Nota Parkeernormen 2020

Beleidsregels parkeernormen

Gemeente Katwijk

vastgesteld college: 20 oktober 2020

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1 Waarom nieuwe parkeernormen? 3
1.2 Leeswijzer 4
2. Juridische basis parkeernormen 5
2.1 Bestemmingsplannen en omgevingsplannen 5
2.2 Overgangsregeling bestaande initiatieven 5
2.3 Hardheidsclausule 5
3. Parkeernormen auto 6
3.1 De autoparkeernormen 6
3.1.1 Gebruikersdeel en bezoekersdeel 6
3.1.2 Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone 6
3.1.3 Gereguleerd gebied en niet-gereguleerd gebied 7
3.1.4 Mogelijkheid voor een nulnorm 7
3.1.5 Reductie parkeernorm bij alternatieve of experimentele mobiliteitsconcepten 8
3.1.6 Afwijkingen van de landelijke kengetallen 8
3.2 Uitvoeringsregels bij parkeernormen auto 8
3.2.1 Restcapaciteit 9
3.2.2 Rekenregels bepalen parkeereis 9
3.2.3 Acceptabele loopafstanden 11
3.2.4 Parkeerplaatsen horen bij de nieuwbouw 12
3.2.5 Maatvoering parkeervakken 12
3.2.6 Laden/lossen vrachtauto's 14
3.2.7 Hogere parkeereis 15
4. Parkeernormen fiets 16
4.1 De fietsparkeernormen 16
4.1.1 Parkeerbehoefte en parkeereis 16
4.1.2 Op eigen terrein 16
4.1.3 Gebruikers en zonering 16
4.2 Uitvoeringsregels bij parkeernormen fiets 17
4.2.1 Restcapaciteit 17
4.2.2 Rekenregels 17
4.2.3 Acceptabele loopafstanden 17
4.2.4 Maatvoering 17
4.2.5 Hogere parkeereis 18
Bijlage 1 Initiatieven vallende onder de overgangsregeling 19
Bijlage 2 Parkeernormen auto in de gemeente Katwijk 20
Bijlage 3 Gebiedsindeling 28
Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages 30
Bijlage 5 Reductiefactor bij uitbreiding bestaande functie 32
Bijlage 6 Rekenvoorbeelden 33
Bijlage 7 Parkeernormen fiets in de gemeente Katwijk 40

1. Inleiding

1.1 Waarom nieuwe parkeernormen?

Bij de toetsing van bouwplannen gebruik je parkeernormen om te kijken hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwe ontwikkeling moeten komen. Het kan daarbij gaan om nieuwbouw, uit- en inbreidingsprojecten of functieveranderingen. In deze toets kijken we onder meer of het bouwplan in de eigen parkeerbehoefte voorziet. Deze behoefte wordt zo goed mogelijk bepaald aan de hand van parkeernormen.

Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om vraag en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Daarbij moeten we ook rekening houden met een juiste kwaliteit van de openbare ruimte. De openbare ruimte is schaars en we willen die schaarse ruimte vooral benutten voor het verbeteren van de leefomgeving. Alleen als het parkeren goed opgelost is, verstrekken we een omgevingsvergunning.

In de Nota parkeerbeleid van de gemeente Katwijk (raad 16-07-2020, kenmerk 1656643) is het principe voor de nieuwe parkeernormen vastgelegd. Samengevat passen we landelijke parkeerkencijfers voor diverse activiteiten toe (zoals wonen, werken, winkels, horeca), toegespitst op de lokale situatie in onze gemeente. De landelijke parkeerkencijfers komen van het CROW, hét kenniscentrum voor mobiliteit, verkeer en parkeren.[1] We differentiëren de parkeernormen naar deelgebieden (zoals verschillende kernen en wijken), nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer en/of het gebied een vorm van regulering (betaald parkeren) heeft. Ook kijken we naar de huidige parkeerbezetting en eventueel aanwezige restcapaciteit. We bieden onder voorwaarden maatwerk met alternatieve mobiliteitsconcepten, zoals deelauto's. Uiteindelijk leidt dit tot een minimaal benodigd aantal parkeerplaatsen dat de ontwikkelaar moet realiseren voor een bouwplan. Doel is om te voldoen aan de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen of andere functies én te voorkomen dat de openbare ruimte onevenredig wordt belast met geparkeerde auto's. Op die manier waarborgen we de leefbaarheid voor zowel de nieuwe gebruikers als de bestaande omwonenden.

