefte aan meer woningen en anderzijds een parkeersituatie met restruimte en de mogelijkheden om met de uitgifte van parkeervergunningen de parkeerdruk te beheersen, zijn enkele situaties gedefinieerd waarbij het mogelijk is om af te wijken van de eis om de (volledige) parkeereis op eigen terrein te realiseren. Daarbij gelden voor toeristische functies en verblijfsaccommodaties andere mogelijkheden dan voor alle andere soorten ruimtelijke ontwikkelingen.⁶ Hierna zijn de afwijkingsmogelijkheden toegelicht.

Afwijkingsmogelijkheden bij alle soorten ruimtelijke ontwikkelingen m.u.v. toeristische functies en verblijfsaccommodaties

Voor de afwijkingsmogelijkheden bij ruimtelijke ontwikkelingen, niet zijnde de toeristische functies en verblijfsaccommodaties, zijn twee uitgangspunten van belang:

- op veel plekken binnen de kern blijkt voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te zijn, waarbij veel Zandvoorters anticiperen op de drukte tijdens de piekdagen;
- door de parkeerregulering in het hele dorp kan een bewuste afweging worden gemaakt over het wel of niet uitgeven van parkeervergunningen, waardoor de parkeerdruk kan worden beheerst.

Met deze uitgangspunten kan, als het redelijkerwijs niet mogelijk is om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, in 4 situaties alsnog een omgevingsvergunning worden verleend:

1. gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte
2. parkeerplaatsen in de openbare ruimte realiseren
3. vrijstelling op de parkeereis
4. motivering zwaarwegend belang.

De genoemde afwijkingsmogelijkheden dienen stapsgewijs doorlopen te worden. Zo is een vrijstelling op de parkeereis alleen mogelijk mits afwijkingsmogelijkheden 1 en/of 2 niet leiden tot het volledig oplossen van de parkeereis. De genoemde afwijkingsmogelijkheden zijn hierna nader toegelicht.

1. gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan worden afgeweken van de eis om het (volledige) benodigde parkeeraanbod op eigen terrein te realiseren als in de openbare ruimte in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het (resterende) benodigde parkeeraanbod te voorzien. De directe omgeving wordt daarbij gezien als de openbare parkeerplaatsen die binnen acceptabele loopafstand (zie tabel 3) liggen. Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom het volledige benodigde parkeeraanbod niet binnen het plangebied kan worden gerealiseerd. Daarnaast moet door de ontwikkelende partij worden aangetoond dat voldoende parkeeraanbod in de openbare ruimte beschikbaar is op tijden die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Om dit aan te tonen kan gebruik worden gemaakt van de parkeerdrukmetingen die de gemeente Zandvoort jaarlijks laat uitvoeren. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van de parkeerdrukgegevens tijdens een reguliere situatie. De parkeerdrukgegevens tijdens piekmomenten mogen buiten beschouwing worden gelaten. Er is sprake van voldoende parkeerruimte in de directe omgeving als binnen acceptabele loopafstand de parkeerdruk na realisatie van het plan op alle meetmomenten niet hoger dan 85%⁷ wordt.

Indien een initiatiefnemer zelf een parkeerdrukmeting wenst uit te voeren, komen de kosten van het onderzoek voor rekening van de initiatiefnemer. Voorafgaand aan het onderzoek dient de initiatiefnemer de uitgangspunten van het onderzoek (onderzoeksgebied, onderzoeksdagen en onderzoekstijden) met de gemeente af te stemmen. Pas na akkoord van de gemeente kan het onderzoek worden uitgevoerd.

Voor de toekomstige gebruikers gelden de reguliere regels om in aanmerking te komen voor een parkeervergunning. Dit betekent dat eventuele parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering worden gebracht op het aantal parkeervergunningen waar de toekomstige gebruikers voor in aanmerking komen. De afwijkingsmogelijkheid wordt immers toegepast omdat er voldoende ruimte beschikbaar is om (een deel van) de parkeereis in de openbare ruimte op te vangen.

6) In bijlage B wordt expliciet gemaakt welke functies als toeristische functie en verblijfsaccommodatie worden beschouwd.

7) De grenswaarde van 85% heeft te maken met het voorkomen van zoekverkeer. Bij een hogere bezettingsgraad van parkeerplaatsen neemt de kans toe dat automobilisten langer op zoek zijn naar een vrije parkeerplaats en bijvoorbeeld rondjes moeten rijden.



Voor het (gedeeltelijk) oplossen van de parkeereis in de openbare ruimte is een afdracht aan de 'Reserve investeringen parkeren' gekoppeld. De hoogte van de afdracht, de kaders en uitgangspunten van de 'Reserve investeringen parkeren' zijn in paragraaf 4.4 opgenomen.

Rekenvoorbeeld: Benutten van restcapaciteit in de openbare ruimte

In het centrum worden 50 koopappartementen van 80 m² gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn $50 \times 1,1 = 55$ parkeerplaatsen voor bewoners en $50 \times 0,1 = 5$ parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Het parkeerhof beschikt over 50 parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarmee is de parkeerbalans als volgt:

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	55 (100%)	33 (60%)	33 (60%)	49,5 (90%)	55 (100%)	44 (80%)	38,5 (70%)	31,5 (70%)	41,25 (75%)	44 (80%)	41,25 (75%)
bezoekers	5 (100%)	2 (40%)	2,5 (50%)	3,8 (75%)	0 (0%)	3,5 (70%)	3 (60%)	5 (100%)	5 (100%)	5 (100%)	4,5 (90%)
parkeereis	60	35	36	54	55	48	42	44	47	49	46
parkeer aanbod	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
resterende parkeereis	15	0	0	4	5	0	0	0	0	0	0

Op een werkdagavond en werkdagnacht is sprake van een tekort in de parkeerbalans. Op de overige momenten van de week kan de parkeereis wel op eigen terrein worden opgelost. Met een parkeerdrukmeting is onderzocht of de resterende parkeereis op een werkdagavond en een werkdagnacht in de openbare ruimte kan worden opgelost. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat binnen de acceptabele loopafstand van de ontwikkeling 's avonds en 's nachts 125 van de 160 parkeerplaatsen bezet zijn (daarmee bedraagt de parkeerdruk circa 78%).

Na toevoeging van de resterende parkeereis bedraagt de toekomstige bezetting maximaal $(125 + 5 = 130)$ parkeerplaatsen. De toekomstige parkeerdruk stijgt daarmee 's nachts naar circa 81% en blijft daarmee onder de grenswaarde van 85% parkeerdruk. 's Avonds is de parkeerdruk 1 parkeerplaats lager. Daarmee is sprake van een acceptabele eindsituatie en kan de resterende parkeereis in de openbare ruimte worden opgelost.

2. extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte realiseren

Het is mogelijk om (een deel van) de parkeereis binnen acceptabele loopafstand van het bouwplan (zie tabel 3) in de openbare ruimte te realiseren, als dit op kwalitatieve wijze inpasbaar is en niet ten koste gaat van groenvoorzieningen. De gemeente beoordeelt de kwaliteit en legt de parkeerplaatsen aan. De initiatiefnemer draagt de kosten voor de realisatie.

Een combinatie van afwijkingsmogelijkheid 1 en 2 is ook mogelijk. Als bij een parkeereis van 10 parkeerplaatsen bijvoorbeeld 5 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd en de resterende 5 parkeerplaatsen worden opgelost door bestaande restcapaciteit te benutten (waarbij de parkeerdruk in totaal niet hoger wordt dan 85%), is ook sprake van een sluitende parkeeroplossing. Daarbij gelden ook de reguliere regels voor het aanvragen van parkeervergunningen. De afwijkingsmogelijkheid wordt immers toegepast omdat er voldoende ruimte beschikbaar is (gemaakt) om (een deel van) de parkeereis in de openbare ruimte op te vangen.

3. vrijstelling op de parkeereis

Er zullen ontwikkelingen zijn waarbij afwijkingsmogelijkheden 1 en/of 2 niet tot een sluitende parkeeroplossing leiden. Om te voorkomen dat in die gevallen de ruimtelijke ontwikkeling niet door kan gaan, is het mogelijk om een vrijstelling te verlenen op de parkeereis. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- Er moet worden aangetoond dat met afwijkingsmogelijkheid 1 en/of 2 geen sluitende parkeeroplossing mogelijk is.



- Alle adressen van deze ontwikkeling worden uitgesloten van een parkeervergunning om op straat te parkeren. Conform het huidige parkeerbeleid worden de adressen niet uitgesloten van een bezoekersregeling voor bewoners.
- De vrijstelling wordt alleen verleend aan bouwplannen in Zandvoort, aangezien met parkeerregulering kan worden voorkomen dat de vrijstelling leidt tot een verhoging van de parkeerdruk. Ontwikkelingen die vallen in zone Bentveld (zie figuur 1) kunnen dus geen aanspraak doen op deze afwijkingsmogelijkheid zolang hier geen parkeerregulering van kracht is.⁸
- De vrijstelling wordt alleen verleend als de (resterende) parkeereis die niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd maximaal 10 parkeerplaatsen bedraagt.
Met deze voorwaarde wordt de parkeerdruk beheerst. De parkeerdruk in de directe omgeving is immers al hoog, aangezien afwijkingsmogelijkheid 1 en 2 onvoldoende oplossend vermogen hebben. Vaste gebruikers kunnen weliswaar geen parkeervergunning aanvragen, bezoekers kunnen wel tegen betaling of met een bezoekersregeling in de openbare ruimte parkeren.
- Een vrijstelling op de parkeereis kan in principe niet worden gecombineerd met afwijkingsmogelijkheid 1 en/of 2.
Bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheid 1 en/of 2 komen toekomstige gebruikers in aanmerking voor een parkeervergunning. Het is over het algemeen niet uitvoerbaar en lastig uitlegbaar om binnen één ontwikkeling een deel van de gebruikers wel een parkeervergunning te geven en een ander deel niet, omdat zij ook niet op eigen terrein kunnen parkeren. Alleen in situaties waar hier een uitvoerbare oplossing voor denkbaar is, bijvoorbeeld wanneer de ontwikkeling één adres omvat, is een combinatie van afwijkingsmogelijkheden denkbaar. In dat geval kan worden bepaald hoeveel parkeervergunningen maximaal aan dit adres worden verleend.

