

## **Gemeente Zandvoort**



# **PARKEERNORMENNOTA 2012**

Criteria ten aanzien van parkeren voor  
nieuwe ontwikkelingen in Zandvoort

Vastgesteld door de gemeenteraad van Zandvoort	: d.d. 9 oktober 2012
Gepubliceerd in de Zandvoortse Courant	: d.d. 18 oktober 2012
Inwerkingtreding	: d.d. 19 oktober 2012

Registratienr: 2011/09/001059/Z2011-004534

**Gemeente Zandvoort**

**Telefoon:** 14023  
**Fax:** 023-5713724  
**E-mail:** [info@zandvoort.nl](mailto:info@zandvoort.nl)  
**Internet:** [www.zandvoort.nl](http://www.zandvoort.nl)  
**Postadres:** Postbus 2  
2040 AA Zandvoort  
**Bezoekadres:** Swaluëstraat 2  
Zandvoort  
**Bankrekening:** 28.50.10.034  
**Registratienr:** 2011/09/001059/Z2011-004534  
**Datum:** 27 augustus 2012

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	
<b>1</b>	<b>INLEIDING..... 4</b>
<b>2</b>	<b>AANLEIDING EN HUIDIGE PROBLEMATIEK..... 5</b>
<b>3</b>	<b>VAN KENCIJFER NAAR PARKEERNORM..... 6</b>
3.1	HET BESTEMMINGSPLAN..... 6
3.2	STEDELIJKHEIDSGRAAD MATIG STEDELIJK..... 7
3.3	ZONERING ..... 7
3.4	PARKEERDRUK EN PARKEERDRUKMETINGEN..... 8
3.5	DE PARKEERNORMEN ..... 8
<b>4</b>	<b>HET TOEPASSEN VAN DE PARKEERNORM ..... 9</b>
4.1	RELATIE MET DE PARKEERNOTA 2010 ..... 9
4.1.1	ONTWIKKELINGEN IN HET CENTRUMGEBIED ..... 10
4.2	BEPALING PARKEEREIS..... 10
4.2.1	FICTIEVE PARKEERPLAATSEN MEENEMEN IN DE PARKEEREIS ..... 11
4.2.2	PARKEERBALANS – DUBBEL GEBRUIK PARKEERPLAATSEN ..... 11
4.2.3	AFRONDING AANTAL PARKEERPLAATSEN..... 12
4.2.4	LOOPAFSTAND RUIMTELIJKE ONTWIKKELING NAAR PARKEERGELEGENHEID..... 12
4.3	VERLENEN ONTHEFFING OP PARKEEREIS ..... 13
4.3.1	OP ANDERE WIJZE IN DE BENODIGDE PARKEERPLAATS VOORZIEN ..... 13
4.3.2	ONTHEFFING DOOR EEN BESLUIT VAN HET COLLEGE..... 14
4.3.3	ONTHEFFING BIJ EEN LAGE PARKEERDRUK ..... 14
<b>5</b>	<b>STAPPENPLAN VASTSTELLEN BENODIGD PARKEERAANBOD ..... 15</b>
<b>Bijlage 1 -</b>	<b>Zonering van Zandvoort en indeling Stedelijkheidsgraad..... 17</b>
<b>Bijlage 2 -</b>	<b>De parkeerdrukmeting ..... 18</b>
<b>Bijlage 3 -</b>	<b>Parkeernormen onderverdeeld naar functies..... 20</b>
<b>Bijlage 4 -</b>	<b>Het parkeerbeleid voor woningen en Hotels en pensions..... 22</b>
<b>Bijlage 5 -</b>	<b>Verklarende woordenlijst..... 24</b>



## 1 INLEIDING

In Zandvoort zijn diverse ontwikkelingen gaande. Dit zijn bijvoorbeeld bouwplannen voor nieuwe woningen, winkels, horeca, scholen, noem maar op. Voor al deze voorzieningen geldt dat ze goed bereikbaar moeten zijn. Een belangrijk onderdeel van deze bereikbaarheid is het parkeren. Met deze Parkeernormennota wordt richting gegeven aan het parkeren bij voorzieningen die gerealiseerd gaan worden.

### ***Wat is de parkeernormennota***

In de Parkeernormennota wordt het beleid vastgelegd ten aanzien van de parkeerplaatsen die gerealiseerd moeten worden bij de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. Dit beleid dient als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en geldt boven de parkeernormen van de CROW en overige regelgeving. Dit beleid vloeit voort uit de Parkeernota 2010 die is vastgesteld door de gemeenteraad op 23 november 2010.

### ***Wat willen we bereiken met deze nota***

Met dit beleidsdocument worden afspraken gemaakt over welke parkeernormen gelden. Dit zijn geen standaard afspraken. Het CROW heeft kencijfers beschikbaar, die toegepast kunnen worden op de diverse ruimtelijk ontwikkelingen. Bijvoorbeeld het aantal benodigde parkeerplaatsen bij nieuwbouw van huizen of kantoren. Deze kencijfers moeten omgezet worden in normen: op maat gemaakte afspraken die gelden voor de gemeente. Voor Zandvoort is er voor de normen sprake van:

- de mate van stedelijkheid van Zandvoort in de regio;
- differentiatie naar gebied in Zandvoort zoals het centrumgebied, de schil er om heen of een buitenwijk;
- verschil in parkeerdruk;
- de Parkeernota 2010 dat bijvoorbeeld uitspraken doet over de wijze waarop er met het bezoek aan Zandvoort wordt omgegaan als zij willen parkeren.

Met andere woorden: met de Parkeernormennota wordt onderbouwd welke parkeernorm van kracht is voor een bepaalde ontwikkeling.

### ***Doelstelling***

Het doel van de Parkeernormennota is het vastleggen van een set goed werkende afspraken waarbij parkeerplaatsen worden gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen zodat deze ontwikkelingen gefaciliteerd kunnen worden zonder dat parkeerdruk in de openbare ruimte hierdoor toeneemt.

### ***Opzet van de parkeernormennota***

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de aanleiding en achtergrond van de Parkeernormennota. In hoofdstuk 3 wordt aangegeven hoe de landelijke kencijfers omgezet worden in parkeernormen voor Zandvoort. Het toepassen van deze normen inclusief de mogelijk ontheffingen komen in hoofdstuk 4 aan de orde. In hoofdstuk 5 is het stappenplan opgenomen dat nader inzicht geeft in het toepassen van de parkeernormen.



## 2 AANLEIDING EN HUIDIGE PROBLEMATIEK

Het toepassen van de parkeereis heeft in verleden geleid tot het beperken van ontwikkelingen in het centrumgebied (bijlage 1), doordat het creëren van parkeerruimte op eigen terrein niet of moeilijk mogelijk was. De wens van het bestuur is om met de komst van de parkeergarage ook de ontwikkelingen in het centrum te faciliteren. Daarnaast geeft parkeerbeleid richting aan het ordenen van het parkeren.

Aanleidingen tot het opstellen van de Parkeernormennota zijn:

- In de huidige situatie zijn de normen in bestemmingsplannen of bouwverordeningen vastgelegd. Hierdoor kan minder flexibel op de beleidsmatige of ruimtelijke ontwikkelingen worden ingespeeld;
- In het centrumgebied zijn de afgelopen jaren ruimtelijke ontwikkelingen tegen gehouden omdat er niet aan het huidige beleid ten aanzien van parkeren op eigen terrein kon worden voldaan;
- De mogelijkheid om de verantwoordelijkheid van de aanleg van parkeerplaatsen af te kopen in het parkeerfonds heeft niet geleid tot ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum;
- In Zandvoort is op een aantal locaties de parkeerdruk groot en is de wens om het parkeren te ordenen aanwezig;
- De Parkeernota 2010 is door de raad vastgesteld met daarin de richting hoe omgegaan gaat worden met het verder ordenen van het parkeren;
- In het centrumgebied van Zandvoort is een parkeergarage gerealiseerd die ook ruimte biedt om parkeerplaatsen op te vangen die elders in het centrum niet gerealiseerd kunnen worden bij nieuwe initiatieven.