Schema toepassing parkeernormen uit Nota parkeerbeleid

Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- duidelijkheid en transparantie: voor alle betrokken partijen is op voorhand duidelijk welke parkeernormen voor specifieke ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied gelden;
- gangbaarheid: aansluiten op de genoemde CROW-parkeerkencijfers om te werken conform wat (ook in andere gemeenten) gangbaar is;
- balans: ons doel is het creëren van leefbare wijken en tegelijk willen we onder andere de woningbouw passend mogelijk maken;
- maatwerk: het moet mogelijk blijven om afhankelijk van de omstandigheden en bij alternatieve mobiliteitsoplossingen een afwijkende norm te hanteren;

[1] CROW publicatie 381 van december 2018

- meten is weten: de cijfers uit parkeerdrukmetingen zijn het fundament.

In de Nota parkeerbeleid is tenslotte de introductie van fietsparkeernormen aangekondigd. Ook dit krijgt een plek in de voorliggende Nota parkeernormen.

1.2 Leeswijzer

In deze nota staat in hoofdstuk 2 het juridisch kader van het toepassen van parkeernormen. In hoofdstuk 3 komen de parkeernormen aan bod, toegespitst op de auto. Onderdeel hiervan zijn enkele uitvoeringsregels hoe de gemeente Katwijk in de praktijk de normen hanteert, inclusief rekenvoorbeelden. In hoofdstuk 4 staan we stil bij de fietsparkeernormen, ook met enkele uitvoeringsregels.

2. Juridische basis parkeernormen

2.1 Bestemmingsplannen en omgevingsplannen

Bij een goede ruimtelijke ordening, een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, is het belangrijk dat bij nieuw- en verbouwplannen het parkeren goed geregeld is. In bestemmingsplannen of omgevingsplannen kunnen daarom parkeervoorschriften zoals parkeernormen worden opgenomen.[2] Daarbij is het toegestaan om in de planregels naar vigerend parkeerbeleid te verwijzen. Op deze manier hoeft het bestemmingsplan zelf geen concrete normen voor autoparkeren en fietsparkeren te bevatten, maar staat er een verwijzing in het plan naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat, zoals de voorliggende nota Parkeernormen. Dit vigerende parkeerbeleid kan dan ook eventueel tussentijds worden aangepast, zonder het bestemmingsplan aan te passen.

In onze bestemmingsplannen staat in de planregels een verwijzing naar het vigerend parkeerbeleid. Met een Paraplubestemmingsplan Parkeernormen is ook voor de oudere bestemmingsplannen een koppeling met deze Nota parkeernormen gelegd (en de rechtsopvolgers daarvan). Dit Paraplubestemmingsplan krijgt in een separaat besluitvormingsproces een actualisatie, zodat alle regels uit deze Nota parkeernormen 1-op-1 van toepassing zijn.

2.2 Overgangsregeling bestaande initiatieven

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente op het moment van vaststelling bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen. Met bekende bouwinitiatieven wordt bijvoorbeeld bedoeld concrete initiatieven die in vooroverleg zijn of ingediende aanvragen omgevingsvergunningen. Hieronder vallen ook tussen de gemeente en initiatiefnemers gemaakte schriftelijke afspraken of schriftelijke overeenkomsten waarin parkeernormen zijn vastgelegd over ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de initiatieven zoals opgenomen in bijlage 1 geldt een overgangstermijn van drie jaar.

2.3 Hardheidsclausule

Wanneer het voldoen aan de bepalingen in deze nota op overwegende bezwaren stuit én er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de parkeersituatie, kan het college van burgemeester en wethouders bij het verstrekken van de omgevingsvergunning een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan.[3] Daarbij moet voldoende inzichtelijk zijn of en zo ja welk precedent er uit deze (gedeeltelijke) afwijking volgt.