Het verlenen van een vrijstelling op de parkeereis betekent dat van de toekomstige gebruikers een ander mobiliteitsgedrag wordt verwacht, aangezien zij niet op eigen terrein kunnen parkeren en niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om in de directe omgeving te parkeren. Dit betekent dat de toekomstige gebruikers meer gebruik zullen maken van de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Het betekent echter niet dat de toekomstige gebruikers geen auto kunnen bezitten of gebruiken. In Zandvoort bestaat namelijk ook de mogelijkheid om een parkeerabonnement aan te schaffen, bijvoorbeeld voor P de Zuid. Dit is mogelijk zolang het maximum aantal uit te geven abonnementen niet is bereikt, zoals momenteel bij parkeergarage Centrum (LDC).

Op basis van de huidige parkeersituatie in Zandvoort, waar zelfs op piekdagen in de woonstraten nog wel een vrije plek in de buurt beschikbaar is en er voor P de Zuid nog abonnementen te verkrijgen zijn, is het verlenen een vrijstelling op de parkeereis verantwoord. Door de jaarlijkse monitoring van de parkeersituatie met parkeertellingen kan de gemeente bepalen of deze vrijstelling ook op langere termijn kan blijven bestaan. Door een toename van bijvoorbeeld bezoekers of de aanschaf van abonnementen kan het niet langer wenselijk zijn om een vrijstelling te verlenen op de parkeereis.

Aan het verlenen van de vrijstelling op het realiseren van maximaal 10 parkeerplaatsen is een afdracht aan de 'Reserve investeringen parkeren' gekoppeld. De hoogte van de afdracht, de kaders en uitgangspunten van de 'Reserve investeringen parkeren' zijn in paragraaf 4.4 opgenomen.

Voorbeeld: Vrijstelling op de parkeereis

Bij een kantoorfunctie met één adres

Er is sprake van een resterende parkeereis van 10 parkeerplaatsen voor een kantoorfunctie waarbij er 5 parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgelost kunnen worden (afwijkingsmogelijkheid 1). Er is dan nog een resterende parkeereis van 5 parkeerplaatsen over die niet in de openbare ruimte opgelost kunnen worden omdat anders een te hoge parkeerdruk ontstaat. Voor het realiseren van de resterende parkeereis van 5 parkeerplaatsen wordt vrijstelling verleend. Hiervoor wordt voor 5 parkeerplaatsen een afdracht gedaan in de 'Reserve investeringen parkeren'. In dit geval kan op het adres van de kantoorfunctie een maximum aantal van 5 parkeervergunningen worden aangevraagd, waarbij de werkgever kan bepalen welke medewerkers hiervan gebruik kunnen maken.

Bij een appartementencomplex met meerdere adressen

Er is sprake van een resterende parkeereis van 10 parkeerplaatsen voor een appartementencomplex waarbij er 5 parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgelost kunnen worden (afwijkingsmogelijkheid 1). Er is dan nog een resterende parkeereis van 5 parkeerplaatsen over die niet in de openbare ruimte opgelost kunnen worden omdat anders een te hoge parkeerdruk ontstaat. Voor het realiseren van de resterende parkeereis van 5 parkeerplaatsen zou vrijstelling kunnen worden verleend. In de praktijk is

⁸) Op het moment dat binnen zone Bentveld parkeerregulering van kracht wordt, kan voor ruimtelijke ontwikkelingen die binnen een gebied met regulering vallen, wel aanspraak worden gemaakt op afwijkingsmogelijkheid 3.



dit echter lastig uitvoerbaar omdat een deel van de bewoners dan wel in aanmerking komt voor een parkeervergunning en een ander deel niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning. In de praktijk is dit binnen één appartementencomplex niet goed uitlegbaar/uitvoerbaar. Dit betekent dat voor deze ontwikkeling vrijstelling wordt verleend voor de gehele parkeereis (10 parkeerplaatsen). Hiervoor wordt voor 10 parkeerplaatsen een afdracht gedaan in de 'Reserve investeringen parkeren'. Geen van de adressen komt in aanmerking voor een parkeervergunning.

4. Motivering zwaarwegend belang

De eerder beschreven afwijkmogelijkheden zullen naar verwachting voor veel ruimtelijke ontwikkelingen een oplossing bieden. Wanneer dit niet het geval is, kan een beroep worden gedaan op een zwaarwegend belang. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote maatschappelijke, economische of volkshuisvestelijke voordelen worden verwacht met het realiseren van de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet de aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om het plan doorgang te verlenen. Daarnaast moet de initiatiefnemer inzichtelijk maken wat de verkeers-/parkeerkundige gevolgen zijn. Dit kan bijvoorbeeld zijn dat de parkeerdruk in de directe omgeving oploopt tot 90% maar dat er op iets grotere afstand wel voldoende parkeerruimte is of dat met de inzet van deelmobiliteit op een andere wijze in de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers wordt voorzien. Omdat het in dit geval gaat om een afwijking van het beleid, beoordeelt de gemeenteraad of de ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden. De gemeenteraad maakt in dat geval een afweging tussen het belang van deze ontwikkeling en de gevolgen die de ontwikkeling heeft. Indien de gemeenteraad akkoord gaat met de motivering zwaarwegend belang, dient de resterende parkeereis door de initiatiefnemer te worden afgekocht met een afdracht aan de 'Reserve investeringen parkeren' (zie verder paragraaf 4.4).

Afwijkingsmogelijkheden bij de ontwikkeling van toeristische functies en verblijfsaccommodaties

Voor toeristische functies en verblijfsaccommodaties gelden drie afwijkingsmogelijkheden.⁹

1. Vrijstelling op de aanvraag van een omgevingsvergunning

Zandvoort kent diverse vormen van toeristische functies en verblijfsaccommodaties. De gemeente Zandvoort onderkent het belang van deze sector en heeft daarvoor het 'Toetsingskader verblijfstoeeristische accommodaties' 2022 (of diens rechtsopvolger) vastgesteld. In dit toetsingskader is opgenomen voor welke toeristische functies en verblijfsaccommodaties geen omgevingsvergunning aangevraagd hoeft te worden. Zodoende worden deze ontwikkelingen niet aan de Nota Parkeernormen getoetst en geldt er in feite een (kosteloze) vrijstelling op de parkeereis.

2. Vrijstelling op de parkeereis

Alle toeristische functies en verblijfsaccommodaties die in Zandvoort (Bentveld uitgezonderd) worden (her)ontwikkeld zijn (gedeeltelijk) vrijgesteld van het oplossen van de (volledige) parkeereis op eigen terrein als het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein redelijkerwijs niet mogelijk is. Voor de parkeeroplossing bij deze ontwikkelingen vormt het parkeerbeleid, waarbij dag- en verblijfstoeeristen via de tariefstelling worden gestimuleerd om aan de rand van Zandvoort te parkeren, het uitgangspunt. Dit betekent namelijk dat als het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein redelijkerwijs niet mogelijk is, het wel mogelijk is om voor (een deel van) de parkeereis gebruik te maken van parkeervoorzieningen aan de randen van Zandvoort, waar voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, op enkele piekdagen in de zomer na. Op dergelijke piekdagen zal echter 'nooit' voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn. Door het parkeerbeleid is geborgd dat de parkeerdruk in de directe omgeving van de ruimtelijke ontwikkeling niet zal toenemen: bezoekers komen immers niet in aanmerking voor een parkeervergunning en het parkeertarief is in de directe omgeving fors hoger dan op de parkeerplaatsen aan de randen van Zandvoort.

Dit betekent dat als het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein bij toeristische functies en verblijfsaccommodaties in Zandvoort (Bentveld uitgezonderd) redelijkerwijs niet mogelijk is, een vrijstelling op de parkeereis kan worden verleend. In het centrum van Zandvoort is deze vrijstelling onbeperkt. In de rest bebouwde kom van Zandvoort is deze vrijstelling mogelijk tot maximaal 10 parkeerplaatsen. Voor een groot deel van dit gebied zijn de parkeervoorzieningen voor deze doelgroep op grotere afstand gelegen, waardoor deze voorzieningen een suboptimale oplossing vervullen. Door deze beperking verkleinen we het risico dat de bezoekers toch op straat gaan parkeren. Zo blijven we de parkeerdruk beheersen in de gebieden waar minder grote openbare parkeervoorzieningen zijn, waardoor de druk op de openbare ruimte anders snel kan toenemen.

⁹ In bijlage B wordt expliciet gemaakt welke functies als toeristische functies en verblijfsaccommodaties worden beschouwd.



Aan het verlenen van de vrijstelling is een afdracht aan de 'Reserve investeringen parkeren' gekoppeld. De hoogte van de afdracht, de kaders en uitgangspunten van de 'Reserve investeringen parkeren' zijn in paragraaf 4.4 opgenomen. De afdracht per parkeerplaats aan de 'Reserve investeringen parkeren' loopt op naar mate de (resterende) parkeereis toeneemt. Daarmee worden initiatiefnemers maximaal uitgedaagd om de parkeereis zoveel mogelijk op eigen terrein te realiseren.