De huidige problematiek is dat met de parkeernormen zoals ze nu zijn vastgelegd, niet ingespeeld kan worden op de wensen van ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is de wens om het parkeren verder te ordenen verwoord in de Parkeernota 2010. Met de Parkeernormennota wordt aanvullend en samenhangend beleid ontwikkeld.



### 3 VAN KENCIJFER NAAR PARKEERNORM

Het CROW heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar de hoeveelheid parkeerplaatsen bij diverse voorzieningen. Dit zijn geen normen die voor elke gemeente gelden, maar kencijfers. Om de kencijfers in normen om te zetten die voor Zandvoort passen, moeten de volgende stappen worden gezet:

1. De status van de Parkeernormennota ten opzichte van de bestemmingsplannen en bouwverordening moet in orde zijn.
2. De stedelijkheidsgraad van Zandvoort in de regio moet worden vastgesteld.
3. Binnen de gemeente zijn een drietal zones aan te wijzen waarin andere normen worden gehanteerd: het centrum, de schil er omheen en de buitenwijken.
4. De kencijfers kennen een bandbreedte. Om te bepalen waar binnen de bandbreedte de norm moet worden gezocht kiest Zandvoort om het gebruik van de parkeerplaatsen te meten. Dit gebruik wordt uitgedrukt in parkeerdruk. Bij een hoge parkeerdruk wordt de maximale norm toegepast.
5. Op basis van de kencijfers van het CROW en bovenstaande invulling en verfijning volgen parkeernormen voor de gemeente Zandvoort.

In de volgende paragrafen worden de hierboven beschreven punten nader uitgewerkt.

#### 3.1 HET BESTEMMINGSPLAN

In de wat oudere bestemmingsplannen zijn door middel van planregels de parkeernormen geregeld ingeval van nieuwbouw of wijziging van gebruik. In de algemene afwijkingsregels is tevens de mogelijkheid opgenomen om af te wijken van de opgenomen parkeernormen en parkeren op eigen terrein. De vastgestelde Parkeernormennota kan dan als toetsing dienen voor het afwijken van de opgenomen parkeernormen.

In de recentere bestemmingsplannen wordt ten aanzien van het parkeren verwezen naar de bepalingen van de bouwverordening. De bouwverordening kent een vergelijkbare afwijkingsregel in artikel 2.5.30, waarbij de parkeernormennota als toetsingskader zal dienen.

De parkeernormen hoeven op dit moment derhalve nog niet noodzakelijkerwijs via het bestemmingsplan geregeld te worden.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en de Vereniging van Nederlandse Gemeente (VNG) verwacht dat het Besluit ruimtelijke ordening vóór 1 januari 2013 in die zin zal worden aangepast dat de parkeernormering alsnog uitsluitend via het bestemmingsplan geregeld kan worden. Deze aanpassing dient uiterlijk dan per 1 januari 2018 vastgesteld te zijn. Verwacht wordt dat in het kader van de standaardisering van de planregels hiervoor een standaard planregel zal worden geadviseerd.

Geadviseerd wordt om de parkeernormen in een aparte nota vast te leggen en de bestemmingsplannen in afwachting van de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening later maar in ieder geval voor 1 januari 2018 integraal te wijzigen.



### 3.2 STEDELIJKHEIDSGRAAD MATIG STEDELIJK

De stedelijkheidsgraad is van invloed op de parkeervraag in een gemeente. Onder stedelijkheidsgraad wordt verstaan: het aantal adressen per vierkante kilometer (adressendichtheid). De indeling naar stedelijkheid (tabel 3.1) is van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Die CBS indeling naar stedelijkheid maakt het mogelijk dat de parkeernormen naar ieder formaat gemeente zijn te vertalen. De indeling bestaat uit vijf categorieën variërend van 'niet stedelijk' tot 'zeer sterk stedelijk'.

Het CBS deelt de gemeente Zandvoort op de schaal van stedelijkheid in als matig stedelijk. Gemiddeld is de adressendichtheid in Zandvoort 1430 adressen per vierkante kilometer. Op basis van de ligging, grootte en aantal inwoners van de gemeente zou wellicht eerder gedacht worden aan weinig stedelijk. In Zandvoort is in een aantal wijken sprake van een compacte ruimtelijke opzet. Daarnaast heeft Zandvoort als recreatiegemeente grote toeristische aantrekkingskracht en is daardoor een relatief groot aantal parkeerplaatsen nodig. Hoe minder stedelijk hoe meer parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Op dit moment staat in de huidige bestemmingplannen dat we uitgaan van weinig stedelijk. Dit heeft dus tot gevolg dat er een hoge parkeernormering is. Nu de parkeerdruk wordt meegenomen om te bepalen welke bandbreedte er wordt toegepast, wordt voor de verstedelijkingsgraad 'matig' gekozen. Hiermee wordt de parkeernorm beter afgestemd op de op die locatie aanwezige vrije parkeerruimte in relatie met de gewenste ontwikkeling.

Tabel 3.1: Indeling stedelijkheid

Klasse	Omgevingsadressen-dichtheid	Gemiddeld aantal inwoners (x1000)
Niet stedelijk	< 500	13
Weinig stedelijk	500-1000	20
Matig stedelijk	1000-1500	35
Sterk stedelijk	1500-2500	78
Zeer sterk stedelijk	>2500	239

Bron: CROW Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering / CBS 2008

### 3.3 ZONERING

Onafhankelijk van de stedelijkheidsgraad van een gemeente heeft een locatie invloed op de parkeervraag. De parkeervraag hoeft bij een vergelijkbare functie in een centrumgebied niet gelijk te zijn aan dat in een gebied buiten het centrum. De parkeervraag in een gemeente verschilt per zone. Het CROW heeft voor gemeenten een indeling gemaakt naar zone. De parkeernormen die aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden gekoppeld houden verband met de verwachte parkeervraag in het betreffende gebied.

De indeling naar zone is een handig hulpmiddel om in Zandvoort de parkeervraag bij een ontwikkeling in de centrumzone te kunnen onderscheiden van de parkeervraag bij ontwikkelingen in andere gebieden. Het centrumgebied heeft grote aantrekkingskracht. Veel mensen komen met de auto naar het centrum, er is dus een hoge parkeervraag, maar tegelijkertijd is het aanbod van alternatieve vervoerswijze ook beter dan in andere gebieden. De door het CROW



aangehouden zones die in Zandvoort worden gebruikt zijn 1) centrumgebied; 2) schil/overloopgebied; 3) restgebied. In bijlage 1 staat de indeling weergegeven.

### 3.4 PARKEERDRUK EN PARKEERDRUKMETINGEN

In Zandvoort wordt de parkeerdruk uitgedrukt in een percentage. Deze percentages zijn onderverdeeld in drie bandbreedtes, die de parkeerdruk categorie bepalen. De parkeerdruk categorie geeft aan welke parkeernorm gehanteerd wordt: minimum, gemiddeld of maximum. Tabel 3.2 geeft de verdeling van bandbreedtes, parkeerdruk categorieën en parkeernormering weer.

In bijlage 2 staat in het kort beschreven hoe en wanneer de parkeerdrukmetingen zijn gedaan. Ook staan hier de resultaten per wijk beschreven.

Voor de parkeerdruk wordt gewerkt met maximale parkeerdruk, ofwel de hoogste waarde van metingen die zijn verricht.