[2] Reparatiewet BZK 2014 d.d. 29 november 2014 en de wijziging van artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening d.d. 1 november 2014

[3] Deze hardheidsclausule baseert zich op artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de inherente afwijkingsbevoegdheid.

3. Parkeernormen auto

Bij de ontwikkeling van bouwplannen moet de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd blijven. Parkeernormen bieden daarbij duidelijkheid. Nieuwe parkeernormen leiden echter niet tot een verplichting van de gemeente om in bestaande situaties extra parkeerplaatsen te realiseren.

In dit hoofdstuk staan in paragraaf 3.1 de parkeernormen van de gemeente Katwijk. Vervolgens geven we in paragraaf 3.2 uitvoeringsregels hoe de parkeernormen zich vertalen naar de parkeereis (en parkeeroplossing).

3.1 De autoparkeernormen

In bijlage 2 is een totaaloverzicht opgenomen van de parkeernormen van de gemeente Katwijk. Deze parkeernormen zijn afgeleid van de landelijke parkeerkencijfers van het CROW. Dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers en geven dus een inschatting van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerbehoefte.

De parkeernormen zijn onderverdeeld en worden gepresenteerd naar de volgende hoofdgroepen:
- wonen;
- werken;
- winkelen en boodschappen;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en (verblijfs)recreatie;
- gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen;
- onderwijs.

Voor veel functies is daarmee een parkeernorm gesteld. Als voor een bepaalde functie toch geen passende categorie in de normen blijkt opgenomen, moet hier extra onderzoek gedaan worden naar de exacte parkeerbehoefte van deze functie.

3.1.1 Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De parkeereis is opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners/werknemers) en een bezoekersdeel. Per toepassing kunnen deze twee onderdelen leiden tot behoorlijk afwijkende eisen en in sommige gevallen vragen ze om verschillende oplossingen. Zo zal om praktische redenen het bezoekersdeel dat op eigen terrein wordt gerealiseerd openbaar toegankelijk moeten zijn.

De parkeernorm bestaat uit het aandeel voor vaste gebruikers, inclusief het bezoekersdeel van de parkeervraag (uitgedrukt in een percentage of absoluut aantal). De weergegeven parkeernormen zijn dus inclusief bezoekersparkeren.

Voor kleine ontwikkelingen die gelegen zijn binnen loopafstand (zie paragraaf 3.2.3) van een voetgangersingang van een openbare gemeentelijke parkeergarage met voldoende restcapaciteit (<90%), kan het bezoekersdeel van de parkeernorm opgelost worden in deze garage. Er geldt dan geen realisatieplicht voor het bezoekersdeel van de parkeernorm. Onder een kleine ontwikkeling wordt verstaan een bouwplan waarvan het bezoekersdeel van de parkeernorm niet meer bedraagt dan 5 parkeerplaatsen.

Voor bedrijven aan huis (eenmanszaken) geldt alleen het bezoekersdeel van de norm. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand, en is al opgenomen in de norm voor het woningdeel.

3.1.2 Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone

In de landelijke parkeercijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Katwijk ligt in de één-na-hoogste categorie van stedelijkheid (CROW: sterk stedelijk). De normen kennen een gebiedsindeling. Deze gebiedsindeling staat in bijlage 3.

In de Nota parkeerbeleid staat per wijk/kern samengevat hoe we naar de parkeernormen kijken:
- Katwijk Noord: hoge normen, alleen bij HOV-haltes lage normen;
- Katwijk aan de Rijn: alleen met regulering lage normen, anders hoge normen;
- Katwijk aan Zee: lage normen bij (al aanwezige) regulering, anders hoge normen of regulering uitbreiden, staan onder voorwaarden open voor nulnorm;
- Rijnsburg: alleen met regulering lage normen (anders hoge normen), aandachtspunt is bereikbaarheid;
- Valkenburg: alleen met regulering lage normen (anders hoge normen), aandachtspunt is bereikbaarheid;

- PLV: alleen bij HOV-haltes lage normen, rest hoge normen.