Rekenvoorbeeld: (gedeeltelijke) vrijstelling parkeereis bij toeristische verblijfsaccommodatie
In het centrum van Zandvoort worden 80 hotelkamers gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn 3,2 parkeerplaatsen per 10 kamers benodigd, wat zodoende resulteert in een parkeereis van, naar boven afgerond, 26 parkeerplaatsen.

Voorbeeld met 20 parkeerplaatsen op eigen terrein:
Indien de initiatiefnemer beschikt over 20 parkeerplaatsen op eigen terrein bedraagt de resterende parkeereis $26 - 20 = 6$ parkeerplaatsen. De resterende parkeereis kan worden afgekocht voor €5.000 per parkeerplaats door een storting te doen in de 'Reserve investeringen parkeren'.

Voorbeeld met 0 parkeerplaatsen op eigen terrein:
Indien de initiatiefnemer niet beschikt over parkeerplaatsen op eigen terrein bedraagt de resterende parkeereis 26 parkeerplaatsen. De resterende parkeereis kan worden afgekocht voor €15.000 per parkeerplaats door een storting te doen in de 'Reserve investeringen parkeren'.

3. Motivering zwaarwegend belang

De eerder beschreven afwijkmogelijkheden zullen naar verwachting voor veel ruimtelijke ontwikkelingen een oplossing bieden. Wanneer dit niet het geval is, kan een beroep worden gedaan op een zwaarwegend belang. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote maatschappelijke, economische of volkshuisvestelijke voordelen worden verwacht met het realiseren van de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet de aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om het plan doorgang te verlenen. Daarnaast moet de initiatiefnemer inzichtelijk maken wat de verkeers-/parkeerkundige gevolgen zijn. Omdat het in dit geval gaat om een afwijking van het beleid, beoordeelt de gemeenteraad of de ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden. De gemeenteraad maakt in dat geval een afweging tussen het belang van deze ontwikkeling en de gevolgen die de ontwikkeling heeft. Indien de gemeenteraad akkoord gaat met de motivering zwaarwegend belang, dient de resterende parkeereis door de initiatiefnemer te worden afgekocht met een afdracht aan de 'Reserve investeringen parkeren' (zie verder paragraaf 4.4).

4.4 Reserve investeringen parkeren

In het voorgaande is beschreven dat aan het verlenen van een vrijstelling op het realiseren van (een deel van) de parkeereis voor alle ruimtelijke ontwikkelingen een afdracht aan de 'Reserve Investeringen parkeren' is gekoppeld. In deze paragraaf worden de kaders en uitgangspunten van de reserve toegelicht.

Doel en voeding van de 'Reserve investeringen parkeren'

De Gemeenteraad van Zandvoort heeft in 2023 een amendement aangenomen waarin de doelstelling van de 'Reserve investeringen parkeren' is vastgelegd. Deze luidt: *'Het doel is om niet bestede middelen vanuit het saldo op de parkeeropbrengsten beschikbaar te houden om investeringen te doen met betrekking tot mobiliteit in het algemeen en parkeren in het bijzonder.'*

De gemeenteraad kan jaarlijks besluiten om een (deel van het) surplus in de parkeerexploitatie te storten in deze reserve. Met de afwijkmogelijkheden in deze Nota Parkeernormen 2025 wordt een tweede voedingsbron aan deze reserve toegevoegd, namelijk de afdracht van initiatiefnemers om in aanmerking te komen voor een vrijstelling op (een deel van) de parkeereis. De hoogte van deze afdracht is afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling, de afwijkmogelijkheid waar gebruik van wordt gemaakt en het aantal parkeerplaatsen waarvoor vrijstelling wordt verleend, zoals weergegeven in tabel 5.

type functie	op te lossen parkeereis	afdracht
ruimtelijke ontwikkelingen m.u.v. toeristische functies en verblijfsaccommodaties		
1. gebruik van de restcapaciteit in de openbare ruimte	≤10 parkeerplaatsen	€ 5.000,- per parkeerplaats
	11-40 parkeerplaatsen	€ 15.000,- per parkeerplaats
		met als uitzondering voor woningbouwontwikkelingen:



		€ 50.000,- ¹⁰ + € 15.000,- per parkeerplaats voor de 11 ^e en volgende parkeerplaats
	>40 parkeerplaatsen	€ 50.000,- per parkeerplaats
		met als uitzondering voor woningbouwontwikkelingen: € 500.000,- ¹¹ + € 50.000,- per parkeerplaats voor de 41 ^e en volgende parkeerplaats
2. parkeerplaatsen in de openbare ruimte realiseren	n.v.t. De initiatiefnemer betaalt de kosten voor de daadwerkelijke aanleg van parkeerplaatsen.	
3. vrijstelling op de parkeereis (alleen zone centrum en rest bebouwde kom)	≤10 parkeerplaatsen	€ 5.000,- per parkeerplaats
	>10 parkeerplaatsen	n.v.t. (vrijstelling op meer dan 10 parkeerplaatsen is niet mogelijk)
4. motivering zwaarwegend belang	Met de initiatiefnemer worden maatwerkafspraken gemaakt over de afdracht.	
toeristische functies en verblijfsaccommodaties		
1. vrijstelling op de aanvraag van een omgevingsvergunning	n.v.t. De ontwikkeling wordt niet aan de Nota Parkeernormen getoetst, daardoor geldt er geen parkeereis	
2. vrijstelling parkeereis voor toeristische functies en verblijfsaccommodaties in Zandvoort	≤10 parkeerplaatsen	€ 5.000,- per parkeerplaats
	11-40 parkeerplaatsen (alleen in centrum)	€ 15.000,- per parkeerplaats
	>40 parkeerplaatsen (alleen in centrum)	€ 50.000,- per parkeerplaats
3. motivering zwaarwegend belang	Met de initiatiefnemer worden maatwerkafspraken gemaakt over de afdracht.	

Tabel 5: Afdracht per parkeerplaats bij een (gedeeltelijke) vrijstelling op de parkeereis¹²

De op te lossen parkeereis en het type ontwikkeling bepaalt de hoogte van de afdracht. Bij een ontwikkeling waarbij bijvoorbeeld 12 parkeerplaatsen worden opgelost, bedraagt de afdracht $12 \times € 15.000 = € 180.000$ als het geen woningbouwontwikkeling betreft. De afdracht bedraagt $10 \times € 5.000 + 2 \times € 15.000 = € 80.000$ als het een woningbouwontwikkeling betreft. Op deze manier worden initiatiefnemers maximaal uitgedaagd om de parkeereis zoveel mogelijk op eigen terrein op te lossen, maar wordt in tijden van woningnood voorkomen dat ontwikkelaars minder woningen realiseren om onder de grens van 10 op te lossen parkeerplaatsen te blijven.

Onttrekkingen van de 'Reserve investeringen parkeren'

De gelden uit de 'Reserve investeringen parkeren' kunnen enkel aan vooraf gedefinieerde zaken worden uitgegeven. Daarom kunnen met de gelden uit de 'Reserve investeringen parkeren' enkel maatregelen worden gefinancierd die bijdragen aan "mobiliteit in het algemeen en parkeren in het bijzonder". Zo kan het geld bijvoorbeeld gebruikt worden voor:

- maatregelen die direct bijdragen aan het stimuleren van het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit, zoals een communicatiecampagne;
- het realiseren of uitbreiden van fietsenstallingen;
- het beheer en onderhoud van parkeervoorzieningen in Zandvoort;
- uitbreiding van de parkeercapaciteit in Zandvoort, inclusief bijdragen aan de onrendabele top van een nieuwe parkeervoorziening;
- uitbreiding van parkeerplaatsen buiten Zandvoort, inclusief cofinanciering van een P+R-voorziening buiten de gemeente;
- maatregelen die zijn gedefinieerd in het GVVP van Zandvoort.

De gemeente Zandvoort is dus niet verplicht om met een afdracht sowieso extra parkeerplaatsen voor auto's te realiseren. Met deze gelden kan de gemeente ook mobiliteitsvoorzieningen realiseren en on-

10) Dit is € 5.000,- per parkeerplaats voor de eerste 10 parkeerplaatsen.

11) Dit is € 5.000,- per parkeerplaats voor de eerste 10 parkeerplaatsen en € 15.000,- per parkeerplaats voor de volgende 30 parkeerplaatsen, oftewel € 50.000,- + 450.000,-.

12) Bedragen zijn prijspeil 2025, jaarlijks te indexeren conform de Consumentenprijsindex (CPI).



derhouden. De gemeente is in algemene zin wel verantwoordelijk om te zorgen voor een goede parkeersituatie, en een goede ruimtelijke ordening, in Zandvoort.

De gemeenteraad besluit over de gelden die uit de 'Reserve investeringen parkeren' worden onttrokken.

5. Parkeernormen fiets

De gemeente Zandvoort wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Nieuwbouwplannen en transformatieprojecten moeten daarom 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.

5.1 Fietsparkeernormen woonfuncties

Conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Artikel 4.171 – 4.173) is het bij nieuwbouwwoningen verplicht een afsluitbare bergruimte te realiseren om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners. Het voorzien in stallingsruimte voor de fiets van bewoners is hiermee gewaarborgd in het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Het Besluit bouwwerken leefomgeving biedt ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling in plaats van de voorgeschreven individuele fietsenberging. De gemeente Zandvoort geeft bij appartementencomplexen de mogelijkheid om een collectieve fietsenstalling te realiseren in plaats van individuele fietsenbergingen.

