

GEMEENTE VELSEN

# Parkeernormenbeleid 2015



## Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Parkeernormen in de gemeente Velsen	5
3	Procedure toepassen parkeernormen	7
	Vaststellen parkeerbehoefte	
	Vaststellen parkeercapaciteit	
	Beoordeling aanvraag omgevingsvergunning	
4	Fietsparkeren	12
	Bijlage 1: overzicht parkeernormen Velsen	14
	Bijlage 2: aanwezigheidspercentages	17
	Bijlage 3: acceptabele loopafstanden (indicatief)	18
	Bijlage 4: praktische parkeercapaciteit bij woningen	19
	Bijlage 5: schema procedure toepassen parkeernormen	20
	Colofon	21

# 1 INLEIDING

Iedere autobezitter wil graag zijn of haar auto, het liefst gratis, voor de deur parkeren. Helaas is in de openbare ruimte vaak te weinig ruimte om dit mogelijk te maken. Regelmatig is er in de directe omgeving van een woning, winkel of kantoor zelfs geen vrije parkeerplaats te vinden. Dit geldt ook voor de kernen van de gemeente Velsen. Het stijgende autobezit maakt dit probleem alleen maar groter. Mede daarom heeft de gemeente in 2008 het Parkeerbeleidsplan opgesteld. Eén van de uitgangspunten in het parkeerbeleidsplan is dat het parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein plaats moet vinden. Met deze maatregel is het mogelijk om functies in een gebied toe te voegen, zonder dat er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Het realiseren van parkeergelegenheid bij een ontwikkeling is daarmee in eerste instantie de verantwoordelijkheid van een initiatiefnemer, niet van de gemeente.

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling moeten worden gerealiseerd, stelt de gemeente parkeernormen vast. De normen geven (bij nieuwbouw, uitbreiding of een wijziging van bestemming) aan hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar moeten zijn per woning, winkel, kantoor of andere functie. Dit moet ervoor zorgen dat parkeeroverlast in de gemeente wordt geminimaliseerd. De normen zorgen er tevens voor dat de gemeente eenduidig omgaat met de beoordeling van ontwikkelinitiatieven, op een wijze die ook voor derden transparant is.

## **Waarom nieuwe parkeernormen?**

Sinds het vaststellen van de nota parkeernormenbeleid in 2009 hebben zich verschillende ontwikkelingen voorgedaan die het wenselijk maken om een nieuwe nota parkeernormen vast te stellen. Het CROW (de onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer) heeft in 2012 nieuwe, meer gedifferentieerde kencijfers voor parkeren gepubliceerd. Een differentiatie waar ook bij veel initiatiefnemers van ontwikkelingen behoefte aan is gebleken.

Daarnaast is het wenselijk om de procedure waarmee de parkeernormen worden toegepast op sommige punten aan te passen, zodat de verschillende ontwikkelinitiatieven beter kunnen worden beoordeeld. De belangrijkste wijzigingen worden hieronder kort beschreven.

### *Differentiatie parkeernormen*

Het is wenselijk om voor meer verschillende functies parkeernormen op te nemen. Zo wordt voorkomen dat voor een functie een te hoge of te lage norm wordt toegepast. De gemeente is de voorbije jaren bijvoorbeeld veelvuldig geconfronteerd met initiatieven om kleine woningen (circa 60m<sup>2</sup> bvo) in de vrije sector te ontwikkelen. Het is wenselijk om voor dergelijke 'starterswoningen' een passende norm toe te kunnen passen. Ook het (opnieuw) invoeren van een aparte norm voor gestapelde woningen (appartementen) is hier een voorbeeld van.

### *Ontheffing in geval van beschikbare openbare parkeercapaciteit*

Daarnaast is het wenselijk om in het geval dat bij een ontwikkeling slechts een klein aantal parkeerplaatsen te weinig gerealiseerd kan worden (een tekort van minder dan 5 parkeerplaatsen) de mogelijkheid te bieden om toch een omgevingsvergunning te verlenen. Op die manier kan bijvoorbeeld beter worden omgegaan met de ontwikkeling van een winkelpand naar een woongebouw met een klein aantal appartementen. In een dergelijke situatie kan het namelijk goed voorkomen dat het praktisch onmogelijk is om de verplichte (aanvullende) parkeerbehoefte te realiseren. Voorwaarde is hierbij wel dat de parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkeling na realisatie niet hoger dan 100% mag zijn. Zo wordt voorkomen dat een dergelijke ontheffing tot onacceptabele parkeeroverlast leidt.

### *Compensatie*

Een andere belangrijke wijziging is het vervallen van de mogelijkheid om te compenseren in het geval bij een ontwikkeling niet wordt voldaan aan de verplichting voldoende parkeergelegenheid te

realiseren. Deze mogelijkheid is in 2009 opgenomen in de nota parkeernormenbeleid, maar blijkt in de praktijk niet naar wens te functioneren. In de evaluatie van het Lokaal Verkeers- en Vervoerplan (2013) is over de mogelijkheid tot financiële compensatie reeds gesteld dat "...is gebleken dat een parkeerfonds aanzienlijke nadelen heeft voor de gemeente. Het biedt een ontwikkelaar de mogelijkheid om de verplichting tot het realiseren van een aantal parkeerplaatsen af te kopen. Die verplichting komt daarmee niet te vervallen, maar wordt overgedragen aan de gemeente."