In de Nota parkeerbeleid is opgenomen dat in Katwijk aan de Rijn, Rijnsburg en Valkenburg op grond van een parkeertelling bepaald moet worden waar er hoge en waar lage normen (in combinatie met regulering) van toepassing kunnen zijn. Echter, door bij beoordeling van een bouwplan altijd te kijken naar de beschikbare restcapaciteit in de directe omgeving, is het nu niet noodzakelijk om al te bepalen waar hoge en waar lage normen (met regulering) mogelijk zijn. We passen in principe hogere normen toe. Als er restcapaciteit is, kan het bouwplan doorgaan. Als er geen restcapaciteit is, en die kans is groot in deze wijken, passen we de lage normen toe mits er regulering komt.

De CROW maakt in de richtlijnen voor de gebiedsafbakening of stedelijke zonering een onderscheid in centrum, schil centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied. Het centrum kent dan de laagste normen, het buitengebied de hoogste. Dit vanuit de gedachte dat er in het centrum meer voorzieningen zijn en de ontsluiting per openbaar vervoer beter is dan in gebieden buiten het centrum. Dit leidt tot minder autogebruik in het centrum, waardoor een lagere parkeernorm daar gerechtvaardigd is. Voor de gemeente Katwijk betekent dit dat alleen Katwijk aan Zee een centrum heeft met veel voorzieningen en een goede en frequente ontsluiting met het openbaar vervoer. Dit vertaalt zich in de volgende zonering:

- centrum: centrum Katwijk aan Zee, én locaties binnen 400 meter van haltes van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (bushaltes HOV) (zie bijlage 3);
- schil rondom het centrum: rond het centrum van Katwijk aan Zee;
- de rest van de bebouwde kom, waaronder Katwijk aan de Rijn, Valkenburg, Rijnsburg, de bedrijventerreinen, Katwijk-Noord, PLV en de overige woonwijken;
- het buitengebied, alles buiten de bebouwde kom.

3.1.3 Gereguleerd gebied en niet-gereguleerd gebied

De CROW kent een bandbreedte, waarbinnen de parkeernorm vastgesteld kan worden. In de Nota parkeerbeleid is opgenomen dat we in principe kiezen voor de bovenkant van de bandbreedte, dus een hoge parkeernorm. Daarop zijn uitzonderingen mogelijk als sprake is van een bouwplan in een gebied met parkeerregulering: betaald parkeren en/of vergunningparkeren.[4] Dan passen we de onderkant van de bandbreedte toe, dus een lage parkeernorm. Alleen met regulering, zoals een vergunningensysteem, kan je namelijk actief op parkeergedrag sturen. In deze nota Parkeernormen hebben we dit als volgt vertaald: bij regulering kiezen we voor de laagste waarde van de bandbreedte van de CROW, zonder regulering passen we het gemiddelde van de bovenkant van de bandbreedte toe (uitgezonderd sociale woningen, zie 3.1.6).

Eventuele introductie van parkeerregulering kan dus overwogen worden, als bouwen door hoge parkeernormen lastig is. De introductie van parkeerregulering vindt altijd plaats in overleg met alle belanghebbenden.

3.1.4 Mogelijkheid voor een nulnorm

Soms wil een ontwikkelaar woningen bouwen zonder parkeerplaatsen op eigen terrein, maar wil de gemeente geen extra parkeerdruk in een gebied. Zoiets is denkbaar bij bijvoorbeeld jongeren- of studentenhuisvesting. Als ontwikkelaars verwachten dat er voor woningen zonder parkeervoorziening voldoende vraag is, kan de gemeente daaraan meewerken als de locatie zich bevindt in en omgeven is door een vergunningengebied. We bieden dan de ruimte voor een nulnorm, maar daarbij leggen we wel zorgvuldig vast dat er nu en in de toekomst door geen van de bewoners aanspraak gemaakt kan worden op een parkeervergunning (in de omgevingsvergunning, het Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen en in het parkeervergunningensysteem). Iedereen die ervoor kiest om daar te gaan wonen weet dan van tevoren dat er geen parkeervergunning beschikbaar is. De bewoners krijgen ook geen bezoekersregeling. Bezoekers die toch met de auto willen komen, zijn aangewezen op de huidige straatparkeerplaatsen (met een uurtarief) of de parkeergarages.