Gelijkwaardig alternatief voor eis Besluit bouwwerken leefomgeving

Voor het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenberging bij appartementen, als gelijkwaardig alternatief voor de eis uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, dient voor bewoners per appartement rekening te worden gehouden met het aantal fietsparkeerplaatsen zoals weergegeven in tabel 6. Volgens de toelichting op het Besluit bouwwerken leefomgeving is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarom daarnaast verplicht om bij woningen vanaf 50 m² gbo (gebruiks vloeroppervlakte) een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

omvang appartement	aantal fietsparkeerplaatsen	individuele berging
<50 m ² gbo	2,0	geen
50-75 m ² gbo	2,7	2,7 m ²
75-100 m ² gbo	3,4	2,7 m ²
100-125 m ² gbo	4,1	2,7 m ²
>125 m ² gbo	4,8	2,7 m ²

Tabel 6: Benodigd aantal fietsplekken per woning voor bewoners bij een collectieve fietsenstalling

Fietsparkeernormen voor bezoekers van bewoners

De invulling van fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers van bewoners is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder voor het overige verkeer (voetgangers) nabij de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de tuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op een kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken op eigen terrein gewenst zijn. Hiervoor geldt:

- voor de eerste 20 appartementen een fietsparkeernorm voor bezoekers van 0,5 fietsparkeerplaats per woning;
- vanaf appartement 21 en verder een fietsparkeernorm van 0,25 fietsparkeerplaats per woning.

Aandachtspunt bij de vormgeving van de fietsparkeerplaatsen voor bezoekers is dat het voor bewoners aantrekkelijker blijft om in een eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren.

5.2 Fietsparkeernormen niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting ten aanzien van het realiseren van bergingen of fietsparkeervoorzieningen opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen worden de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2025) gehanteerd. Met deze fietsparkeerkencijfers berekent



een initiatiefnemer de te verwachten behoefte aan fietsparkeren binnen het plangebied. Indien CROW nieuwe fietsparkeerkencijfers publiceert, gelden deze kencijfers als basis voor de fietsparkeernormen.

CROW gaat uit van een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers. Het fietsgebruik in de gemeente Zandvoort blijft iets achter op het gemiddelde fietsgebruik in de rest van Nederland (zie bijlage A). Omdat Zandvoort een groei van het fietsgebruik in de gemeente wil stimuleren, wordt verwacht dat het fietsgebruik in de toekomst dichter aansluit bij het gemiddelde fietsgebruik in vergelijkbare gemeenten. Daarom wordt het gemiddelde in de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers aangehouden als fietsparkeernorm.

De fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn opgenomen in bijlage C. Meer fietsparkeerplaatsen realiseren is altijd mogelijk.

Maatwerkfunctie

Een maatwerkfunctie is een functie waarvoor in deze Nota Parkeernormen 2025 geen passende fietsparkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de initiatiefnemer te onderbouwen wat wel een passende fietsparkeernorm is. Daarbij is belangrijk dat wordt gewaarborgd dat de fietsparkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (ten minste de komende 10 jaar) overeenkomt met de parkeerbehoefte die met deze maatwerk- fietsparkeernorm wordt bepaald.

Bij het opstellen van de onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is immers aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, de verwachte bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied.

De onderbouwing van de afwijkende fietsparkeerbehoefte wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

6. Toepassingskader fietsparkeren

De rekenmethodiek voor het bepalen van de fietsparkeereis is vergelijkbaar met de rekenmethodiek voor het bepalen van de autoparkeereis zoals toegelicht in hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk wordt kort toegelicht hoe de fietsparkeereis wordt bepaald en hoe deze opgelost dient te worden. Voor de oplossing van de fietsparkeereis gelden andere voorwaarden dan bij autoparkeren.

6.1 Berekening fietsparkeereis

De fietsparkeernormen worden gebruikt om de fietsparkeereis per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een woongebouw met commerciële plint), wordt de fietsparkeereis van de gehele ontwikkeling bepaald door de fietsparkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de fietsparkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages

De normatieve fietsparkeereis (fietsparkeernorm x functieomvang) houdt geen rekening met het feit dat de aanwezigheid door de week heen per doelgroep verschilt. Zo zijn kantoormedewerkers vooral op werkdagen overdag aanwezig terwijl horecabezoekers vooral 's-avonds en in het weekend aanwezig zijn. Dezelfde fietsparkeerplaats kan daardoor door meerdere doelgroepen worden gebruikt. Door dubbelgebruik toe te passen wordt de spaarzame ruimte optimaal ingezet. Door na het bepalen van de fietsparkeernorm rekening te houden met dubbelgebruik hoeven er per saldo minder fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende fietsparkeer capaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is en dat dit (juridisch) geborgd is. Voor bewoners dient altijd een eigen, aparte fietsenstalling gerealiseerd te worden waardoor dubbelgebruik voor bewonersplaatsen niet mogelijk is. Voor de overige functies gelden dezelfde aanwezigheidspercentages als bij autoparkeren (zie tabel 2).

Regeling 'oud' voor 'nieuw'

Bij de berekening van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de fietsparkeereis van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de fietsparkeereis van de feitelijke bestaande, te vervallen functies wordt bepaald op basis van de fietsparkeernormen in deze nota. Deze fietsparkeereis mag vervolgens worden



afgetrokken van de fietsparkeereis van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan fietsparkeerplaatsen moet worden gerealiseerd. Bij dit zogeheten salderen gelden de volgende regels:

- Er wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. De fietsparkeereis van bijvoorbeeld een kantoor kan immers niet zonder meer worden afgetrokken van de fietsparkeereis van een appartementencomplex, omdat deze functies op verschillende momenten functioneren.
- Wanneer rekening wordt gehouden met bestaande, te vervallen functies moet ook rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van fietsparkeercapaciteit op eigen terrein.
- Indien als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling een deel van de bestaande openbare fietsparkeercapaciteit komt te vervallen, moeten deze openbaar toegankelijke fietsparkeerplaatsen worden gecompenseerd. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de realisatie van een inritconstructie of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting van het bouwplan.
- Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de fietsparkeereis van het meest recente legale gebruik, tenzij het pand langer dan vijf jaar leeg staat.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende fietsparkeereis wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de fietsparkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag, wordt het aantal fietsparkeerplaatsen naar boven afgerond op hele fietsparkeerplaatsen. Alleen dan is er zekerheid dat altijd aan de volledige fietsparkeernorm wordt voldaan. Het afgeronde totale aantal fietsparkeerplaatsen dat benodigd is conform de Nota Parkeernormen is de fietsparkeereis. De fietsparkeereis dient in de basis volledig op eigen terrein te worden opgelost, waarbij de fietsparkeerplaatsen voor bezoekers voor hen toegankelijk moeten zijn.

6.2 Oplossen fietsparkeereis

Na de berekening van de fietsparkeereis wordt deze geconfronteerd met het geplande fietsparkeeraanbod. Wanneer het geplande fietsparkeeraanbod groter dan of gelijk is aan de fietsparkeereis, kan de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit worden verleend. Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of het bouwplan zodanig kan worden aangepast dat het geplande parkeeraanbod voldoende is. Als dit niet mogelijk of wenselijk is, kan worden overwogen om af te wijken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. In paragraaf 6.3 wordt nader ingegaan op de bijbehorende voorwaarden.

Acceptabele loopafstanden

Fietsparkeerplaatsen moeten in de buurt van de functie gelegen zijn (uitgangspunt is op eigen terrein), dit voorkomt wildstallen. Per functie is de afstand die men bereid is te lopen van de functie tot de stalling verschillend. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres en de kwaliteit van de aangeboden stallingsmogelijkheid. De acceptabele loopafstanden voor fietsparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties (met uitzondering van bezoek aan bewoners) staan in tabel 7 op de volgende pagina. Voor bewoners geldt dat de fietsparkeerplaatsen inpandig op eigen terrein opgelost dienen te worden.

Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de meest recente CROW-publicatie. De gemeente gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. Daarnaast dient het stallen van fietsen dicht bij de functie gelegen te zijn dan de bijbehorende autoparkeerplaatsen. Dit geldt voor zowel fietsparkeerplekken op eigen terrein als in de openbare ruimte.

hoofdfunctie	maximale loopafstand
wonen (bewoners)	n.v.t. (op eigen terrein)
wonen (bezoekers)	50 meter
supermarkt	50 meter
stadscentrum/winkelgebied	200 meter
onderwijs	100 meter
horeca	100 meter
zorgvoorzieningen	50 meter
bioscoop/theater	100 meter
sportlocaties	100 meter
werkfuncties	100 meter

Tabel 7: Acceptabele loopafstanden fietsparkeervoorzieningen

Kwaliteitsrichtlijnen fietsparkeervoorzieningen



Om goed te kunnen functioneren moeten fietsparkeervoorzieningen aan kwaliteitsrichtlijnen voldoen. De richtlijnen op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid zijn weergegeven in bijlage D. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op basis van het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173), CROW-publicatie 741 (Leidraad fietsparkeren, 2023) en Fietsparkeur¹³.

In de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen, fatbikes, speedpedelecs, driewielers, bakfietsen en dergelijke moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Hiervoor moet in de voorziening zogeheten vrije ruimte worden gereserveerd. Dit zijn gemarkeerde vakken waar fietsen met afwijkende maten geparkeerd kan worden. In tabel 8 is een overzicht opgenomen van het aandeel fietsparkeerplaatsen dat geschikt dient te zijn voor 1) buitenmodel fietsen en 2) fietsen met een sterk afwijkende maat. Deze begrippen worden als volgt gedefinieerd:

- buitenmodelfietsen: geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- sterk afwijkende maat: geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).

In totaal dient dus 25% van de fietsparkeerplaatsen geschikt te zijn voor fietsen met afwijkende maten.

type fietsparkeerplaats	aandeel
buitenmodel fietsen	20%
sterk afwijkende maat	5%

Tabel 8: Aandeel fietsplekken dat geschikt moet zijn voor fietsen met afwijkende maten

De gemeente hanteert richtlijnen voor de kwaliteit en goede inpassing van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein. De richtlijnen zorgen ervoor dat de fietsparkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt worden.