Het afdwingen van een vorm van niet-financiële compensatie, bijvoorbeeld het vergoeden van OV-reiskosten van toekomstige werknemers bij de ontwikkeling van een kantoor, blijkt in de praktijk nagenoeg onmogelijk.

### *Fietsparkeren*

Tot slot wordt er in deze nota aandacht gevraagd voor het bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen. In het verleden is namelijk regelmatig gebleken dat tijdens ontwikkelprocessen niet of nauwelijks rekening wordt gehouden met het inpassen van fietsparkeervoorzieningen. Hiermee wordt bovendien invulling gegeven aan het fietsbeleidsplan (2010), waarin het bieden van voldoende goede fietsparkeervoorzieningen is opgenomen als hoofddoelstelling.

### **Juridische grondslag**

Deze beleidsnota parkeernormen vindt zijn juridische grondslag in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, waarin is vastgelegd dat een bestuursorgaan beleidsregels kan vaststellen met betrekking tot een hem toekomende bevoegdheid. Inhoudelijk is de nota een uitwerking van het gestelde in artikel 2.5.30 uit de Bouwverordening van de gemeente Velsen (zie kader). Omdat dit artikel op termijn uit de bouwverordening dient te verdwijnen, wordt sinds 1 januari 2015 een vergelijkbare regeling opgenomen in alle nieuw op te stellen bestemmingsplannen.

#### ***Bouwverordening artikel 2.5.30, lid 1***

*Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.*

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 worden de parkeernormen van de gemeente Velsen verder toegelicht. Hoe komen deze normen tot stand en wat zijn de verschillen met de normen die in 2009 zijn vastgesteld. De normen zelf zijn opgenomen in bijlage 1.

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

## 2 PARKEERNORMEN IN DE GEMEENTE VELSEN

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

### **Van landelijke kencijfers naar gemeentelijke parkeernormen**

De parkeernormen die in de gemeente Velsen worden gehanteerd zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers zoals het CROW (de onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer) die heeft opgenomen in publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012). Deze kencijfers worden vertaald naar gemeentelijke parkeernormen door de stedelijkheidsgraad (de 'omgevingsadressendichtheid' van een gemeente) vast te stellen. De gemeente Velsen is met 1753 adressen per km<sup>2</sup> (bron: CBS) ingedeeld in de categorie 'sterk stedelijk'.

Vervolgens is er de mogelijkheid om binnen de gemeente op basis van locatiespecifieke kenmerken (met name het aanbod en de kwaliteit van openbaar vervoer en eventueel sturend parkeerbeleid) onderscheid te maken in typering van de stedelijke zone ('centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied'). Een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en een sturend parkeerbeleid (bv. betaald parkeren) zullen er immers voor zorgen dat minder gebruikers met de auto komen. De gemeente Velsen kent echter nauwelijks sturend parkeerbeleid en tussen de verschillende gebieden zijn geen grote verschillen in aanbod van openbaar vervoer (IJmuiden heeft goede busverbindingen, terwijl andere kernen beschikken over een treinstation). Er is dan ook voor gekozen om, mede op basis van eigen ervaringen en inzicht in de lokale situatie, per functie één parkeernorm vast te stellen die in de hele gemeente van toepassing is. Dit in tegenstelling tot een variabele norm die afhankelijk is van de typering van de stedelijke zone. Een vaste parkeernorm bevordert bovendien de transparantie richting initiatiefnemers.

Het overzicht van de parkeernormen voor de verschillende functies is weergegeven in bijlage 1. Als de landelijke trend daartoe aanleiding geeft kan het college beslissen dat een tussentijdse aanpassing van alleen de normen gewenst is.

### **Verschillen oude en nieuwe normen**

De parkeernormen, zoals die zijn opgenomen in bijlage 1, verschillen op meerdere punten van de normen die in 2009 zijn vastgesteld. In het algemeen kan gesteld worden dat er voor meer verschillende functies normen zijn vastgesteld en dat de normen verder zijn gedifferentieerd. De belangrijkste wijzigingen worden hieronder puntsgewijs beschreven.

- De normen in de categorie 'Wonen' zijn verder gedifferentieerd. Dit maakt het mogelijk om beter in te spelen op de diversiteit van ontwikkelingen op het gebied van woningbouw. Als gevolg hiervan is het niet meer nodig om een aparte norm voor de functie 'seniorenwoning' te hanteren, waardoor deze is komen te vervallen.



CROW uitgave 317

- De norm voor gestapelde woningen (appartementen) is naar beneden bijgesteld. De norm is daarmee lager dan de norm voor grondgebonden woningen, zoals dat overigens ook vóór 2006 het geval was. Hiermee wordt aangesloten op de kencijfers van het CROW, die voor gestapelde woningen lager zijn dan voor grondgebonden woningen.
- In lijn met de kencijfers van het CROW is de norm voor halen en brengen bij kinderdagverblijven en basisscholen komen te vervallen. Dit sluit volledig aan op het gemeentelijk 'plan van aanpak duurzaam verkeersveilige schoolomgevingen' (2007), waarmee onder meer wordt beoogd om het halen en brengen van kinderen met de auto te ontmoedigen.
- Voor iedere functie is omschreven welk gedeelte van de parkeerbehoefte wordt veroorzaakt door bezoekers. Dit is van invloed op het al dan niet openbaar toegankelijk zijn van parkeerplaatsen (zie *openbaarheid* op pagina 9).
- Er geldt niet langer een lagere norm voor het centrumgebied in IJmuiden. Zoals gesteld is er op basis van het aanbod van openbaar vervoer of de aanwezigheid van sturende parkeermaatregelen immers geen reden om binnen de gemeente Velsen onderscheid te maken in stedelijke zone (zie *van landelijke kencijfers naar gemeentelijke parkeernormen* op pagina 5).