De nulnorm kan ook een oplossing zijn bij woningsplitsing in gereguleerd parkeergebied. Met een nulnorm kan ook vanuit het perspectief van verkeer splitsing worden toegestaan, onder de voorwaarde dat er geen parkeervergunning wordt verstrekt: zowel de ontwikkelaar als toekomstige bewoner weten waar ze aan toe zijn.

[4] De gebieden met betaald parkeren en vergunningparkeren zijn vastgelegd in het vigerende Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen.

Een relevante ontwikkeling in dit licht is de opkomst van alternatieve mobiliteitsconcepten zoals deelauto's en Mobility as a Service (MaaS). De gemeente Katwijk staat positief tegenover nieuwe mobiliteitsoplossingen. Het is dan denkbaar dat een ontwikkelaar in gereguleerd gebied wil bouwen met een nulnorm maar tegelijk een of meerdere deelauto's wil aanbieden. In dat geval stelt de gemeente wèl ruimte op de openbare weg beschikbaar. Immers: de deelauto kan ook aantrekkelijk zijn, of worden, voor andere omwonenden.

3.1.5 Reductie parkeernorm bij alternatieve of experimentele mobiliteitsconcepten

In 3.1.4 staat de mogelijkheid van een nulnorm in gereguleerd gebied in combinatie met deelauto's en/of MaaS. Buiten gereguleerd gebied staat de gemeente ook open voor alternatieve en experimentele mobiliteitsconcepten, indien dit bijdraagt aan een structurele daling van de parkeerbehoefte. Als dit kan worden aangetoond, is een reductie van de parkeernorm van maximaal 10% mogelijk. Dit ter beoordeling van het college.

3.1.6 Afwijkingen van de landelijke kengetallen

De parkeernormen zijn gelijk aan de cijfers van het CROW. Op een aantal punten wijken de parkeernormen om praktische redenen af van de CROW-cijfers:

- In de parkeernormen van de hoofdfunctie wonen wordt onderscheid gemaakt in bruto vloeroppervlak en het type woning (grondgebonden of gestapeld). Een onderscheid naar prijsklasse, huur/koop is in de praktijk niet praktisch. Vaak is bij aanvang van het project nog niet bekend welke marktwaarde de woningen vertegenwoordigen en of het koop/huur woningen zijn. Vloeroppervlak is daarentegen meestal wel objectief vooraf te bepalen. We maken in de normen wel een onderscheid in reguliere en sociale (huur)woningen, omdat we in Katwijk een specifieke opgave hebben voor sociale woningbouw en het autobezit bij sociale woningen lager ligt dan bij woningen op de vrije markt.[5]
- In de parkeernormen van de hoofdfunctie werken wordt geen onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie. Bij de realisatie van kantoorpanden is op voorhand vaak niet vast te stellen welk(e) (combinatie van) type kantoren er zich zullen vestigen. Ook komt functieverandering in de loop van de tijd geregeld voor. We kiezen er daarom voor om het onderscheid tussen met en zonder baliefunctie niet op te nemen en te werken met één eenduidige norm voor kantoren.
- We hebben normen opgenomen voor consumentverzorgende beroepen, zoals kappers, nagelstudio, massage en dergelijke. De CROW biedt hiervoor geen kengetal. We baseren ons daarom op de cijfers voor therapeuten.
- Parkeernormen hebben in de huidige vorm een lineair karakter: een functie van een tweemaal zo grote omvang heeft volgens de parkeernormen een tweemaal zo grote parkeerbehoefte. In de praktijk vlakt deze toename in parkeerbehoefte op enig moment af. Daarom werken we met een reductiefactor bij uitbreidingen van bestaande functies (3.2.2 rekenregel 4).