Tabel 3.2: Grenswaarden parkeerdruk categorieën

Parkeerdruk categorie	Percentage	Parkeernorm
1. Hoog	80% of meer	Maximum
2. Middel	60 – 79,9%	Gemiddelde
3. Laag	minder dan 60%	Minimum

Bron: Parkeeronderzoeken Zandvoort juli 2009. Telwerk, in opdracht van gemeente Zandvoort (2009)

### 3.5 DE PARKEERNORMEN

Met behulp van de gebiedsdefiniëring en parkeerdrukmetingen, zoals in voorgaande paragrafen is gegeven, kan uiteindelijk de parkeernorm worden bepaald. De parkeerdruk categorie geeft aan welke parkeernorm uit bijlage 3 aangehouden moet worden. Afhankelijk van de functie kan de parkeernorm en uiteindelijk de parkeereis bepaald worden. Een plan moet altijd aan de parkeereis kunnen voldoen.

In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op de wijze waarop de normen in Zandvoort toegepast worden.





## 4 HET TOEPASSEN VAN DE PARKEERNORM

Nadat de normen zijn bepaald kunnen deze worden toegepast. Hierbij zijn voor Zandvoort ook een aantal specifieke afspraken gemaakt:

1. Voor het toepassen van de normen is het nieuwe parkeerbeleid van belang. Hierin is geregeld dat bijvoorbeeld het bezoekersparkeren in het centrum altijd in de fiscale gebieden plaatsvindt of via de bezoekersspas. Dit heeft consequenties voor de parkeernorm, omdat nu voor het centrum bijvoorbeeld gekozen kan worden om het bezoekersdeel niet mee te nemen in de norm. Dit geldt voor zowel woningen als bedrijven.
2. Aan de hand van de parkeernorm wordt per ontwikkeling de parkeereis bepaald.
3. Na een berekening van de parkeereis zal er in de regel afgerond moeten worden.
4. Parkeerplaatsen worden waar mogelijk dubbel gebruikt. Dit verhoogt het gebruik van aantal beschikbare parkeerplaatsen.
5. De loopafstanden van de parkeerplaats tot de bestemming moet voldoen aan de gestelde criteria.

### 4.1 RELATIE MET DE PARKEERNOTA 2010

In Zandvoort waren drie manieren om te parkeren:

1. vrij parkeren;
2. betaald parkeren in het fiscale regime;
3. parkeren met parkeervergunningen in het PAP (parkeer apparatuurplaats) of BEL (belanghebbenden) regime.

Door de Gemeenteraad is 23 november 2010 de Parkeernota 2010 vastgesteld. Hierin staat de invoer van een nieuw parkeerregime beschreven: het bewonersparkeren. Dit nieuwe parkeerregime zal gefaseerd ingevoerd worden. Sinds 1 juli 2011 is het parkeerregime ingevoerd in de Oostbuurt en Koninginnebuurt. Ook zal parkeerregulering ingevoerd worden in Park Duinwijk en Oud Noord.

In het eindbeeld kan alleen in Nieuw Noord en Bentveld vrij geparkeerd worden. In de rest van Zandvoort geldt dan het bewonersparkeren, met uitzondering van een aantal straten in het winkelcentrum en aan de boulevards. Daar geldt dan nog fiscaal parkeren.

Voor bezoekers van het winkelcentrum betekent dit het volgende:

- bewoners van Zandvoort kunnen met een parkeervergunning of een bezoekersspas in de woonwijken om het winkelcentrum parkeren;
- bezoekers van buiten Zandvoort kunnen op straat parkeren, maar dan moeten ze wel betalen in de parkeerautomaten, of in de parkeergarage onder het LDC parkeren.

Er kan dan in de buurt van het winkelcentrum niet meer gratis geparkeerd worden.

Bezoekers van bewoners van Zandvoort kunnen 3 uur gebruik maken van een bezoekersspas.

Werknemers van bedrijven in Zandvoort kunnen met een werknemersvergunning op het De Favaugeplein, de Cort. van der Lindenstraat of de Frans Zwaanstraat parkeren en met een abonnement op het parkeerterrein De Zuid



Met de opening van de parkeergarage onder het LDC in het begin van 2011 kunnen ontwikkelingen in het centrumgebied gefaciliteerd worden. Dit wordt mogelijk gemaakt door een aantal parkeervakken die gebruikt kunnen worden voor ontwikkelingen in het centrum. De LDC-1 garage heeft een surplus van ongeveer 40 parkeervakken. Hiermee kan voor ontwikkelingen in het centrum rekening worden gehouden.

#### 4.1.1 ONTWIKKELINGEN IN HET CENTRUMGEBIED

Als een bedrijf in het centrumgebied na een nieuwe ontwikkeling niet (meer) kan voldoen aan de parkeereis, kan dit gecompenseerd worden door verplichte parkeervergunningen voor werknemers in de LDC garage, Cort. van der Lindenstraat, Frans Zwaanstraat, parkeerterrein de Zuid en het De Favaugeplein. Bewoners kunnen gebruik maken van een parkeervergunning in de woonwijken of op de eerder genoemde parkeerterreinen. Het bezoekersaandeel hoeft niet meer gecompenseerd te worden. Dit is omdat in het hele winkelcentrum fiscaal parkeren is ingevoerd en de parkeervakken op het Zwarteveld en langs de Prinsesseweg gecompenseerd zijn in de parkeergarage. Met het laten vervallen van het bezoekersaandeel in de parkeernorm worden bedrijven in het centrumgebied in beperkte mate bevoordeeld en gestimuleerd om ontwikkelingen in het centrumgebied vorm te geven.

##### ***Ontheffing door maatwerk***

Als het om ontwikkelingen in het centrumgebied gaat waarbij in de normering geen bezoekersaandeel is aangegeven kan nu geen ontheffing worden verleend. Voorgesteld wordt om maatwerk toe te passen. Hierbij kan men denken aan vergunningen voor één van de grote parkeerterreinen of de parkeergarage. Er moet dan wel rekening worden gehouden met de wensen van de ontwikkeling en de parkeerdruk die daarmee gepaard gaat. Het gaat hierbij dan om een ontheffing door maatwerk.

De wijze waarop in gebieden met bewonersparkeren om gegaan wordt met hotels en pensions in de Parkeernota staat beschreven in bijlage 4.

#### 4.2 BEPALING PARKEEREIS

De parkeereis is opgenomen in het bestemmingsplan. Indien de parkeereis niet in het bestemmingsplan is opgenomen, dan geldt de bouwverordening. In de bouwverordening is in artikel 2.5.30 eerste lid van de Bouwverordening Zandvoort 2010, de eis opgenomen dat: *'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.'* Als aan deze eis niet wordt voldaan, wordt de benodigde vergunning of ontheffing in principe geweigerd. Op grond van lid 4 artikel 2.5.30 kan een afwijking gegeven worden van de parkeereis. Dit is mogelijk:

- indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of



- voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

In bestemmingsplannen is ook een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Hieraan is meestal ook de voorwaarde gekoppeld dat 'op andere wijze in de benodigde parkeerruimte wordt voorzien'.

Bij langlopende ruimtelijke planprocedures kan zich de situatie voordoen dat de parkeernormen tijdens de procedure wijzigen. Ruimtelijke plannen worden getoetst aan de parkeernormennota op het moment dat de bouwaanvraag / planprocedure officieel wordt ingediend.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan de voorwaarden gekoppeld aan de afwijking van het bestemmingsplan dan wel aan de afwijking van de bouwverordening opgenomen parkeereis.

#### 4.2.1 FICTIEVE PARKEERPLAATSEN MEENEMEN IN DE PARKEEREIS

Bij het bepalen van de parkeereis ten behoeve van de wijziging van het gebruik of de bebouwing van onroerende zaken wordt in eerste instantie beoordeeld wat de parkeerbehoefte is van het bestaande gebruik. Brengt de wijziging geen extra parkeerbehoefte mee, dan geldt dat voldaan wordt aan de parkeereis.