### 3 PROCEDURE TOEPASSEN PARKEERNORMEN

Iedere ontwikkeling waar door het college een omgevingsvergunning voor wordt afgegeven moet voldoen aan het vigerende parkeernormenbeleid. Op het moment dat er bij een ontwikkeling sprake is van nieuwbouw, uitbreiding of wisseling van één of meerdere functies wordt de vergunningaanvraag door de gemeente getoetst aan het parkeernormenbeleid. Eerste stap hierbij is het vaststellen van de parkeerbehoefte (de theoretische vraag naar parkeerplaatsen) die de ontwikkeling genereert. Vervolgens wordt de bij de ontwikkeling aanwezige parkeercapaciteit (het aanbod van parkeerplaatsen dat wordt voorzien) vastgesteld. Aan de hand van de parkeerbehoefte en de parkeercapaciteit wordt de vergunningaanvraag ten slotte beoordeeld, waarna deze al dan niet akkoord wordt bevonden. In dit hoofdstuk worden de verschillende stappen van de procedure toegelicht. De procedure wordt ook inzichtelijk gemaakt met het stroomschema in bijlage 5.

#### Overgangsregeling

Met het vaststellen van deze beleidsnota door het college van burgemeester en wethouders komt de nota 'Parkeernormen Gemeente Velsen 2009' te vervallen. Vanaf dat moment gelden in de gehele gemeente Velsen de parkeernormen (en de bijbehorende procedure van toepassing) zoals die in deze beleidsnota zijn vastgelegd.

Echter, met het vaststellen van deze beleidsnota wordt een overgangsregeling in acht genomen. Als voor het moment van vaststelling ten behoeve van een ontwikkeling al een stedenbouwkundig plan, RFK of startnotitie met afwijkende parkeernormen is vastgesteld door de gemeenteraad, dan gelden voor die ontwikkeling de eerder overeengekomen parkeernormen als kader voor de beoordeling van een omgevingsvergunning. Ook als het college zich voor lopende ontwikkelingen reeds heeft verbonden met derden middels een privaatrechtelijke (ontwikkel)overeenkomst gelden de eerder overeengekomen parkeernormen. Overigens heeft de overgangsregeling alleen betrekking op de normen, de hieronder beschreven procedure waarop deze worden toegepast blijft wel in alle gevallen leidend. Indien zowel het college als de initiatiefnemer daarmee instemmen kan worden afgezien van de overgangsregeling.

#### 3.1. Vaststellen parkeerbehoefte

Allereerst wordt aan de hand van de ingediende omgevingsvergunning de parkeerbehoefte vastgesteld. De parkeerbehoefte is de vraag naar parkeerplaatsen die het bouwplan naar verwachting genereert. (En daarmee dus ook het aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer binnen het plangebied moet realiseren.) Het vaststellen van de parkeerbehoefte begint met het bepalen van de functie die wordt voorzien

in de ontwikkeling. Vervolgens wordt het aantal eenheden (bv. aantal appartementen of aantal m<sup>2</sup> bvo) van die functie vastgesteld en vermenigvuldigd met de bijbehorende parkeernorm, zoals die is beschreven in bijlage 1 (zie rekenvoorbeeld). De mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen en/of

##### **Rekenvoorbeeld: vaststellen parkeerbehoefte**

*Een ontwikkeling voorziet in de realisatie van een woongebouw met 10 appartementen (gestapelde woningen). De appartementen hebben allemaal een bruto vloeroppervlakte van 80m<sup>2</sup>. Er dienen derhalve [10\*1,3pp] 13 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.*

de parkeerbehoefte van de oude of bestaande functie kunnen vervolgens nog invloed hebben op het aantal parkeerplaatsen dat door een initiatiefnemer moet worden gerealiseerd.

#### Dubbelgebruik

Als er binnen een ontwikkelplan verschillende functies worden voorzien, dan is dubbelgebruik van parkeerplaatsen in bepaalde situaties mogelijk. Bij dubbelgebruik is het benodigde aantal parkeerplaatsen voor alle functies samen lager dan de parkeerbehoefte van de verschillende functies bij elkaar opgeteld. De gebruikers (parkeerders) van de verschillende functies benutten de parkeercapaciteit in dat geval op verschillende momenten. Zo maakt kantoorpersoneel