Voor het ontwerp van fietsparkeervoorzieningen gelden de volgende richtlijnen:

- de fiets staat op de best mogelijke locatie;
- een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen;
- passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen;
- een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening.

In bijlage D staat toegelicht hoe deze richtlijnen kunnen worden ingevuld. Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Het is van belang om in een fietsparkeervoorziening voor vaste gebruikers laadinfrastructuur aan te brengen zodat fietsers een accu kunnen opladen.

6.3 Afwijkingmogelijkheden

Afwijkingmogelijkheid 1: transformaties

In sommige gevallen is het niet mogelijk om de volledige fietsparkeereis op eigen terrein op te lossen. Dit speelt met name bij transformaties. De initiatiefnemer kan in dat geval aan de gemeente voorstellen om gebruik te maken van de openbare ruimte. Daarbij geldt de voorwaarde dat er een passende fietsparkeeroplossing is of dat de gemeente zicht heeft op een passende fietsparkeeroplossing, waarbij wat een passende oplossing is door de gemeente wordt bepaald. Er zijn hierbij twee mogelijkheden:

- Op loopafstand liggen (bestaande) fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om te bepalen of er restcapaciteit is, laat de initiatiefnemer voor eigen rekening een onderzoek uitvoeren door een gespecialiseerd en onafhankelijk bureau. De initiatiefnemer stemt voorafgaand aan het onderzoek met de gemeente af over de wijze van onderzoeken.
- De gemeente ziet de mogelijkheid om op loopafstand nieuwe fietsparkeerplaatsen te realiseren of de capaciteit van een bestaande fietsparkeervoorziening uit te breiden. De kosten voor deze plaatsen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Afwijkingmogelijkheid 2: Motivering zwaarwegend belang

Wanneer de fietsparkeereis niet volledig opgelost kan worden, kan een beroep worden gedaan op een zwaarwegend belang. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote maatschappelijke, economische of volkshuisvestelijke voordelen worden verwacht met het realiseren van de ontwikkeling.

¹³Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.



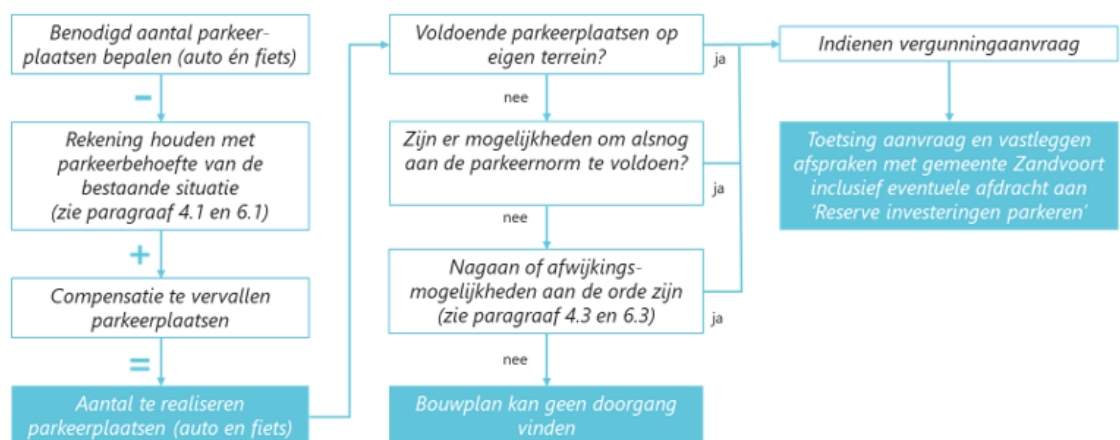
De initiatiefnemer moet de aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om het plan doorgang te verlenen. Daarnaast moet de initiatiefnemer inzichtelijk maken wat de verkeers-/parkeerkundige gevolgen zijn. Dit kan bijvoorbeeld zijn dat de kans op wildstallen in de directe omgeving toeneemt maar dat er op iets grotere afstand wel voldoende fietsparkeer ruimte is. Omdat het in dit geval gaat om een afwijking van het beleid, beoordeelt de gemeenteraad of de ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden. De gemeenteraad maakt in dat geval een afweging tussen het belang van deze ontwikkeling en de gevolgen die de ontwikkeling heeft. Indien de gemeenteraad akkoord gaat met de motivering zwaarwegend belang neemt de gemeente Zandvoort tegen een financiële vergoeding de verplichting over om voldoende fietsparkeergelegenheid aan te bieden.

7. Stappenplan toetsing parkeren

7.1 Stappenplan parkeren

Bij een aanvraag toetst de gemeente Zandvoort deze aan het stappenplan parkeren. Een aanvraag dient alle onderdelen van het stappenplan te doorlopen. De stappen zijn samengevat in figuur 2 op de volgende pagina.

1. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig voor het plan. De bepaling van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats aan de hand van de parkeernormen auto en fiets in deze nota.
2. Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor auto's en fietsen mag rekening worden gehouden met de parkeereis van de bestaande situatie (zie paragraaf 4.1 en 6.1). Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeereis van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeereis mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwbouw. Voor de berekening hiervan wordt uitgegaan van de bij de gemeente laatst bekende, legale feitelijke situatie van het pand. De berekening van het aantal parkeerplaatsen vindt op dezelfde wijze plaats als bij stap 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 (uitkomst stap 1) min de eventueel huidige parkeereis van de bestaande situatie (uitkomst stap 2) plus het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat (uitkomst stap 3), 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 te volgen en kan de aanvraag worden ingediend (zie paragraaf 7.2).
6. Zo nee, dan dient te worden nagegaan of het mogelijk is om het plan dusdanig aan te passen, dat alsnog aan de parkeernorm kan worden voldaan. Als dit niet tot de mogelijkheden behoort, dient te worden gemotiveerd waarom dit niet mogelijk is.
7. Als het niet mogelijk is om met aanpassingen aan het plan aan de parkeernorm te voldoen, dient te worden nagegaan of er sprake is van bijzondere omstandigheden (de afwijkingsmogelijkheden als bedoeld in paragraaf 4.3 en 6.3).
8. Als geen gebruik gemaakt kan worden van de afwijkingsmogelijkheden, zal het bouwplan geen doorgang kunnen vinden.



Figuur 2: Stappenplan toetsing parkeren (auto- en fietsparkeren)



7.2 Benodigde gegevens voor aanvraag omgevingsvergunning

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

- de ontwikkeling;
- een berekening van de parkeereis 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 (openbaar/niet-openbaar);
- de wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan (het toepassen van dubbelgebruik, de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen op eigen terrein);
- bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke;
- de wijze waarop invulling wordt gegeven aan duurzaamheid (bijdrage aan doelgroepen, elektrisch laden en laden en lossen).

7.3 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.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen in de omgevingsvergunning geeft de gemeente de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren 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 benodigde parkeeraanbod 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 van mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de consequenties kan zijn dat bij een ruimtelijke ontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt. De adressen worden tevens opgenomen in de Beleidsregels Adressenlijst maximum aantal parkeervergunningen Zandvoort.
- Voorwaardelijke verplichtingen om bijzondere gebruikersbepalingen vast te leggen, bijvoorbeeld 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 omgevingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende ontwerp 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– als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.

8. Juridisch kader

8.1 Juridische grondslag

De juridische verankering van de parkeernorm is geborgd in de bestemmingsplannen van de gemeente Zandvoort waarin in de planregels een verwijzing naar de Nota Parkeernormen 2012 of diens opvolger staat. Dit is van rechtswege onderdeel van het nu geldende Omgevingsplan. Daarin is als regel opgenomen dat een omgevingsvergunning slechts wordt verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Onder voldoende parkeergelegenheid wordt verstaan dat wordt voorzien in de aanleg en/ of instandhouding van parkeergelegenheid, zoals op grond van artikel 4:81 Awb is vastgelegd in de gemeentelijke Nota Parkeernormen en rechtsopvolgende beleidsregels inzake het parkeren zoals die gelden tijdens het indienen van de omgevingsvergunning. Deze Nota Parkeernormen 2025 vervangt de Nota Parkeernormen 2012 en is daarmee de juridisch rechtsopvolger.

De toetsing aan de parkeernormen vindt plaats bij een aanvraag Omgevingsvergunning in het geval van nieuwbouw, verbouw (uitbreiding) of functiewijziging. In de Omgevingsvergunning wordt vastgelegd wat de parkeereis is en hoe daar invulling aan wordt gegeven.

In de bestemmingsplannen van vóór 2012 is geen verwijzing naar de Nota Parkeernormen 2012 of diens opvolger opgenomen. In deze bestemmingsplannen (onder andere Midden Boulevard, Noord Boulevard en Nieuw Noord) is specifieke parkeernormering opgenomen onder verwijzing naar CROW (ASVV 2004



of CROW-publicatie 182). Wanneer deze bestemmingsplannen worden herzien (bij de vaststelling van het nieuwe Omgevingsplan) zal de verwijzing naar de Nota Parkeernormen 2025 of diens opvolger ook voor deze gebieden gaan gelden. Tot die tijd kan het college een afwijkend besluit nemen als de oude parkeernormen leiden tot omstandigheden die niet in verhouding staan tot het doel van de parkeernormen (voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein).

8.2 Overgangsregeling bestaande initiatieven

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bouwinitiatieven die op het moment van publicatie van deze Nota Parkeernormen 2025 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.