Is er wel sprake van extra parkeerbehoefte, dan dient te worden getoetst of sprake is van genoegzaam parkeergelegenheid op eigen terrein en secundair parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Onder omstandigheden kan uitgegaan worden van meervoudig gebruik van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Alsdan zal sprake zijn van het bestaan van fictieve parkeerplaatsen. In deze nota worden onder fictieve parkeerplaatsen derhalve verstaan: "parkeerplaatsen, die wegens lagere parkeerdruk in een bepaald gebied voor andere ontwikkelingen benut kunnen worden om te kunnen voldoen aan de parkeernormering".

Het werken met fictieve parkeerplaatsen is een grijs gebied; in een aantal gevallen zijn deze parkeerplaatsen duidelijk aan te wijzen en in een aantal situaties niet. Voorgesteld wordt alleen onder de omstandigheid dat aanwijsbaar sprake is van meervoudig gebruik van de parkeerplaatsen, deze als fictieve parkeerplaatsen aan te merken indien deze in de direct aangrenzende straat liggen en indien de parkeerdruk in het gebied gemiddeld lager is dan 80%. Voor het bepalen van de parkeereis mogen onder deze voorwaarden dus parkeerplaatsen van de eis worden afgetrokken.

De centrumbuurt wordt hiervan uitgesloten, omdat dit fiscaal gebied is. Het is wenselijk de aanwezige parkeervakken vrij te houden voor het bezoek van het winkelcentrum. Ook kan de capaciteit van het aantal fiscale parkeerplekken niet verminderd worden.

#### 4.2.2 PARKEERBALANS – DUBBEL GEBRUIK PARKEERPLAATSEN

Bij iedere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling (bouwplan of bestemmingswijziging) wordt een parkeerbilans opgesteld. Hierdoor wordt inzichtelijk welke parkeereis er gekoppeld wordt aan het nieuwe plan. Bij realisering van verschillende functies



wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen toegestaan. Bij dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden de CROW aanwezigheidspercentages aangehouden (zie CROW publicatie 182 (2008), tabel 5 op pagina 27).

#### 4.2.3 AFRONDING AANTAL PARKEERPLAATSEN

Bij het opstellen van de parkeerbalans vindt de afronding van de parkeernorm plaats aan het eind van de berekening. Bij een gebouw / pand vindt de afronding plaats nadat deze zijn bepaald en bij elkaar opgeteld. Voor grootschalige ontwikkelingen zoals LDC of Midden Boulevard kan de afronding ook plaatsvinden per functie. Voor het afronden wordt 0,50 als zaaglijn gebruikt.

#### 4.2.4 LOOPAFSTAND RUIMTELIJKE ONTWIKKELING NAAR PARKEERGELEGENHEID

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling met onmogelijkheid tot realisering van parkeergelegenheid op eigen terrein wordt een maximale loopafstand gehanteerd ten aanzien van de ligging tot de vervangende parkeergelegenheid. Gebruik gemaakt wordt van een aangepaste vorm van de richtlijn in CROW publicatie 182. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van volgens de gehanteerde maximale loopafstanden tot verschillende functies.

Tabel 4.1: Acceptabele loopafstanden

<b>Hoofd functie</b>	<b>Acceptabele loopafstanden centrumgebied</b>	<b>Acceptabele loopafstanden Schil/overloopgebied en buitengebied</b>
Wonen	300 meter	100 meter
Winkelen	750 meter	250 meter
Werken	800 meter	400 meter
Ontspanning	200 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter
Onderwijs	100 meter	100 meter
Hotels en pensions	500 meter	500 meter

Bron: CROW publicatie 182: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering



### 4.3 VERLENEN ONTHEFFING OP PARKEEREIS

De parkeereis is gebaseerd op de bouwverordening of het bestemmingsplan. In deze documenten staat tevens een mogelijkheid om ontheffing van de parkeereis te verlenen.

Ontheffing kan:

1. Voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
2. Indien het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven;
3. In gebieden met een parkeerdruk die lager is dan 80%;
4. In specifieke uitzonderingsgevallen.

#### 4.3.1 OP ANDERE WIJZE IN DE BENODIGE PARKEERPLAATS VOORZIEN

Het op een andere wijze voorzien in de nodige parkeer- of stallingruimte kan op de volgende manieren:

- gebruik maken van openbaar toegankelijke parkeergarages middels een privaatrechtelijke overeenkomst;
- aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- aanleggen van parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand van het plangebied. Bij dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden de CROW aanwezigheidspercentages gebruikt.

Met een privaatrechtelijke overeenkomst kan, als dat nodig is, parkeergelegenheid gehuurd worden. Deze overeenkomst kent geen mogelijkheid tot beëindigen, anders dan dat de betreffende ontwikkeling van wonen, werken e.d. wordt beëindigd. Deze privaatrechtelijke overeenkomst wordt nog verder uitgewerkt.

Een private overeenkomst kan gesloten worden met zowel een marktpartij als de gemeente.

Hiervoor zijn een viertal situaties te onderscheiden:

1. het betreft een nieuwbouwontwikkeling waarbij de gemeente eigenaar is van de grond;
2. het betreft een situatie waar al een gebouw is met woningen en waarin door middel van een splitsingsakte de afspraken kunnen worden geformaliseerd;
3. het betreft een bestaande situatie waarin de functie verandert waarbij de splitsingsakte geen rol kan spelen;
4. het betreft een nieuwbouwontwikkeling waarbij de gemeente geen eigenaar van de grond is.

Per situatie is naar alle waarschijnlijkheid een overeenkomst vorm te geven die gekoppeld is aan het betreffend pand en die bij verkoop overgaat aan de nieuwe eigenaar.

Voor de eerste situatie is dit eerder in Zandvoort toegepast door het opnemen van een kettingbeding in de contracten voor woningen in het LDC complex. Hier worden woningen verkocht inclusief een zwerfplek in de LDC garage. Ook het vormgeven van de overeenkomst in de splitsingsakte bij appartementen is dit goed vorm te geven. Voor de ontheffingen op de bestemmingsplannen wordt nog getoetst op welke wijze dit verwoord moet worden.



#### 4.3.2 ONTHEFFING DOOR EEN BESLUIT VAN HET COLLEGE

Tegenwoordig wordt een aantal bouwaanvragen afgewezen omdat ze niet kunnen voldoen aan de parkeernormering die in het bestemmingsplan is vastgesteld. Vaak komt dit omdat er te weinig fysieke ruimte aanwezig is. Bij vaststelling van deze Parkeernormennota kunnen bouwaanvragen die in eerste instantie afgewezen zouden worden toch verleend kunnen worden. Dit komt mede door het toekennen van ontheffingen en parkeervergunningen om de parkeereis te compenseren.

#### 4.3.3 ONTHEFFING BIJ EEN LAGE PARKEERDRUK

Indien de parkeerdruk gemiddeld lager is dan 80% kan het college besluiten de parkeereis geheel of gedeeltelijk in de openbare ruimte af te wikkelen. Voorgesteld wordt deze optie niet toe te staan voor het centrum en de gebieden langs de boulevards. Voor het centrum wordt namelijk de parkeereis aangepast doordat voor het gedeelte in de eis ten aanzien van bezoek, werknemers en bewoners maatwerkoplossingen worden geboden. Daarnaast geldt voor zowel het centrum als de gebieden langs de boulevards dat deze piekbelastingen kennen t.b.v. van de opvang van strandbezoekers. Deze parkeercapaciteit moet in stand worden gehouden.