hoofdzakelijk overdag op werkdagen gebruik van parkeerplaatsen, terwijl bewoners met name in de avond en de nacht gebruik maken van parkeerplaatsen. De vereiste parkeerbehoefte kan worden gevonden door het 'maatgevend tijdstip' te bepalen aan de hand van aanwezigheidspercentages. Deze aanwezigheidspercentages geven per functie voor verschillende momenten in de week een correctie op de benodigde parkeerbehoefte voor die functie. De aanwezigheidspercentages die hierbij worden gehanteerd zijn weergegeven in bijlage 2. Het maatgevend tijdstip is het moment in de week waarop de parkeerbehoefte van de verschillende functies samen het grootste is. Door rekening te houden met dubbelgebruik wordt voorkomen dat er te veel parkeerplaatsen worden aangelegd (zie rekenvoorbeeld). Dit zou immers tot onnodige kosten en onnodig ruimtegebruik leiden. Bij parkeerplaatsen die niet openbaar toegankelijk zijn (bv. parkeerplaatsen gekoppeld aan woningen) kan geen sprake zijn van dubbelgebruik.

#### **Parkeerbehoefte oude of bestaande functie**

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

Het college bepaalt hoeveel openbare parkeerplaatsen redelijkerwijs kunnen worden toegerekend aan de oude (of bestaande) functie. Hiertoe wordt in eerste instantie gekeken naar de ruimtelijke situatie in de directe omgeving van de ontwikkellocatie. Met andere woorden hoeveel openbare parkeerplaatsen worden naar verwachting gebruikt ten behoeve van de oude (of bestaande) functie. Hierbij wordt rekening gehouden met de acceptabele loopafstand (zie *loopafstanden* op pagina 9) en de tijd die is verstreken sinds de oude functie daadwerkelijk een parkeerbehoefte genereerde (in het geval een ontwikkellocatie al jaren braak ligt of niet meer in gebruik is kan het college besluiten dat er geen aftrek van de parkeerbehoefte mogelijk is). Indien de ruimtelijke situatie onvoldoende duidelijkheid biedt worden de huidige parkeernormen als uitgangspunt gehanteerd. Tot slot wordt rekening gehouden met een eventueel verschil in maatgevend tijdstip tussen de oude (of bestaande) en nieuwe functie. Bij een functiewisseling van dagonderwijs naar wonen zal bijvoorbeeld geen aftrek van de parkeerbehoefte mogelijk zijn, omdat de maatgevende tijdstippen compleet verschillen.

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

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

Bij sloop-nieuwbouw van sociale huurwoningen dient alleen voor de te realiseren extra wooneenheden (ten opzichte van het oude aantal) te worden voldaan aan de vigerende parkeernormen (zoals omschreven in bijlage 1). Dit betekent dat indien dezelfde hoeveelheid

#### **Rekenvoorbeeld: dubbelgebruik**

*Een ontwikkeling voorziet in de realisatie van een gebouw met 10 appartementen (gestapelde woningen) met een bruto vloeroppervlakte van 80m<sup>2</sup>, en een huisartsenpraktijk met 6 behandelkamers op de begane grond. Voor de appartementen dienen [10\*1,3pp] 13 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd en voor de huisartsenpraktijk [6\*2,1pp] 12,6 parkeerplaatsen. Bij elkaar opgeteld komt de parkeerbehoefte daarmee op 25,6 parkeerplaatsen.*

*Er is echter dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk bij deze combinatie van functies. Aan de hand van de aanwezigheidspercentages blijkt dat het maatgevend tijdstip de werkdagochtend is. Op dat tijdstip is de gezamenlijke parkeerbehoefte van de functies het grootste, namelijk 'slechts' 15,1 parkeerplaatsen.*



sociale huurwoningen wordt gebouwd als gesloopt geen extra parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd.

### 3.2. Vaststellen parkeercapaciteit

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

#### **Maatvoering**

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

#### **Loopafstanden**

In de inleiding is al aangehaald dat iedere automobilist zijn of haar auto graag zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeert. Nu is direct voor de deur natuurlijk niet altijd mogelijk, maar de loopafstanden tussen de parkeerplaatsen en de (hoofd)entree van de functie waarvoor ze bedoeld zijn moeten wel acceptabel zijn. In bijlage 3 zijn voor enkele functies indicaties gegeven voor deze acceptabele loopafstand. Indien de loopafstand tussen een parkeervak en de functie waarvoor deze bedoeld is naar het oordeel van het college te groot is, wordt het vak niet meegeteld bij het bepalen van de parkeercapaciteit.

#### **Carports/opritten**

In de praktijk blijkt dat de theoretische parkeercapaciteit op eigen terrein bij woningen vaak niet volledig wordt benut. Zo zijn garages regelmatig in gebruik als schuur of stallingsruimte. Ook worden langere opritten meestal maar gebruikt voor één auto om klemzetten van een andere auto te voorkomen. Om die reden wordt de theoretische capaciteit gecorrigeerd naar een praktische capaciteit zoals opgenomen in bijlage 4. De praktische capaciteit wordt meegeteld bij het bepalen van de parkeercapaciteit.

#### **Openbaarheid**

Een parkeerplaats wordt optimaal gebruikt als deze openbaar toegankelijk is voor alle parkeerders (zie *dubbelgebruik* op pagina 7). Met name bij woningbouw is het echter gebruikelijk om parkeerplaatsen te koppelen aan de woningen (bv. carports of garages). Daarom geldt de eis dat minimaal het bezoekersdeel van het parkeren (zie bijlage 1) openbaar toegankelijk is en kan worden gebruikt door alle parkeerders.