3.2 Uitvoeringsregels bij parkeernormen auto

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Katwijk is bedoeld om bij nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. De parkeereis die wordt gesteld bij een bouwinitiatief is dat er op of nabij het bouwplan bijbehorende parkeercapaciteit komt. De benodigde parkeercapaciteit moet op eigen terrein gerealiseerd worden[6]. Alleen als aangetoond is dat dit niet mogelijk is, kan aanspraak worden gemaakt op eventueel aanwezige structurele restcapaciteit in de directe omgeving.

Centrale gedachte:
Bij ontwikkeling van een locatie moet het parkeren op eigen terrein worden opgelost. De parkeerdruk mag nu en in de toekomst niet worden afgewenteld op de omgeving, tenzij er op eigen terrein geen haalbare mogelijkheden zijn én er sprake is van structurele restcapaciteit.

Zonder uitvoeringsregels is het onduidelijk op welke wijze binnen de gemeente Katwijk de parkeereis vastgesteld moet worden. Uitgaande van de centrale gedachte zijn voor de praktische uitvoerbaarheid van de parkeernormen enkele uitvoeringsregels opgenomen:

- omtrent restcapaciteit (3.2.1)
- rekenregels voor het bepalen van de parkeereis (3.2.2)

[5] Parkeeronderzoek 87 woningen Hoorneslaan, Dunavie, 2019

[6] Tenzij sprake is van een nieuwbouwwijk / uitleglocatie, dan kan dit ook opgenomen worden in ontwerp openbare ruimte.

- acceptabele loopafstanden (3.2.3)
- parkeerplaatsen horen bij de nieuwbouw (3.2.4)
- maatvoering parkeervakken (3.2.5)
- laden/lossen vrachtauto's (3.2.6)
- hogere parkeereis (3.2.7).

3.2.1 Restcapaciteit

De gemeente wil bouwontwikkelingen stimuleren, maar ook rekening houden met de parkeerbehoefte. Door het benutten van restcapaciteit in de omgeving van een bouwplan wordt het een ontwikkelaar makkelijker gemaakt. Vrijstelling op de parkeernorm is conform de centrale gedachte mogelijk, als er voldoende restcapaciteit aanwezig is rekening houdende met de piekmomenten van de nieuwe en al aanwezige functies in de omgeving (3.2.2 rekenregel 1), binnen de gestelde loopafstanden tot deze functie (3.2.3). De aanvrager moet dit in overleg met de gemeente aantonen met objectieve en representatieve parkeertellingen[7]. De gemeente houdt daarbij het recht om aanwezige restcapaciteit voor andere doeleinden te reserveren.

Een bezetting vanaf 75% wordt al door bezoekers als druk ervaren, terwijl een bezetting van 95% als vol wordt beschouwd. We hanteren een strategische reserve of –buffer in de restcapaciteit. Het is goed om voor piekmomenten, zoals tijdens evenementen of seizoensgebonden bezoekerspieken, wat meer capaciteit achter de hand te hebben. Dit geldt ook voor onvoorziene zaken die invloed hebben op het parkeren, zoals een verdere toename van het autobezit of -gebruik. In de Nota parkeerbeleid is daarom vastgelegd dat restcapaciteit benut kan worden tot een bezetting van 85%.

3.2.2 Rekenregels bepalen parkeereis

De zes aanvullende rekenregels in deze paragraaf dienen ter vaststelling van de parkeereis. In bijlage 6 worden enkele rekenvoorbeelden gegeven.

Rekenregel 1: uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen: aanwezigheidspercentages
De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven per functie een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. In sommige gevallen vindt een combinatie van functies plaats. Dan kijken we naar de momenten in de week waarop de parkeervraag zich voordoet. Omdat de parkeerbehoefte van een specifieke functie zich slechts op bepaalde momenten voordoet, is dubbelgebruik met andere functies te realiseren, wat vanuit kostenbesparing en optimaal gebruik van spaarzame ruimte voor alle partijen wenselijk is. Om dit dubbelgebruik te bepalen, zijn aanwezigheidspercentages nodig, zoals in bijlage 4 is uitgewerkt. Deze percentages komen van het CROW en zijn vertrekpunt voor de parkeerbalans.