**Stap 1: Vaststellen benodigd parkeeraanbod**

Om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, wordt een parkeerbalans opgesteld. Met deze parkeerbalans wordt aan de hand van de soort functie(s), de omvang van de functie(s) en de parkeernorm(en) die horen bij deze functie(s), een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen het bouwplan verschillende functies worden ontwikkeld, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Voorwaarde is wel dat de ontwikkelaar in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden, dus dat exclusieve parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Bij enkelvoudige of kleinschalige plannen (inbreiding, hergebruik; zie bijlage 5) mag de berekende parkeervraag van het laatste legale gebruik van het pand of perceel, voor zover toegerekend aan de openbare ruimte, worden afgetrokken van de berekende parkeervraag van het nieuwe gebruik. Zie paragraaf 4.2.1 voor een nadere uitleg over fictieve parkeerplaatsen. Bij grootschalige ontwikkelingen of herstructureringen mag de vraag van de oude situatie worden afgetrokken van de nieuwe vraag voor zover hiervoor parkeerplaatsen werkelijk in de openbare of eigen ruimte aanwezig waren en blijven. De aanvrager stelt de parkeerbalans op, de gemeente Zandvoort toetst de parkeerbalans aan de regelgeving uit de Parkeernormennota. Het aantal parkeerplaatsen dat een ontwikkelaar dient te realiseren is de opgelegde parkeereis.

**Stap 2: Vaststellen of voldaan wordt aan de parkeereis**

Nadat de parkeereis door de gemeente is vastgesteld volgt vergelijking met het in het plan opgenomen aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner dan de parkeereis dan is het plan in principe niet akkoord.

**Stap 3: Beoordelen of een aanpassing van het plan kan leiden tot het voldoen aan de parkeereis**

De aanvrager dient aan te tonen dat er op geen enkele wijze met het plan voldaan kan worden aan de parkeereis. In het andere geval terug naar stap 1 of stap 2.

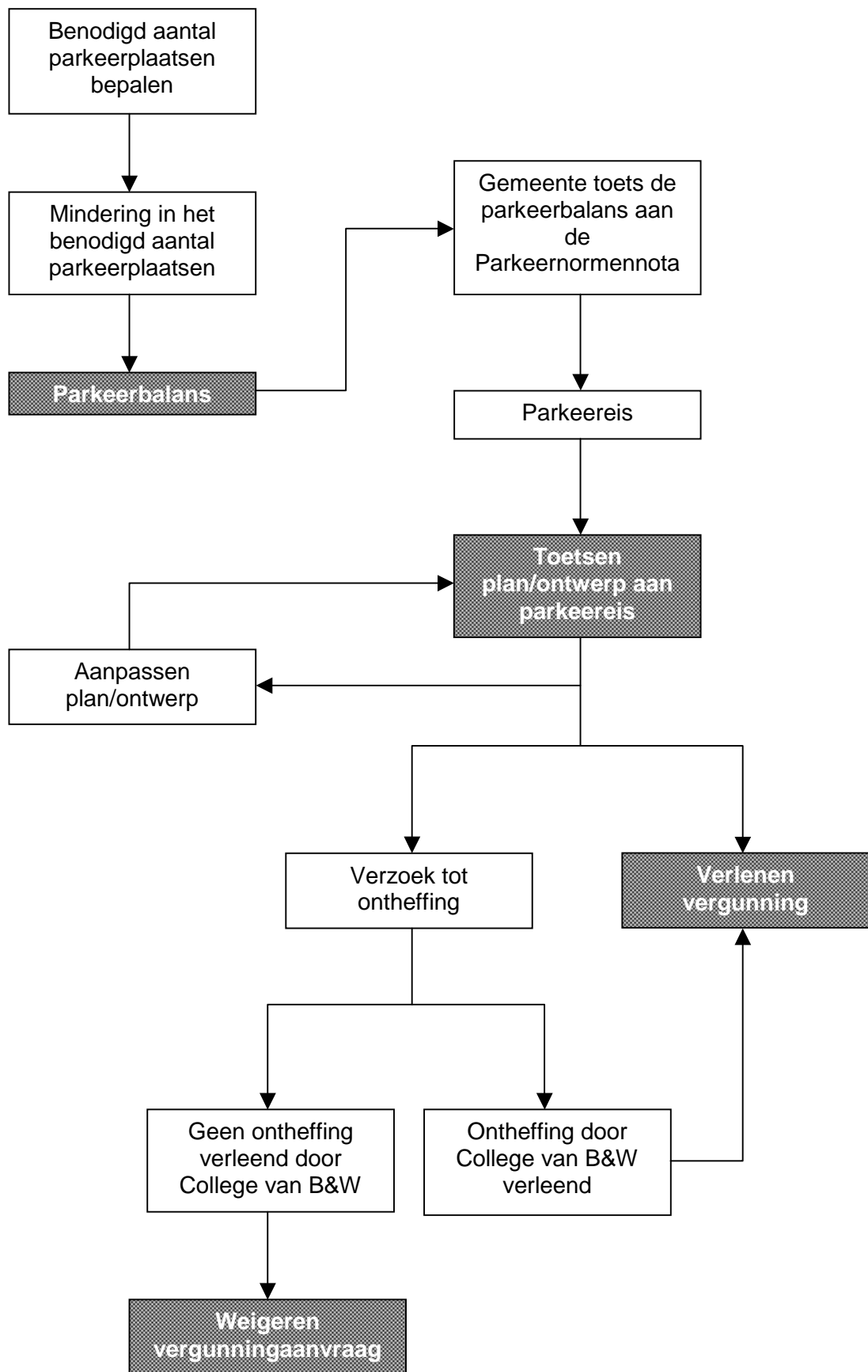
**Stap 4: Ontheffing van de parkeereis**

Het college van burgemeester en wethouders heeft de bevoegdheid om ontheffing te verlenen van de eis dat er bij een plan in voldoende mate ruimte voor het parkeren of stallen van auto's op het terrein van het plan moet zijn aangebracht. Op het moment dat daarvan ontheffing wordt verleend, wordt de omgeving belast met een ruimtelijk probleem. De parkeerdruk zal toenemen, waarmee de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Zandvoort in eerste instantie zal afnemen. Het creëren van parkeergelegenheid binnen het plan moet daarom op zodanige bezwaren stuiten, dat aan deze bezwaren doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Als de aanvrager niet aannemelijk maakt –de aanvrager dient daarvoor bij aanvraag een deugdelijke onderbouwing aan te leveren- dat de parkeereis niet binnen het plan op eigen terrein kan worden opgelost, dan wordt de aanvraag geweigerd.

Schematisch overzicht van de te nemen stappen:

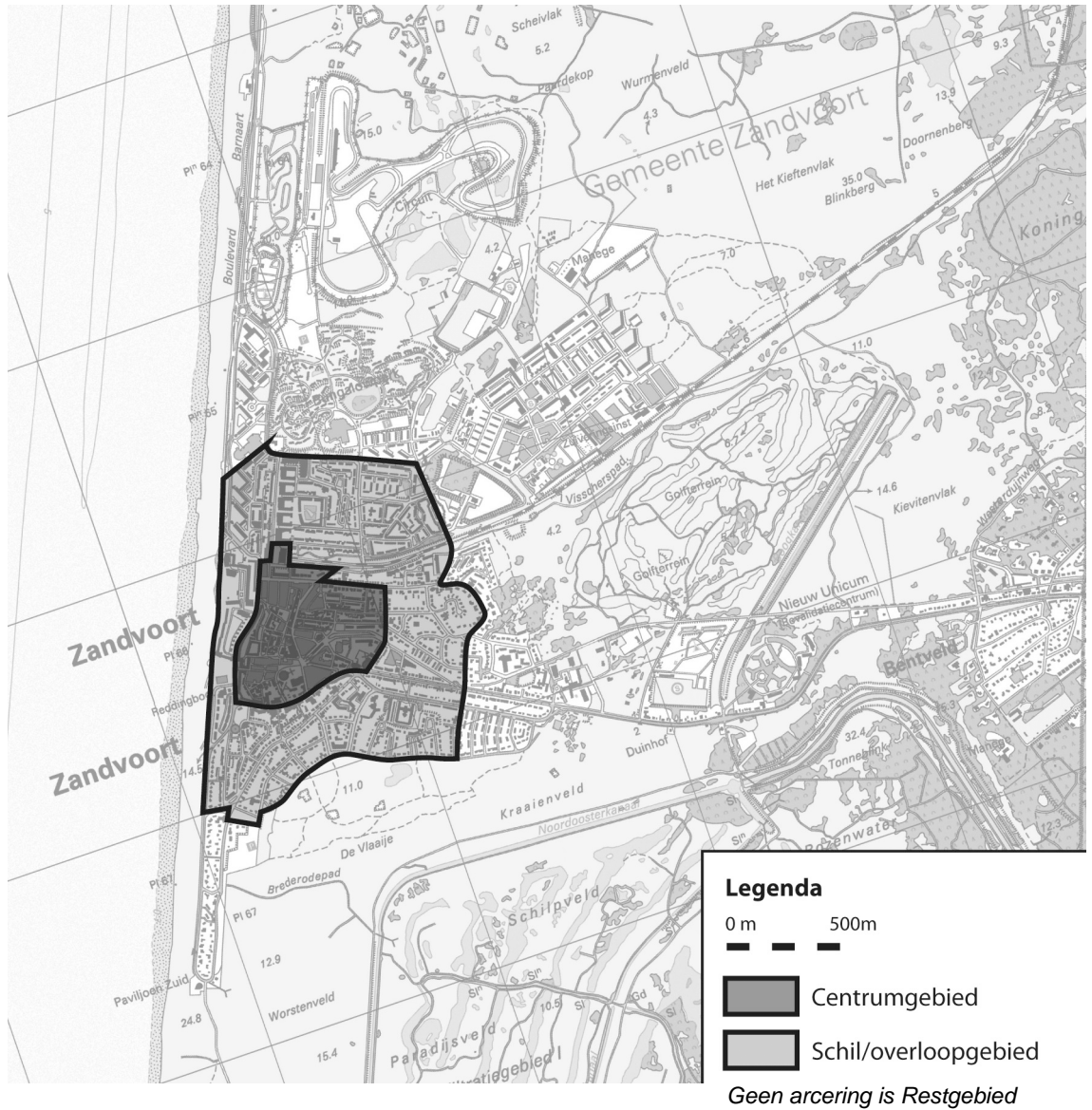


Schematisch overzicht stappenplan:





**Bijlage 1 - Zonering van Zandvoort en indeling Stedelijkheidsgraad**





beïnvloeden de parkeerdruk ook. De meting is gehouden op representatieve dagen. Parkeerdrukmetingen zijn zeer gevoelig voor veranderingen. Om de metingen actueel te houden wordt voorgesteld om elke twee jaar een parkeerdrukmeting uit te voeren in zowel het hoog- als het laagseizoen.

Onderzoeksmomenten

Onderzoeksdatum	Dagdeel	Weer
I = Dinsdag 14 juli	Middag (12.00 uur)	Bewolkt met af en toe regen
II = Dinsdag 14 juli	Avond (22.00 uur)	Bewolkt met af en toe regen
III = Donderdag 16 juli	Avond (22.00 uur)	De gehele dag zon
IV = Zaterdag 18 juli	Middag (12.00 uur)	Bewolkt met af en toe regen

Bron: Parkeeronderzoeken Zandvoort juli 2009, Telwerk, in opdracht van gemeente Zandvoort (2009)

In een aantal wijken is een maximale parkeerdruk geconstateerd. Over alle gemeten momenten is daar gemiddeld een maximale parkeerdruk. Wijken waar een gemiddeld maximale parkeerdruk is geconstateerd zijn: Duinwijk, Oud Noord, Koninginnebuurt en de Middenboulevard.

Sommige wijken hebben gemiddeld geen maximale parkeerdruk, maar op bepaalde momenten wel een sterk afwijkende (verhoogde) parkeerdruk.

Voorbeelden hiervan zijn Admiralenbuurt, Noordbuurt, Parkbuurt en Centrumbuurt.

Voor het centrum moet een uitzondering gemaakt worden. Met de bouw van de LDC en het invoeren van het bewonersparkeren (met parkeervergunningen) in de Oostbuurt en de Koninginnebuurt zijn er geen gratis parkeerlocaties meer beschikbaar. De parkeerdruk gemeten in 2009 zal niet meer overeen komen met de werkelijkheid.

Wijkindeling en gemiddelde parkeerdruk Zandvoort

Wijknummer	Wijknaam	Gemiddelde parkeerdruk	I	II	III	IV	Te gebruiken parkeernorm *
Wijk 1	Boulevard Noord	68,2%	64,0%	68,2%	69,5%	71,0%	Gemiddeld
Wijk 2	Admiralenbuurt	76,2%	69,0%	83,0%	76,0%	76,6%	Maximaal
Wijk 3	Duinwijk	80,5%	71,3%	85,7%	85,1%	79,8%	Maximaal
Wijk 4	Oud Noord	81,7%	65,1%	90,9%	93,6%	77,0%	Maximaal
Wijk 5	Noord/Stations/Fenemabuurt	29,6%	24,6%	32,7%	31,9%	29,2%	Minimum
Wijk 6	Noordbuurt	78,1%	60,7%	92,1%	97,8%	61,8%	Maximaal
Wijk 7	Oostbuurt	71,8%	63,0%	75,1%	79,1%	70,1%	Gemiddeld
Wijk 8	Zuidbuurt	58,3%	62,5%	54,2%	64,6%	52,1%	Gemiddeld
Wijk 9	Parkbuurt	42,6%	28,8%	42,9%	33,9%	64,6%	Gemiddeld
Wijk 10	Boulevard Zuid	25,2%	30,4%	17,3%	41,7%	11,3%	Minimum
Wijk 11	Vogelbuurt	54,0%	47,8%	54,5%	60,6%	53,1%	Gemiddeld
Wijk 12	Nieuw Noord	51,7%	49,4%	54,8%	51,4%	51,2%	Minimum
Wijk 13	Centrumbuurt	73,1%	64,5%	76,1%	66,5%	85,2%	Maximaal
Wijk 14	Koninginnebuurt	85,0%	90%*	78%**	82%**	96%**	Maximaal
Wijk 15	Brederodebuurt	50,0%	***	***	***	***	Minimum
Wijk 16	Wijken ten oosten van Kostverlorenstraat	49,7%	40,0%	58,2%	49,1%	51,4%	Minimum
Wijk 17	Middenboulevard	87,3%	91,4%	85,2%	86,4%	86,4%	Maximaal

Bron: Parkeeronderzoeken Zandvoort juli 2009, Telwerk, in opdracht van gemeente Zandvoort (2009)

\* Minder dan 60% = minimum, 50-80% = gemiddeld, meer dan 80% = maximum

\*\* Onderzoek parkeerdruk Koninginnebuurt (2008)

\*\*\* Rapport evaluatie parkeerregulering Brederodebuurt 2008. Spark/gemeente Zandvoort (2008)