### 3.3. Beoordeling aanvraag omgevingsvergunning

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

In het geval de parkeercapaciteit (aanbod) voldoet aan de parkeerbehoefte (vraag) betekent dit dat de parkeerbalans sluitend is en het ontwikkelplan wat betreft parkeren akkoord wordt bevonden.

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

### **Aanpassing plan**

Als blijkt dat het aantal parkeerplaatsen dat binnen het plangebied wordt gerealiseerd lager is dan de parkeerbehoefte kan de initiatiefnemer zijn ontwikkelplan aanpassen. Mogelijk kan het aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied worden vergroot (waarbij de richtlijnen ten aanzien van de maatvoering van de parkeervakken natuurlijk in acht moeten worden genomen). De initiatiefnemer kan ook besluiten om de parkeerbehoefte zodanig te verkleinen dat de voorziene parkeercapaciteit wel volstaat. Bijvoorbeeld door het aantal woningen of het aantal m<sup>2</sup> bvo kantoorruimte in het ontwikkelplan te verkleinen.

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

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

### **Ontheffing**

Indien een ontwikkelplan (ook na een eventuele aanpassingen) geen sluitende parkeerbalans heeft, wordt deze wat betreft parkeren niet akkoord bevonden. In de bouwverordening is immers gesteld dat een ontwikkelplan in voldoende parkeergelegenheid moet voorzien (zie *juridische grondslag* op pagina 4). In bepaalde gevallen heeft het college echter de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen. De gronden waarop een ontheffing kan worden verleend zijn vastgelegd in artikel 2.5.30 lid 4 van de bouwverordening (zie kader). Het is evenwel belangrijk te beseffen dat het verlenen van een ontheffing het risico met zich meebrengt dat na realisatie parkeeroverlast ontstaat in de directe omgeving van de ontwikkeling.

#### ***Bouwverordening artikel 2.5.30, lid 4***

*Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:*

- a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of*
- b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien*

#### ***Ontheffing in geval van beschikbare openbare parkeercapaciteit***

Als de parkeerbalans van een ontwikkelplan een tekort van minder dan 5 parkeerplaatsen heeft kan het college ontheffing verlenen. Voorwaarde is hierbij wel dat de parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkeling op het maatgevend tijdstip (het moment in de week waarop de ontwikkeling de grootste parkeerbehoefte genereert) na realisatie van de ontwikkeling niet hoger is dan 100%. De directe omgeving wordt bepaald aan de hand van de indicatieve loopafstand (zie *loopafstanden* op pagina 9). De parkeerdruk wordt door de gemeente bepaald op basis van resultaten van periodiek parkeeronderzoek dat het college laat uitvoeren naar de parkeerdruk.

Met deze mogelijkheid tot ontheffing wordt het mogelijk om (kleinschalige) ontwikkelingen op een beperkt kavel en/of in een dichtbebouwde omgeving toe te staan. In dergelijke situaties komt het namelijk regelmatig voor dat het praktisch onmogelijk is om de verplichte (aanvullende) parkeerbehoefte te realiseren. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van een winkelpand naar een

**Rekenvoorbeeld: ontheffing op basis van beschikbare openbare parkeercapaciteit**

*Een ontwikkeling voorziet in de omzetting van een oud bedrijfspand naar een woongebouw met 3 appartementen (gestapelde woningen) met een bruto vloeroppervlakte van 80m<sup>2</sup>. Voor de appartementen dienen [3\*1,3pp] 3,9 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Het blijkt absoluut niet mogelijk om parkeercapaciteit binnen het plangebied te realiseren. Er is ook geen aftrek van het te realiseren aantal parkeerplaatsen mogelijk, omdat het bedrijfspand een ander maatgevend tijdstip kent dan de appartementen en bovendien al 10 jaar niet meer in gebruik is. In de directe omgeving blijken op het maatgevend tijdstip 13 van de 20 parkeerplaatsen bezet (een parkeerdruk van 65%). De theoretische parkeerdruk na realisatie van de ontwikkeling is 85% (16,9 bezet van de 20).*

*De gemeente heeft in dit geval de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen. Het tekort op de parkeerbalans is immers kleiner dan 5 parkeerplaatsen én de parkeerdruk na realisatie van de appartementen is lager dan 100%.*

woongebouw met een klein aantal appartementen of het oprichten van een kinderopvang aan huis (zie rekenvoorbeeld op pagina 11).

***Ontheffing wegens zwaarwegend maatschappelijk belang***

Als er geen openbare parkeercapaciteit beschikbaar is en/of de parkeerbalans van een ontwikkeling een tekort van 5 of meer parkeerplaatsen heeft, is het verlenen van ontheffing door het college alleen mogelijk indien de ontwikkeling een zwaarwegend maatschappelijk belang vertegenwoordigt. Afhankelijk van de specifieke situatie kan dit zwaarwegend maatschappelijk belang bij de ontwikkeling van iedere functie een rol spelen. De mogelijke parkeeroverlast die in de directe omgeving kan ontstaan door het tekort aan parkeerplaatsen is in een dergelijk geval ondergeschikt aan de meerwaarde die realisatie van de ontwikkeling voor de samenleving vertegenwoordigt. Het verlenen van ontheffing op deze grond dient vanuit andere beleidsvelden zorgvuldig onderbouwd te worden om precedentwerking te voorkomen.