Bijlagen

Bijlage A Achtergrond bij parkeernormering

Bijlage B Lijst met parkeernormen auto

Bijlage C Lijst met parkeernormen fiets

Bijlage D Kwaliteitsrichtlijnen stallingen fiets en scooter



Bijlage A - Achtergrond bij parkeernormering

In deze bijlage is de achtergrond bij het opstellen van de parkeernormen opgenomen.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente is van invloed op het autobezit en autogebruik in die gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in onderstaande tabel. In 2024 kent de gemeente Zandvoort een gemiddelde dichtheid van 1.839 adressen per vierkante kilometer¹⁴. De gemeente valt daarmee in de categorie 'sterk stedelijk'. Binnen de gemeente Zandvoort zijn er echter verschillen in stedelijkheidsgraad, zo ligt deze in de het centrum hoger dan in de woonwijken of in Bentveld. Om recht te doen aan deze verschillen wordt rekening gehouden met een gebiedsindeling waarin drie verschillende gebieden onderscheiden worden (zie figuur 1).

stedelijkheidsgraad	omgevingsadressendichtheid
zeer sterk stedelijk	meer dan 2.500 per km ²
sterk stedelijk	1.500-2.500 per km ²
matig stedelijk	1.000-1.500 per km ²
weinig stedelijk	500-1.000 per km ²
niet stedelijk	minder dan 500 per km ²

Tabel B.1: Stedelijkheidsgraden

Autogebruik en fietsgebruik

Als onderbouwing voor de hoogte van de parkeernorm is een analyse uitgevoerd naar het autobezit en auto- en fietsgebruik binnen de gemeente Zandvoort. Voor niet-woonfuncties is het gebruik van vervoersmiddelen leidend voor het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen bij de functie. Het gebruik geeft namelijk inzicht of de auto of juist de fiets bij de bestemming geparkeerd moet worden.

Het auto- en fietsgebruik is geanalyseerd op basis van ODiN-data¹⁵. Aan de hand van ODiN data is per vervoerswijze het aandeel verplaatsingen op alle verplaatsingen inzichtelijk gemaakt. In figuur B.1 op de volgende pagina is het aandeel autoverplaatsingen weergegeven.



Figuur B.1: Aandeel autoverplaatsingen (bron: ODiN)

14)Bron: StatLine – Gebieden in Nederland 2024 (CBS.nl)

15)ODiN is het Verplaatsingsonderzoek Onderweg 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.



Uit figuur B.1 blijkt dat het autogebruik in Zandvoort goed aansluit bij het autogebruik van een sterk stedelijke gemeente. 51% van het totale aantal verplaatsingen in Zandvoort wordt uitgevoerd met de auto. Voor alle sterk stedelijke gemeentes gecombineerd is het aandeel verplaatsingen dat wordt uitgevoerd met de auto 49%.

Het gemiddelde fietsgebruik in de gemeente Zandvoort is ook vergeleken met het gemiddelde fietsgebruik in andere sterk stedelijke gemeenten. Deze vergelijking is weergegeven in figuur B.2.



Figuur B.2: Aandeel fietsverplaatsingen (bron: ODIN)

Uit figuur B.2 blijkt dat het aandeel fietsverplaatsingen in Zandvoort iets achterblijft vergeleken met het gemiddelde fietsgebruik in andere sterk stedelijke gemeenten.

Analyse autobezit per woningtype in Zandvoort

Als onderbouwing voor de hoogte van de parkeernorm voor woonfuncties is op basis van data een analyse gemaakt van het autobezit in Zandvoort.

Aanpak

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50 m², 50-75 m², 75-100 m², 100-125 m² en groter dan 125 m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld kleine sociale huurappartementen (tot 50 m² gbo) in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De analyse naar autobezit zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om parkeernormen op te stellen die aansluiten bij het autobezit in een gemeente.

Inhoud van de data

De analyse is gebaseerd op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) aangevuld met onderzoeksgegevens van Goudappel. De data gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerk omgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is, worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op twee decimalen.



De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is conform de CBS-indeling van 2023. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2023'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomsituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2022 en is ook inbegrepen in de data.

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet onder de autobezitcijfers van het CBS vallen. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% is daarom opgeteld bij de autobezitcijfers van het CBS. Tevens is de data op één decimaal naar boven afgerond om rekening te houden met verschillen tussen individuele woningen en toekomstige ontwikkelingen.

Autobezit per type woning

Wanneer naar de data wordt gekeken, blijkt dat het autobezit tussen buurten verschilt. Om recht te doen aan deze verschillen is op buurniveau onderscheid gemaakt naar de drie gedefinieerde zones (centrum, rest bebouwde kom en Bentveld). Het autobezit per zone is steeds een gewogen gemiddelde van de buurten die onder deze zones vallen. Om tot slot de cijfers van het autobezit te vertalen naar een parkeernorm is gekeken naar logica in de reeksen, zowel tussen de type woningen, de oppervlakte van woningen als tussen de zones.



Bijlage B - Lijst met parkeernormen (auto)

De parkeernormen voor woonfuncties zijn gebaseerd op daadwerkelijk autobezit en zijn opgenomen in paragraaf 3.2.

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 744). Daarbij geldt, conform de adressendichtheid van Zandvoort, de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' als uitgangspunt (zie ook bijlage A). Aangezien het autogebruik in Zandvoort vergelijkbaar is met het autogebruik in gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad (zie ook bijlage A), wordt het gemiddelde van de bandbreedte als minimum parkeernorm gehanteerd.

De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven. Bij eenheid staat de afkorting 'pp' voor parkeerplaats. De afkorting 'bvo' staat voor het bruto-vloeroppervlak. Het bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw inclusief gevels, bouwmuren, ramen et cetera. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

De parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm.

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

<u>werkfuncties</u>	centrum	rest be- bouwde kom	Bentveld	aandeel bezoekers	eenheid
kantoren (zonder baliefunctie)	1,15	1,65	2,55	5%	pp per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie) (4)	1,55	2,25	3,55	20%	pp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, labo- ratorium, werkplaats) (5)	1,35	2,15	2,35	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) (6)	0,65	0,95	1,05	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,05	1,55	1,95	5%	pp per 100 m ² bvo
evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	4,00	7,50	n.v.t.	99%	pp per 100 m ² bvo

<u>winkelfuncties</u>	centrum	rest be- bouwde kom	Bentveld	aandeel bezoekers	eenheid
bouwmarkt	maatwerk	2,25	2,45	87%	pp per 100 m ² bvo
tuincentrum	maatwerk	2,55	2,85	89%	pp per 100 m ² bvo
groencentrum (1)	maatwerk	2,55	2,85	89%	pp per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	3,65	7,35	9,25	92%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	maatwerk	4,75	5,15	95%	pp per 100 m ² bvo
kringloopwinkel	maatwerk	1,65	2,25	89%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwin- kel	1,15	1,65	1,95	91%	pp per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woon- boulevard	maatwerk	2,25	maatwerk	93%	pp per 100 m ² bvo
winkelboulevard	maatwerk	3,95	maatwerk	94%	pp per 100 m ² bvo
outletcentrum	maatwerk	9,60	10,40	94%	pp per 100 m ² bvo
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	maatwerk	3,70	maatwerk	72%	pp per 100 m ² bvo
buurtsupermarkt	1,90	3,40	maatwerk	89%	pp per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt (2)	3,30	5,15	maatwerk	93%	pp per 100 m ² bvo



grote supermarkt (XL)	5,90	7,70	maatwerk	84%	pp per 100 m ² bvo
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	maatwerk	5,90	maatwerk	80%	pp per 100 m ² bvo
groothandel algemeen	maatwerk	6,40	maatwerk	80%	pp per 100 m ² bvo
weekmarkt (3)	0,20	0,20	maatwerk	85%	pp per 100 m ² bvo

cultuur en ontspanning	centrum	rest bebouwde kom	Bentveld	aandeel bezoekers	eenheid
bowlingcentrum	1,60	2,80	2,80	89%	pp per baan
biljart-/snookercentrum	0,85	1,35	1,75	87%	pp per tafel
fitnessstudio/sportschool	1,40	4,70	6,50	87%	pp per 100 m ² bvo
fitnesscentrum	1,70	6,20	7,40	90%	pp per 100 m ² bvo
dansstudio	1,50	5,40	7,40	93%	pp per 100 m ² bvo
golfbaan (18 holes) (7)	maatwerk	95,60	118,30	98%	pp per 18 holes
golfoefencentrum (pitch and putt) (8)	maatwerk	50,70	56,20	93%	pp per centrum
sporthal	1,45	2,65	3,45	96%	pp per 100 m ² bvo
sportzaal (9)	1,05	2,65	3,55	94%	pp per 100 m ² bvo
sportveld (10)	20,0	20,00	20,00	95%	pp per ha netto terrein
stadion	0,12	0,12	maatwerk	99%	pp per zitplaats
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,05	1,65	2,05	98%	pp per 100 m ² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	maatwerk	2,35	2,75	98%	pp per 100 m ² bvo
ski- en snowboardhal	maatwerk	2,35	maatwerk	98%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	2,90	4,40	5,10	97%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,50	5,30	6,10	98%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,70	5,50	6,40	98%	pp per 100 m ² bvo
tennishal	0,30	0,50	0,50	87%	pp per 100 m ² bvo
padelhal	0,35	0,65	0,65	87%	pp per 100 m ² bvo
squashhal	1,60	2,70	3,20	84%	pp per 100 m ² bvo
zwembad overdekt (11)	maatwerk	11,50	13,30	97%	pp per 100 m ² bassin
zwembad openlucht (11)	maatwerk	12,90	15,80	99%	pp per 100 m ² bassin
zwemparadijs (12)	maatwerk	4,00	4,00	99%	pp per 100 m ² bvo
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	maatwerk	9,30	10,30	99%	pp per 100 m ² bvo
sauna, hammam	2,50	6,60	7,30	99%	pp per 100 m ² bvo
bibliotheek	0,45	1,05	1,35	97%	pp per 100 m ² bvo
museum	0,40	0,95	maatwerk	95%	pp per 100 m ² bvo
bioscoop (13)	3,20	11,00	13,70	94%	pp per 100 m ² bvo
filmtheater/filmhuis	2,60	7,70	9,90	97%	pp per 100 m ² bvo
theater/schouwburg	7,10	9,80	12,00	87%	pp per 100 m ² bvo
Musicaltheater	2,90	3,90	5,10	86%	pp per 100 m ² bvo
Casino	5,70	6,50	8,00	86%	pp per 100 m ² bvo
Volkstuin	maatwerk	1,35	1,45	100%	pp per 10 tuinen
attractie- en pretpark	maatwerk	8,00	8,00	99%	pp per ha netto terrein
Dierenpark	8,00	8,00	8,00	99%	pp per ha netto terrein