### Bijlage 3 - Parkeernormen onderverdeeld naar functies

Tabel 6; Parkeernormen onderverdeeld naar functies voor 'Matig Stedelijk'

hoofdfunctie	Functie	eenheid	centrum-gebied		Schil/over-loopgebied		rest		aandeel bezoekers	opmerkingen
			Min	Max	Min	Max	Min	Max		
WONEN	Woning dure sector	Woning	1,5	1,7	1,6	1,8	1,9	2,1	0,3	
	Woning middeldure sector	Woning	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	1,9	0,3	
	Woning goedkope sector	Woning	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7	0,3	
	Serviceflat/aanleunwoning	Woning	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
	Kamer verhuur	Kamer	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	
	Verpleeg/verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	60%	
WINKELN	binnenstad/hoofdwinkelgebied	100 m2 bvo	2,8	3,8	nvt	nvt	nvt	nvt	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	100 m2 bvo	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	bouwmart/tuincentrum	100 m2 bvo	nvt	nvt	2,2	2,7	2,2	2,7	85%	
	grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	nvt	nvt	5,5	7,5	6,0	8,0	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
	Weekmarkt	100 m2 bvo	0,15	0,24	0,15	0,24	0,15	0,24	85%	1 m1 marktkraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)
	showroom (auto's,keukens,etc.)	100 m2 bvo	1,0	1,2	1,2	1,4	1,6	1,8	35%	1 arbeidsplaats = 30-50 m2 bvo
WERKEN	Kantoren	100 m2 bvo	1,0	1,7	1,2	1,9	1,5	2,0	5%	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
	arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m2 bvo	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	5%	1 arbeidsplaats = 30-50 m2 bvo
	arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m2 bvo	1,2	1,7	1,7	2,2	2,5	2,8	5%	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
	bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	0,8	1,7	0,8	1,7	0,8	1,7	10%	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
	evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	100 m2 bvo	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0	99%	
VRIJE TIJD	cafe / bar / discotheek / cafetaria	100 m2 bvo	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	90%	
	restaurant	100 m2 bvo	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	80%	
	hotel	Kamer	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5		
	museum / bibliotheek	100 m2 bvo	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2	95%	



hoofdfunctie	Functie	eenheid	centrum-gebied		Schil/over-loopgebied		rest		aandeel bezoekers	opmerkingen
	bioscoop / theater / schouwburg	zitplaats	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4		
	sociaal cultureel centrum / wijkgebouw	100 m2 bvo	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	90%	
	sporthal / gymlokaal	100 m2 bvo	1,7	2,2	2,0	2,5	2,5	3,0	95%	gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag / sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1 - 0,2 pp per bezoekersplaats
	sportveld	ha. netto terrein	13,00	27,00	13,00	27,00	13,00	27,00	95%	excl. kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
	dansstudio / sportschool	100 m2 bvo	3,0	4,0	3,0	4,0	3,0	4,0	95%	
	squashbanen / vergelijkbaar	baan	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0	2,0	90%	
	tennisbanen / vergelijkbaar	baan	2,0	3,0	2,0	3,0	2,0	3,0	90%	
	golfbaan	aantal holes	nvt	nvt	nvt	nvt	6,0	8,0	95%	
	bowlingbaan / biljartzaal	baan / tafels	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5	95%	
	stadion	zitplaats	0,05	0,20	0,05	0,20	0,05	0,20	99%	
	zwembad	100 m2 opp. bassin	8,0	10,0	9,0	11,0	10,0	12,0	90%	
	themapark / pretpark	ha. netto terrein	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	99%	
	overdekte speeltuin / hal	100 m2 bvo	3,00	12,00	3,00	12,00	3,00	12,00	90%	
	manege	box	nvt	nvt	nvt	nvt	0,3	0,5	90%	
	sexclub	100 m2 bvo	3,0	4,0	4,0	5,0	5,0	6,0		
WERKEN	arts / maatschap / therapeut / consultatiebureau	100 m2 bvo	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	65%	
	apotheek	100 m2 bvo	1,2	1,7	1,7	2,2	2,5	2,8		
ONDERWIJS	voorbereidend dagonderwijs	leslokaal	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0		leslokaal = ca 30 zitplaatsen
	basisonderwijs	leslokaal	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0		excl. kiss & ride / leslokaal = ca 30 zitplaatsen
	creche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	arbeidsplaats	0,6	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8		
	kiss & ride	100 leerlingen	4,00	6,00	5,00	7,00	6,00	8,00		Genoemde parkeernormen zijn richtlijn. Maatwerk toepassen. Parkeernorm wordt per geval vastgesteld.
OVERIG	volkstuin	perceel	nvt	nvt	nvt	nvt	0,3	0,3		
	religiegebouw	zitplaats	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2		
	begraafplaats / crematorium	gelijktijdige begrafenis / crematie	15,0	30,0	15,0	30,0	15,0	30,0		

Bron: CROW (2004), ASVV 2004; CROW publicatie 182 (2009), Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering



## Bijlage 4 - Het parkeerbeleid voor woningen en Hotels en pensions

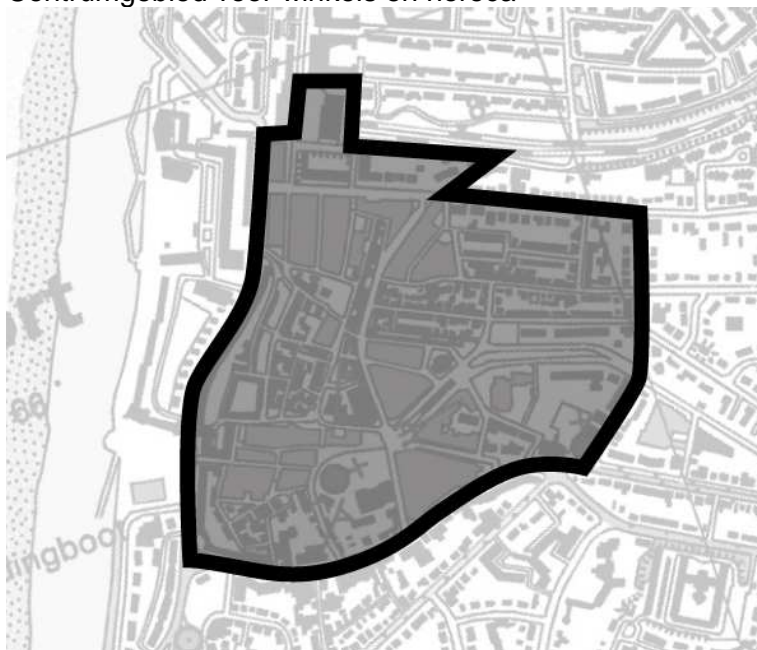
### ***Voor woningen gelden de volgende regels:***

Bewoners van nieuw gebouwde woningen in het parkeervergunningengebied (zie parkeernota 2010 bijlage 8) zijn verplicht een parkeergelegenheid op eigen terrein te creëren. Hierdoor komen ze niet in aanmerking voor een 1<sup>e</sup> parkeervergunning om te parkeren in de openbare ruimte. Het doel is om te voorkomen dat de parkeerdruk toeneemt in het geval een bewoner van een nieuwe woning geen gebruik maakt van de bij de woning horende parkeerplaats. Deze regel is vastgesteld via Parkeerverordening 2012 (vastgesteld op 30 november 2011).

### ***Winkels en horeca in het centrumgebied***

In het centrumgebied van Zandvoort is begin 2011 een nieuwe parkeergarage in gebruik genomen. De parkeerdruk welke toegerekend wordt aan centrumbezoekers zal hierdoor naar verwachting afnemen. De parkeernorm voor winkels, commerciële dienstverlening en horeca in het centrumgebied bestaat uit de parkeernorm zonder het bezoekersdeel. Bezoekers parkeren tegen een uurtarief in het fiscale gebied of de LDC parkeergarage.