Mocht de ontwikkeling (ook na een eventuele aanpassing) niet voldoen aan de gestelde parkeerbehoefte en er is geen reden om ontheffing te verlenen, dan volgt een negatief advies voor wat betreft parkeren. Er wordt geen omgevingsvergunning verleend.

## 4 FIETSPARKEREN

De gemeente hecht waarde aan het stimuleren van het fietsgebruik en het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Dit resulteert veelal in het realiseren van veilige, meer comfortabele fietsroutes. In het fietsbeleidsplan (2010) is echter ook het 'bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen' benoemd als hoofddoelstelling.

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

De kencijfers voor fietsparkeren zoals die zijn beschreven in publicatie 291 'Leidraad fietsparkeren' van het CROW zijn richtinggevend bij de beoordeling van de voorziene fietsparkeervoorzieningen. Als gevolg van een gebrek aan onderzoeksgegevens zijn de kencijfers voor fietsparkeren echter nog niet betrouwbaar genoeg om, net zoals voor het parkeren van auto's wordt gedaan, normen vast te stellen. Op het moment dat de onderzoeksgegevens wel voldoende betrouwbaar zijn, zal de gemeente beoordelen of het wenselijk is fietsparkeernormen vast te stellen.



CROW uitgave 291

# BIJLAGEN

## BIJLAGE 1: OVERZICHT PARKEERNORMEN VELSEN

### WONEN

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Parkeernorm</i>	<i>Bezoekersdeel</i>	<i>Opmerking</i>
Grondgebonden woning				
Zeer groot (> 140 m <sup>2</sup> bvo)	woning	1,9	0,5	
Groot (111-140 m <sup>2</sup> bvo)	woning	1,7	0,5	
Middel (81-110 m <sup>2</sup> bvo)	woning	1,5	0,4	
Klein (≤ 80 m <sup>2</sup> bvo)	woning	1,2	0,3	
Gestapelde woning				
Zeer groot (> 120 m <sup>2</sup> bvo)	woning	1,7	0,5	
Groot (91-120 m <sup>2</sup> bvo)	woning	1,5	0,4	
Middel (61-90 m <sup>2</sup> bvo)	woning	1,3	0,3	
Klein (≤ 60 m <sup>2</sup> bvo)	woning	1,0	0,3	
Kamerverhuur	kamer	0,9	0,2	
Aanleunwoning en serviceflat	woning	1,1	0,3	
Zorgwoning	woning	0,5	0,3	bewoners met een zorgindicatie

### WERKEN

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Parkeernorm</i>	<i>Bezoekersdeel</i>	<i>Opmerking</i>
Kantoor (zonder baliefunctie)	100m <sup>2</sup> bvo	1,6	5%	
Kantoor (met baliefunctie)	100m <sup>2</sup> bvo	2,2	20%	Commerciële dienstverlening
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100m <sup>2</sup> bvo	1,9	5%	Industrie, laboratorium, werkplaats (exclusief vrachtwagenparkeren)
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	100m <sup>2</sup> bvo	0,8	5%	Loods, opslag, transportbedrijf (exclusief vrachtwagenparkeren)
Bedrijfsverzamelgebouw	100m <sup>2</sup> bvo	1,5		Gelijkwaardige mix van kantoren en bedrijven

### WINKELN EN BOODSCHAPPEN

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Parkeernorm</i>	<i>Bezoekersdeel</i>	<i>Opmerking</i>
Buurtsupermarkt	100m <sup>2</sup> bvo	3,1	90%	Kleiner dan 600m <sup>2</sup> wvo
Discountsupermarkt	100m <sup>2</sup> bvo	4,5	95%	Beperkt assortiment (bv. Aldi, Lidl)
Fullservice supermarkt	100m <sup>2</sup> bvo	4,5	90%	Speciale afdeling voor brood, kaas, vlees (bv. Jumbo, AH, Dekamarkt)
Grote supermarkt	100m <sup>2</sup> bvo	6,0	85%	Groter dan 2500m <sup>2</sup> wvo (bv. AH XL)
Groothandel in levensmiddelen	100m <sup>2</sup> bvo	6,4	80%	Bijvoorbeeld Makro, Sligro
Winkel centrumgebied IJmuiden	100m <sup>2</sup> bvo	3,6	90%	Lange Nieuwstraat
Winkel elders	100m <sup>2</sup> bvo	4,0	80%	
Kringloopwinkel	100m <sup>2</sup> bvo	1,4	90%	
Bruin- witgoedzaken	100m <sup>2</sup> bvo	6,4	90%	Grootschalig en ligging aan de rand van de stad
Woonwinkel	100m <sup>2</sup> bvo	1,6	90%	
Woonwarenhuis (zeer groot)	100m <sup>2</sup> bvo	4,7	95%	Circa 25.000m <sup>2</sup> wvo
Outletcentrum	100m <sup>2</sup> bvo	9,2	95%	Gezamenlijk oppervlak 5.000 tot 40.000m <sup>2</sup> wvo
Bouwmarkt	100m <sup>2</sup> bvo	2,0	85%	
Tuin-/Groencentrum	100m <sup>2</sup> bvo	2,4	90%	

## SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Parkeernorm</i>	<i>Bezoekersdeel</i>	<i>Opmerking</i>
Bibliotheek	100m <sup>2</sup> bvo	0,9	95%	
Bioscoop	100m <sup>2</sup> bvo	9,4	95%	1 zitplaats is circa 3m <sup>2</sup> bvo
Filmtheater	100m <sup>2</sup> bvo	6,4	95%	1 zitplaats is circa 3m <sup>2</sup> bvo
Museum	100m <sup>2</sup> bvo	0,7	95%	
Theater/Schouwburg	100m <sup>2</sup> bvo	8,8	85%	1 zitplaats is circa 3m <sup>2</sup> bvo
Casino	100m <sup>2</sup> bvo	6,3	85%	
Bowlingcentrum	bowlingbaan	2,5	90%	
Biljart-/snookercentrum	tafel	1,2	85%	
Dansstudio	100m <sup>2</sup> bvo	4,6	95%	
Fitnesscentrum/sportschool	100m <sup>2</sup> bvo	4,8	90%	
Welnesscentrum	100m <sup>2</sup> bvo	9,0	100%	Thermen, kuur-/beautycentrum
Sauna/Hamman	100m <sup>2</sup> bvo	5,6	100%	
Sporthal/-zaal	100m <sup>2</sup> bvo	2,3	95%	Bij grote aantallen bezoekers kan de norm worden opgehoogd
Tennishal	100m <sup>2</sup> bvo	0,5	85%	
Squashhal	100m <sup>2</sup> bvo	2,5	85%	
Zwembad	100m <sup>2</sup> bassin	11,3	100%	
Sportveld	hectare	20,0	95%	Indicatief*
Stadion	zitplaats	0,2	100%	Indicatief*
Kunstijsbaan	100m <sup>2</sup> bvo	1,9	100%	
Ski- en snowboardhal	100m <sup>2</sup> sneeuw	5,7		Indicatief*
Jachthaven	ligplaats	0,6		Indicatief*
Golfbaan	18 holes	90,0	100%	Circa 60 hectare
Indoorspeeltuin	100m <sup>2</sup> bvo	4,4	100%	
Kinderboerderij	boerderij	20		
Manege	box	0,4	90%	Indicatief*
Dierenpark	hectare	8,0	100%	Indicatief*
Attractie- en pretpark	hectare	8,0	100%	Indicatief*
Volkstuin	10 tuinen	1,3	100%	
Botanische tuin	tuin	29,0		Indicatief*

\* Van deze functie is alleen een globale parkeernorm beschikbaar. Bij het toepassen van deze norm moet een marge in acht worden genomen.

## HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Parkeernorm</i>	<i>Bezoekersdeel</i>	<i>Opmerking</i>
Camping	standplaats	1,2	90%	
Bungalowpark	bungalow	1,6	90%	
1* hotel	10 kamers	1,6	75%	
2* hotel	10 kamers	3,0	80%	
3* hotel	10 kamers	3,9	75%	
4* hotel	10 kamers	5,8	70%	
5* hotel	10 kamers	8,8	65%	
Café/bar/cafetaria	100m <sup>2</sup> bvo	5,5	90%	Indicatief*
Restaurant	100m <sup>2</sup> bvo	11,0	80%	Indicatief*
Discotheek	100m <sup>2</sup> bvo	15,0	100%	
Evenementenhal/beursgebouw	100m <sup>2</sup> bvo	7,0	95%	Indicatief*

\* Van deze functie is alleen een globale parkeernorm beschikbaar. Bij het toepassen van deze norm moet een marge in acht worden genomen.

## GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Parkeernorm</i>	<i>Bezoekersdeel</i>	<i>Opmerking</i>
Huisartsenpraktijk	behandelkamer	2,1	60%	
Apotheek	apothek	3,0	45%	
Fysiotherapiepraktijk	behandelkamer	1,6	55%	
Consultatiebureau	behandelkamer	1,7	50%	
Consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	1,7	40%	
Tandartsenpraktijk	behandelkamer	2,1	45%	
Gezondheidscentrum	behandelkamer	2,0	55%	
Ziekenhuis	100m <sup>2</sup> bvo	1,7	30%	Indicatief*
Crematorium	gelijktijdige plechtigheid	30,0	100%	
Begraafplaats	gelijktijdige plechtigheid	31,5	95%	
Penitentiaire inrichting	10 cellen	2,7	35%	
Religiegebouw	zitplaats	0,2		Indicatief*
Verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	60%	Indicatief*

\* Van deze functie is alleen een globale parkeernorm beschikbaar. Bij het toepassen van deze norm moet een marge in acht worden genomen.