Jachthaven	0,60	0,60	0,60	nb	pp per ligplaats
manege (paardenhouderij)	maatwerk	maatwerk	0,40	90%	pp per box
kinderboerderij (stadsboerderij)	2,90	4,40	5,10	97%	pp per boerderij
plantentuin (botanische tuin)	maatwerk	10,50	13,50	99%	pp per tuin

<u>gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen</u>	centrum	rest bebouwde kom	Bentveld	aandeel bezoek	eenheid
huisartsenpraktijk (-centrum)	2,05	2,95	3,25	57%	pp per behandelkamer
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,25	1,75	1,95	57%	pp per behandelkamer
consultatiebureau	1,25	1,85	2,15	50%	pp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,55	2,15	2,45	55%	pp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,30	1,90	2,20	38%	pp per behandelkamer
tandartsenpraktijk (-centrum)	1,55	2,35	2,65	47%	pp per behandelkamer
apotheek	2,25	3,15	maatwerk	45%	pp per apotheek
ziekenhuis	1,40	1,70	2,00	29%	pp per 100 m² bvo
crematorium	maatwerk	30,10	30,10	99%	pp per gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	maatwerk	31,60	31,60	97%	pp per gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	1,65	3,25	3,65	37%	pp per 10 cellen
religiegebouw	0,15	0,15	maatwerk	nb	pp per zitplaats
verpleeg/verzorgingstehuis (14)	0,60	0,60	maatwerk	60%	pp per wooneenheid

<u>onderwijs</u>	centrum	rest bebouwde kom	Bentveld	aandeel bezoek	eenheid
kinderdagverblijf (crèche) (15)	0,90	1,20	1,50	0%	pp per 100 m² bvo
basisonderwijs (16)	0,75	0,75	0,75	48%	pp per lokaal
middelbare school	3,30	4,30	4,90	11%	pp per 100 leerlingen
ROC	4,20	5,20	5,90	7%	pp per 100 leerlingen
HBO	8,30	9,50	10,90	72%	pp per 100 studenten
universiteit	11,70	14,70	16,80	48%	pp per 100 studenten
avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (17)	4,00	6,00	10,50	95%	pp per 10 studenten

<u>toeristische functies en verblijfsaccommodaties</u>	centrum	rest bebouwde kom	Bentveld	aandeel bezoek	eenheid
bungalowpark (huisjescomplex)	maatwerk	1,60	2,10	91%	pp per bungalow
camping (kampeerterein) (18)	maatwerk	maatwerk	1,20	90%	pp per standplaats
hotel (19)	3,20	6,80	9,00	73%	pp per 10 kamers
discotheek	6,10	18,40	20,80	99%	pp per 100 m² bvo
café/bar/cafetaria	5,00	6,00	maatwerk	90%	pp per 100 m² bvo



restaurant (inclusief fast-foodrestaurant)	5,00	6,00	8,00	80%	pp per 100 m ² bvo
--	------	------	------	-----	-------------------------------

- 1) **tuin- en groencentrum:** wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.
- 2) **fullservice -supermarkt:** vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² wvo.
- 3) **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).
- 4) **commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie):** hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudie onder beschouwd.
- 5) **bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief:** bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.
- 6) **bedrijf arbeidsextensief/ 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.
- 7) **golfbaan** (18 holes): een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot.
- 8) **golfoefencentrum (pitch and putt):** uitgaande van een omvang van circa 6 ha.
- 9) **sporthal en sportzaal:** let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.
- 10) **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.
- 11) **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.
- 12) **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.
- 13) **bioscoop:** 1 zitplaats is circa 3 m² 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.
- 14) **verpleeg- en verzorgingstehuis:** normen zijn inclusief parkeren voor personeel.
- 15) **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)
- 16) **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).
- 17) **Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs:** bezoekers zijn studenten en overig is personeel.
- 18) **camping:** exclusief 10% voor gasten van bezoekers.
- 19) **hotel:** de CROW-parkeerkencijfers 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-parkeerkencijfer voor een 4 sterren hotel. Dit is het meest voorkomende hoteltype in Zandvoort.



Bijlage C. Lijst met parkeernormen (fiets)

De parkeernormen voor woonfuncties zijn opgenomen in paragraaf 5.1.

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de meest recente CROW- fietsparkeerkencijfers uit de publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025'. Daarbij wordt het gemiddelde van de bandbreedte als minimum parkeernorm gehanteerd.

De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven. Bij eenheid staat de afkorting 'fpp' voor een fietsparkeerplaats / stallingsplaats. De afkorting 'bvo' staat voor het bruto-vloeroppervlak. Het bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw inclusief gevels, bouwmuren, ramen et cetera. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

De parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm.

<u>werkfuncties</u>	centrum	rest be- bouwde kom	Bentveld	aandeel bezoekers	eenheid
kantoren (zonder baliefunctie)	1,7	1,1	0,8	5%	fpp per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	3,0	1,4	1,1	20%	fpp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,4	0,9	0,9	5%	fpp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,6	0,4	0,3	5%	fpp per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,2	0,8	0,7	5%	fpp per 100 m ² bvo
evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	1,0	1,0	1,5	99%	fpp per 100 m ² bvo

<u>winkelfuncties</u>	centrum	rest be- bouwde kom	Bentveld	aandeel bezoekers	eenheid
bouwmarkt	maatwerk	0,4	0,3	87%	fpp per 100 m ² bvo
tuincentrum	maatwerk	0,4	0,3	89%	fpp per 100 m ² bvo
groencentrum	maatwerk	0,4	0,3	89%	fpp per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	0,4	0,3	0,3	92%	fpp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	maatwerk	0,3	0,3	95%	fpp per 100 m ² bvo
kringloopwinkel	maatwerk	1,6	1,3	89%	fpp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	0,4	0,3	0,3	91%	fpp per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	maatwerk	0,4	maatwerk	93%	fpp per 100 m ² bvo
winkelboulevard	maatwerk	0,4	maatwerk	94%	fpp per 100 m ² bvo
outletcentrum	maatwerk	0,4	0,2	94%	fpp per 100 m ² bvo
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,4	3,0	maatwerk	72%	fpp per 100 m ² bvo
buurtsupermarkt	3,7	2,1	maatwerk	89%	fpp per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt	5,4	3,5	maatwerk	93%	fpp per 100 m ² bvo
grote supermarkt (XL)	5,4	3,5	maatwerk	84%	fpp per 100 m ² bvo



groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	maatwerk	1,4	maatwerk	80%	fpp per 100 m ² bvo
groothandel algemeen	maatwerk	1,4	maatwerk	80%	fpp per 100 m ² bvo
weekmarkt	3,6	3,0	maatwerk	85%	fpp per 100 m ² bvo

cultuur en ontspanning	centrum	rest bebouwde kom	Bentveld	aandeel bezoekers	eenheid
bowlingcentrum	4,5	2,6	2,5	89%	fpp per baan
biljart-/snookercentrum	2,5	1,6	1,2	87%	fpp per tafel
fitnessstudio/sportschool	5,9	3,0	2,0	87%	fpp per 100 m ² bvo
fitnesscentrum	5,9	3,0	2,0	90%	fpp per 100 m ² bvo
dansstudio	5,9	3,0	2,0	93%	fpp per 100 m ² bvo
golfbaan (18 holes)	maatwerk	17,5	17,5	98%	fpp per 18 holes
golfoefencentrum (pitch and putt)	maatwerk	17,5	17,5	93%	fpp per centrum
sporthal	5,5	3,0	2,5	96%	fpp per 100 m ² bvo
sportzaal	6,7	2,7	2,1	94%	fpp per 100 m ² bvo
sportveld	57,5	57,5	57,5	95%	fpp per ha netto terrein
stadion	0,2	0,2	maatwerk	99%	fpp per zitplaats
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	3,1	2,1	1,8	98%	fpp per 100 m ² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	maatwerk	3,4	3,1	98%	fpp per 100 m ² bvo
ski- en snowboardhal	maatwerk	3,5	maatwerk	98%	fpp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	1,5	1,0	0,6	97%	fpp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	1,5	1,0	0,6	98%	fpp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	1,5	1,0	0,6	98%	fpp per 100 m ² bvo
tennisshal	0,8	0,5	0,5	87%	fpp per 100 m ² bvo
padelhal	1,6	1,0	1,0	87%	fpp per 100 m ² bvo
squashhal	5,1	3,0	2,5	84%	fpp per 100 m ² bvo
zwembad overdekt	maatwerk	20,0	12,5	97%	fpp per 100 m ² bassin
zwembad openlucht	maatwerk	28,0	20,5	99%	fpp per 100 m ² bassin
zwemparadijs	maatwerk	9,5	9,5	99%	fpp per 100 m ² bvo
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	maatwerk	4,0	4,0	99%	fpp per 100 m ² bvo
sauna, hammam	5,5	4,0	4,0	99%	fpp per 100 m ² bvo
bibliotheek	4,0	3,3	2,6	97%	fpp per 100 m ² bvo
museum	1,7	0,9	maatwerk	95%	fpp per 100 m ² bvo
bioscoop	9,0	3,5	1,7	94%	fpp per 100 m ² bvo
filmtheater/filmhuis	9,0	3,5	1,7	97%	fpp per 100 m ² bvo
theater/schouwburg	26,0	17,5	12,0	87%	fpp per 100 m ² bvo
Musicaltheater	26,0	17,5	12,0	86%	fpp per 100 m ² bvo
Casino	2,0	1,7	1,7	86%	fpp per 100 m ² bvo
Volkstuin	maatwerk	1,8	1,6	100%	fpp per 10 tuinen
attractie- en pretpark	maatwerk	10,8	10,8	99%	fpp per ha netto terrein
Dierenpark	10,8	10,8	10,8	99%	fpp per ha netto terrein