Centrumgebied voor winkels en horeca



### ***Hotels en pensions***

In de nota pensionbeleid (vastgesteld op 10 november 2009) zijn 3 opties gegeven voor hoe een pension kan voldoen aan de parkeereis. De opties zijn in paragraaf 2.2 van de nota pensionbeleid beschreven. Onderstaand zijn de opties weergegeven, alsmede de randvoorwaarden waaraan voldaan dient te worden:

- a. Parkeergelegenheid afnemen op een van de vier grote openbare parkeervoorzieningen in Zandvoort (zie figuur op volgende pagina). Indien optie (a) aantoonbaar niet mogelijk is, komt optie (b) in aanmerking. Aan het afnemen van parkeergelegenheid op een van de vier grote openbare parkeervoorzieningen worden de volgende eisen gesteld:
  1. overeenkomst op basis van de een privaatrechtelijke overeenkomst;

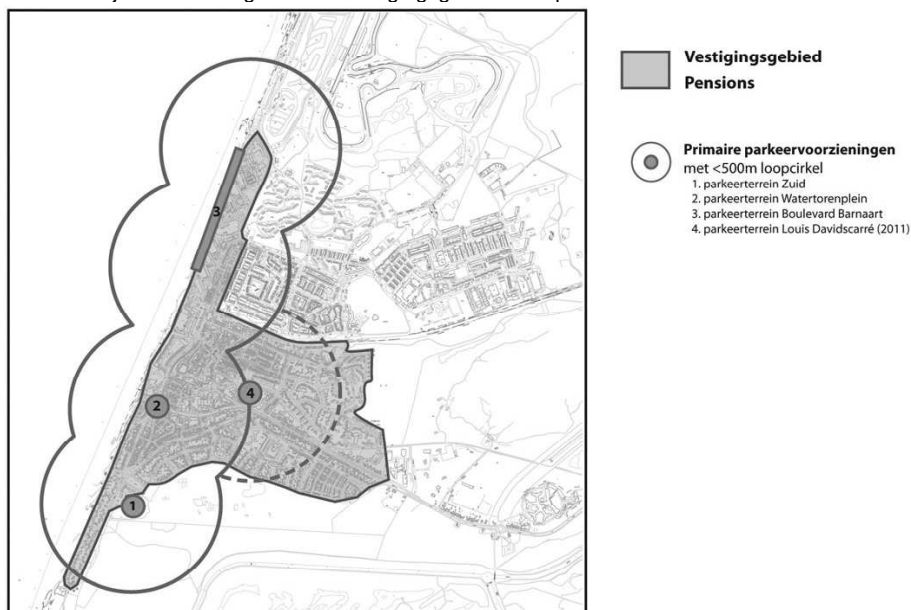


2. parkeervoorziening dient binnen acceptabele loopafstand van de hotel/pensionvoorziening te liggen (zie figuur onderaan de pagina)
- b. Het verkrijgen van hotel/pensionvergunningen, volgens Parkeerverordening 2011-1, in een gebied waar parkeerregulering van toepassing is. Indien optie (b) aantoonbaar niet mogelijk is, komt optie (c) in aanmerking. Hotel/pensionvergunningen dienen bij gebruik van deze optie te voldoen aan de volgende voorwaarden:
1. de parkeerdruk in het gebied dient lager te zijn dan 80%;
  2. hotels/pensions komen in gebieden met een fiscaal regime niet in aanmerking voor een parkeervergunning;
  3. het aantal hotel/pension parkeervergunningen wordt verminderd met het aantal poet (parkeerplaats op eigen terrein) waarover de (rechts)persoon beschikt;
  4. om in aanmerking te komen voor een hotel/pension parkeervergunning dient de aanvrager te voldoen aan de criteria zoals gesteld in de Parkeerverordening 2011-1 of de meest recente die daarop volgt.
- c. het aantal parkeerplaatsen dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, op de openbare weg afwikkelen (parkeren in de openbare ruimte). Hotel/pensionvergunningen dienen bij gebruik van deze optie te voldoen aan de volgende voorwaarden:
1. in het gebied waar het hotel/pension is gevestigd dient geen parkeerregulering te zijn;
  2. de parkeerdruk in het gebied dient lager te zijn dan 80%;
  3. het aantal poet (parkeerplaats op eigen terrein) waarover de (rechts)persoon beschikt wordt in mindering gebracht.

Om in aanmerking te komen voor een pensionvergunning dient de aanvrager te voldoen aan de criteria zoals gesteld in de nota pensionbeleid.

In de onderstaande figuur is het overzicht gegeven van de gebieden waar pensions en hotels gevestigd mogen worden. Er zijn cirkels opgenomen met de maximale loopafstand van een hotel of pension tot (openbare) parkeervoorzieningen. Middels een privaatrechtelijke overeenkomst kunnen hotels en pensions daar parkeerplaatsen afnemen.

Gemeentelijke voorzieningen in het vestigingsgebied voor pensions



Bron: Hotel- en pensionbeleid gemeente Zandvoort



## Bijlage 5 - Verklarende woordenlijst

### ***Kleinschalige ontwikkelingen***

Het is ongewenst dat in dichtgebouwde gebieden gaten vallen in gevelwanden. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen wordt de oppervlakte van kleinschalige ontwikkelingen op 130 m<sup>2</sup> gesteld. Hierbij is een gemiddeld klein perceel uit de dorpskern als referentie genomen.

### ***Parkeerbalans***

Met de parkeerbalans wordt de [on]balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod berekend. Vaak is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Zo kan een parkeerplaats van een winkel die tot zes uur 's avonds open is ook gebruikt worden door theaterbezoekers die om half acht arriveren. (CROW, publicatie 182 (2008)). De parkeerbalans wordt opgesteld door de ontwikkelaar en getoetst door de gemeente.

### ***Parkeereis***

De parkeerbalans geeft een overzicht van het aantal parkeerplaatsen wat nodig is voor de beoogde ruimtelijke functies. Er wordt daarbij rekening gehouden met mogelijk dubbel gebruik. Het uiteindelijk aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden wordt de parkeereis genoemd.

### ***Poet (parkeerplaats op eigen terrein)***

Een parkeerplaats op eigen terrein wordt zowel in de normatieve berekening als term gebruik, maar ook bij de vergunningverlening. Deze begrippen worden echter verschillen toegepast. Voor de normatieve berekening wordt hiermee de parkeereis bepaald waarbij rekening wordt gehouden met het gebruik van de poet. Bijvoorbeeld bij een garage bij een woning met een korte oprit is bekend dat een groot deel van bewoners de garage een andere functie geeft dan parkeerplaats. Normatief wordt daarom de poet op 1,0 gesteld.

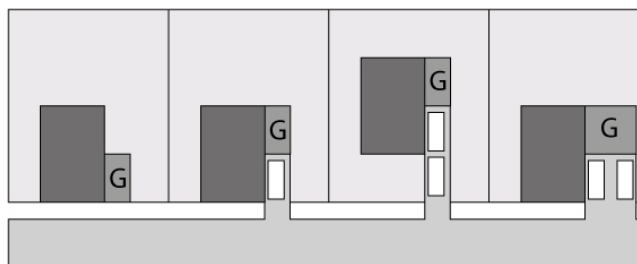
Voor de vergunningverlening wordt de poet voor woningen in alle situaties op 1 gesteld. Voor bedrijven wordt het aantal poet gesteld op exact het aantal aanwezige parkeerplaatsen. In parkeerdrukmetingen wordt het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein meegeteld bij het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Bekijk ook de voorbeelden op de volgende pagina.



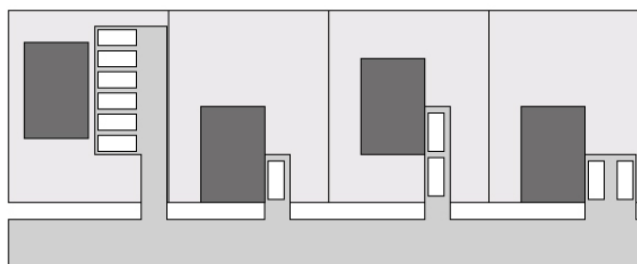


Voorbeelden:  
1. Een woning



Aantal poet (vergunning):	1	1	1	1
Aantal poet (normatief):	0,4	1,0	1,3	1,8

2. Een bedrijf



Aantal poet (vergunning):	6	1	2	2
Aantal poet (normatief):	6	1	2	2