## ONDERWIJS

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Parkeernorm</i>	<i>Bezoekersdeel</i>	<i>Opmerking</i>
Kinderdagverblijf (crèche)	100m <sup>2</sup> bvo	1,1	0%	Exclusief kiss & ride
Basisonderwijs	leslokaal	0,8	20%	Exclusief kiss & ride
Middelbare school	100 leerlingen	4,2	10%	
ROC	100 leerlingen	5,0	5%	
Hogeschool	100 studenten	9,2	70%	
Universiteit	100 studenten	14,1	50%	
Avondonderwijs	10 studenten	5,5	95%	



## BIJLAGE 2: AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bron: CROW uitgave 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'

## BIJLAGE 3: ACCEPTABELE LOOPAFSTANDEN (INDICATIEF)

<b>Hoofdfunctie</b>	<b>Acceptabele loopafstanden</b>
Wonen	circa 100 meter
Winkelen	circa 200 - 600 meter
Werken	circa 200 – 800 meter
Ontspanning	circa 100 meter
Gezondheidszorg	circa 100 meter
Onderwijs	circa 100 meter

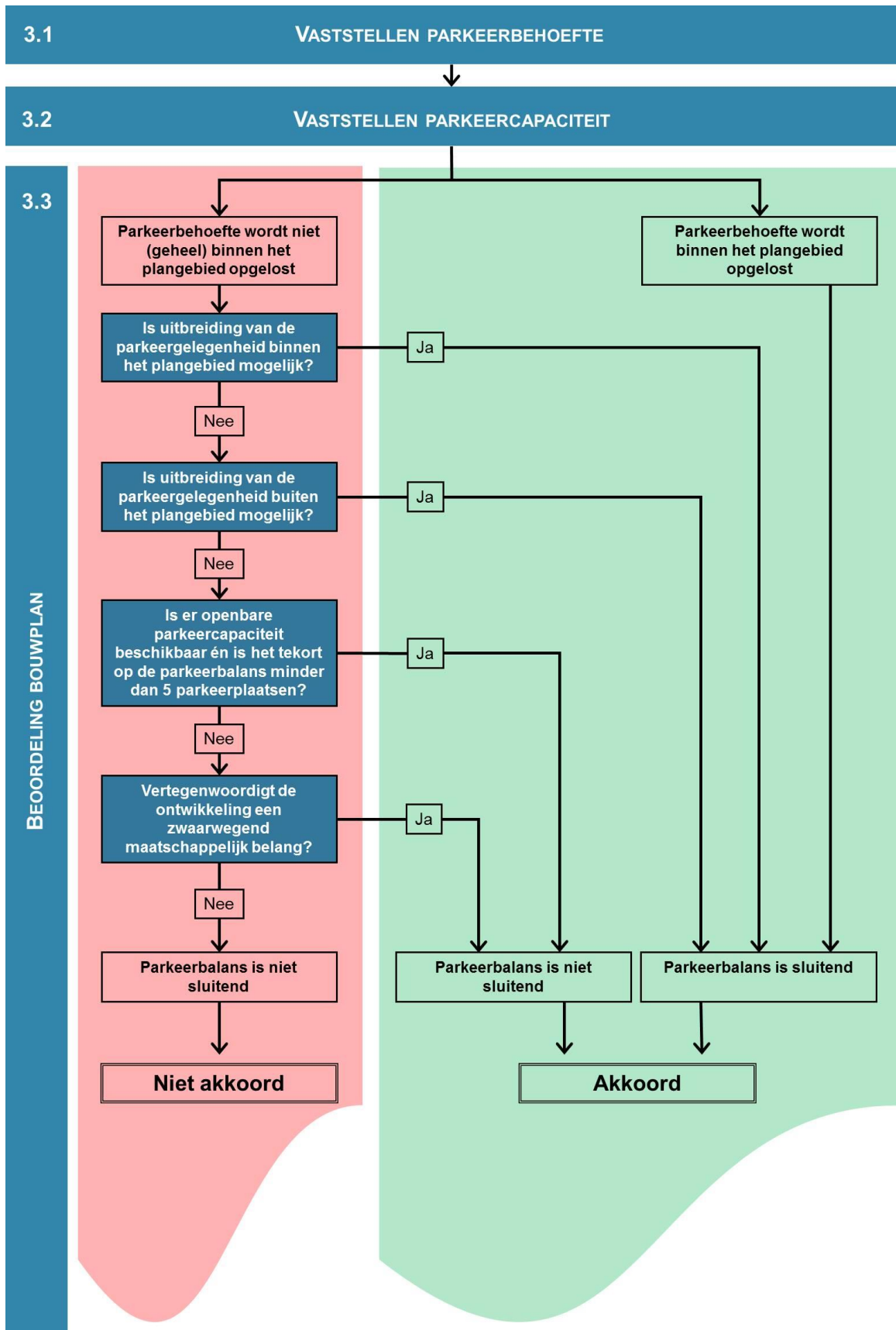
Bron: CROW uitgave 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'

## BIJLAGE 4: PRAKTISCHE PARKEERCAPACITEIT BIJ WONINGEN

<b>Parkeervoorziening</b>	<b>Theoretische capaciteit</b>	<b>Praktische capaciteit</b>	<b>Opmerking</b>
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit	1	0,4	
Garagebox (niet direct bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter breed

Bron: CROW uitgave 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'

## BIJLAGE 5: SCHEMA PROCEDURE TOEPASSEN PARKEERNORMEN



## COLOFON

Titel	Nota parkeernormenbeleid 2015
Auteur	Daan Hendriks
Datum	24 februari 2015
Contactadres voor deze publicatie	Gemeente Velsen Dudokplein 1 Postbus 465 1970 AL IJMUIDEN