Jachthaven	0,2	0,2	0,2	nb	fpp per ligplaats
manege (paardenhouderij)	maatwerk	maatwerk	0,6	90%	fpp per box
kinderboerderij (stadsboerderij)	12,5	12,5	12,5	97%	fpp per boerderij
plantentuin (botanische tuin)	maatwerk	14,1	11,0	99%	fpp per tuin

gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	centrum	rest bebouwde kom	Bentveld	aandeel bezoek	eenheid
huisartsenpraktijk (-centrum)	1,4	1,1	0,5	57%	fpp per behandelkamer
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,4	1,1	0,5	57%	fpp per behandelkamer
consultatiebureau	1,4	1,1	0,5	50%	fpp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,4	1,1	0,5	55%	fpp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,4	1,1	0,5	38%	fpp per behandelkamer
tandartsenpraktijk (-centrum)	2,7	2,4	1,9	47%	fpp per behandelkamer
apotheek	7,0	7,0	maatwerk	45%	fpp per apotheek
ziekenhuis	1,1	1,0	0,8	29%	fpp per 100 m² bvo
crematorium	maatwerk	6,5	6,5	99%	fpp per gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	maatwerk	6,5	6,5	97%	fpp per gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	0,5	0,5	0,5	37%	fpp per 10 cellen
religiegebouw	0,4	0,4	maatwerk	nb	fpp per zitplaats
verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	0,8	0,8	60%	fpp per wooneenheid

onderwijs	centrum	rest bebouwde kom	Bentveld	aandeel bezoek	eenheid
kinderdagverblijf (crèche)	1,0	0,8	0,8	0%	fpp per 100 m² bvo
basisonderwijs	11,5	11,5	11,5	48%	fpp per lokaal
middelbare school	80,0	80,0	80,0	11%	fpp per 100 leerlingen
ROC	48,0	48,0	48,0	7%	fpp per 100 leerlingen
HBO	64,0	64,0	64,0	72%	fpp per 100 studenten
universiteit	64,0	64,0	64,0	48%	fpp per 100 studenten
avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	3,8	3,8	3,8	95%	fpp per 10 studenten

toeristische functies en verblijfsaccommodaties	centrum	rest bebouwde kom	Bentveld	aandeel bezoek	eenheid
bungalowpark (huisjescomplex)	maatwerk	0,2	0,2	91%	fpp per bungalow
camping (kampeerterrein)	maatwerk	maatwerk	0,2	90%	fpp per standplaats
hotel	2,0	2,0	2,0	73%	fpp per 10 kamers
discotheek	12,5	10,0	5,5	99%	fpp per 100 m² bvo
café/bar/cafetaria	11,5	11,5	maatwerk	90%	fpp per 100 m² bvo
restaurant (inclusief fast-foodrestaurant)	11,5	6,5	maatwerk	80%	fpp per 100 m² bvo



Bijlage D. Kwaliteitsrichtlijnen 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 afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741), het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173) en Fietsparkeer gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitsrichtlijnen voor het ontwerpen van een stalling opgenomen.

De fiets staat op de best mogelijke locatie

Om actieve mobiliteit te stimuleren moet de fiets de eerste vervoerskeuze zijn die gebruikers tegenkomen bij vertrek en moet de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen op de beste plek staan bij aankomst. In de situatie dat de fietsparkeervoorziening niet direct bij de entree geplaatst kan worden, is de voorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar voor alle gebruikers.

Dit kan worden bereikt door fietsparkeervoorzieningen dicht bij de entree van de functie te plaatsen dan parkeervoorzieningen voor andere voertuigen. Het is belangrijk dat de fietsparkeervoorziening op een logische locatie ligt ten opzichte van de aanrijroute(s) voor fietsers. Dat betekent ook dat fietsers zo min mogelijk moeten omlopen om van en naar de fietsparkeervoorziening te komen. Met name bij bezoekersfuncties draagt een goede zichtbaarheid en herkenbaarheid van de voorziening bij aan het gebruik. Ook kan met duidelijke bewegwijzering op de loop- en fietsroutes van en naar de voorziening het gebruik worden gestimuleerd.

Een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen

Fietsparkeervoorzieningen zijn voor alle mogelijke gebruikers zeer eenvoudig en veilig toegankelijk. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en voor bakfietsen of aangepaste fietsen (voor mindervaliden) zijn altijd op maaiveldniveau. Ook voor vaste gebruikers zijn fietsparkeervoorzieningen in principe op maaiveldniveau, zeker als de specifieke doelgroep anders geen of weinig gebruik zal maken van de voorziening (bijvoorbeeld ouderen). Waar het overbruggen van een hoogteverschil met een fiets onvermijdelijk is, is het belangrijk dat dit zo comfortabel mogelijk wordt ingericht.

In de praktijk is het overbruggen van een hoogteverschil altijd oncomfortabel met de fiets. Daarom is het belangrijk dat een eventuele hellingbaan of fietstrap voldoende breed is en niet te steil. Bij een fietstrap zijn fietsgoten met de juiste afmetingen aanwezig, eventueel voorzien van elektrische ondersteuning om het gebruik van de fietstrap te vereenvoudigen. Leidraad fietsparkeren van CROW bevat uitgebreide informatie over maatvoering en ontwerprichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen.

Een ander aandachtspunt voor ontwerp is het aantal deuren, de draairichting en het type deur dat wordt toegepast bij afgesloten fietsparkeervoorzieningen. Deuren zorgen namelijk voor een drempel en vertragen het stallingsproces. Deze vertraging kan worden verminderd door zo min mogelijk deuren toe te passen, deuren met de juiste draairichting te plaatsen of gebruik te maken van een automatische toegangsdeur. Deuren zijn met name een aandachtspunt onder- en bovenaan een fietstrap of hellingbaan.

Verder is het voor een veilige toegang van belang dat bij alle fietsparkeervoorzieningen een veilige plek is om op- en af te kunnen stappen.

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

1. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
2. De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
3. De afstand van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd mag maximaal circa 75 meter zijn.
4. 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, etcetera).
5. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
6. Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door



bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden. Voor de hellingspercentages wordt verwezen naar CROW Leidraad fietsparkeren 2023.

7. Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen

De fietsparkeervoorziening is passend bij de doelgroepen die gebruik maken van de fietsparkeervoorziening en het type fiets dat deze doelgroep gebruikt. Dat betekent in de eerste plaats dat de fietsparkeervoorzieningen voldoen aan het kwaliteitsniveau gesteld door Fietsparkeur. Ook is het type fietsparkeervoorziening afgestemd op de doelgroep en worden indien nodig meerdere soorten voorzieningen toegepast. Zodat bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met voldoende, passende voorzieningen voor buitenmodelfietsen.

Bij het ontwerpen van een fietsparkeervoorziening is het belangrijk om twee vragen te stellen: wie gaat hier mogelijk zijn/haar fiets stallen en is het realistisch dat zij met genoeg gebruik gaan maken van deze fietsparkeervoorziening. Voor ouderen, kinderen en gebruikers van zware fietsen is een etagerek bijvoorbeeld geen optie. En bij gezinnen, scholen en winkels is de kans groot dat er plek nodig is voor fietsen met krat voorop of een bakfiets. Daar moeten passende voorzieningen voor worden gerealiseerd. Indien bij gezamenlijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners etagerekken worden toegepast, is het wenselijk om de plekken te nummeren en te koppelen aan een woning. Zo worden de gunstige plekken onderin eerlijk verdeeld. Hierbij is per woning tenminste één van de plekken onderin beschikbaar. Naast de etagerekken dient er ook ruimte te zijn voor fietsen met afwijkende maten.

In sommige situaties zijn aanvullende voorzieningen nodig om fietsgebruik goed te faciliteren, zoals stroompunten of kluisjes voor het opladen van accu's van elektrische fietsen (en scooters) in een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening. Bij zakelijke functies neemt de aanwezigheid van omkleedmogelijkheid en/of douches een drempel weg voor werknemers om met de fiets van en naar werk te gaan.

Een ander belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de fietsparkeervoorziening is de verwachte parkeerduur van de doelgroep. Met name voor kortparkeeders (< 60 minuten) mag de actie van de fiets in het rek plaatsen hooguit enkele seconden in beslag nemen, voordat zij het hinderlijk vinden. Voor veel bezoekers is bovenin een etagerek parkeren dus geen (aantrekkelijke) optie. Op de website van Stichting Fietsparkeur staat de laatste versie van het normstellende document met geschikte systemen. Deze website bevat een keuzewijzer waarmee de juiste fietsparkeervoorziening geselecteerd kan worden voor een specifieke situatie en doelgroep.

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

1. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
2. Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
3. 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.
4. Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
5. Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
6. De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaagse rekken te kunnen plaatsen, enkellaagse rekken bedraagt de minimale vrije hoogte 2300 mm.
7. De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm.
8. De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm 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.
9. 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, et cetera. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
10. De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
11. De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed en 1800 mm lang.