Door een parkeerbalans op te stellen, rekening houdende met aanwezigheidspercentages van de diverse functies, kan uiteindelijk een parkeereis worden bepaald. De aanwezigheidspercentages, die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans, kunnen alleen worden toegepast wanneer de parkeergelegenheid toegankelijk is voor de verschillende doelgroepen.

Opmerkingen:
- De aanwezigheidspercentages bepalen het maatgevend moment van een functie: wat wil zeggen dat op deze momenten de aanwezigheid 100% is / er een piekbehoefte is.
- Specifieke of lokale omstandigheden, bijvoorbeeld afwijkende openingstijden, kunnen ertoe leiden dat de aanwezigheidspercentages voor specifieke projecten aangepast moeten worden.
- In de praktijk blijkt dat dubbelgebruik onder vaste gebruikers moeilijk te organiseren is. Daarom wordt bij het bepalen van de parkeereis in eerste instantie niet uitgegaan van dubbelgebruik onder vaste gebruikers, maar wel onder bezoekers. Pas als de aanvrager kan aantonen dat maximaal dubbelgebruik in de praktijk reëel uitvoerbaar is, dan zal met het bepalen van de parkeereis hiermee rekening worden gehouden. Maximaal dubbelgebruik betekent bijvoorbeeld dat niemand de beschikking zal krijgen over een eigen parkeerplaats, maar dat alle plaatsen zogeheten zwerfplekken zijn.
- Ook komt het geregeld voor dat een bedrijf meerdere functies in zich herbergt. Zo heeft een tuincentrum ook wel eens horeca. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan moet de parkeerbehoefte berekend worden naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een autodealer: de functies showroom en garage zijn vaak even sterk aanwezig.

[7] Tellingen moeten plaatsvinden op minimaal 2 representatieve dagen op verschillende dagdelen en tijden. Dit te bepalen in overleg met de gemeente.

- De CROW geeft niet voor alle functies aanwezigheidspercentages. Daarom is voor enkele van deze functies een eigen invulling gegeven van de (verwachte) aanwezigheid. Daarentegen hebben we de percentages voor de koopavond niet van de CROW overgenomen, aangezien er niet echt sprake meer is van een veel publiekstrekkende koopavond in onze gemeente. De trend is dat bezoekers zich meer spreiden over de week. Ook zijn bijvoorbeeld sommige supermarkten/bouwmarkten inmiddels elke werkdagavond open, wat terug te zien is in de aanwezigheidspercentages op de werkdagavond.

Rekenregel 2: berekenwijze parkeervoorziening bij woningen
Bij woningen wordt niet elke parkeerplaats op eigen terrein altijd als parkeerplaats gebruikt. In de praktijk blijkt vaak dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod op eigen terrein niet (meer) wordt gebruikt. Garages zijn verbouwd tot woon- of opslagruimte, of opritten zijn getransformeerd tot tuin, waardoor er hier geen auto meer kan parkeren. Auto's komen daarmee toch op de openbare weg te staan.

Het theoretisch aanbod van parkeercapaciteit op eigen terrein is dus niet altijd het aanbod in de praktijk. In tabel 1 staan enkele reductiefactoren voor parkeervoorzieningen op eigen terrein, die daar rekening mee houden. Dit voor zowel gereguleerde gebieden, waar met parkeervergunningen gestimuleerd wordt op eigen terrein te parkeren, en niet-gereguleerde gebieden. Op deze manier telt in de berekening van de parkeerbehoefte een garage, oprit of carport niet als volwaardige parkeerplaats mee.

parkeervoorzieningen	gereguleerd		niet-gereguleerd		opmerkingen
	theo-retisch aantal	berek-enings aantal	theo-retisch aantal	berek-enings aantal	
enkele oprit zonder garage	1	1,0	1	0,8	oprit minimaal 3,3 meter breed en 5,0 meter diep
lange oprit zonder garage/carport	2	1,5	2	1,0	oprit minimaal 3,3 meter breed en 11,0 meter diep
dubbele oprit zonder garage	2	2,0	2	1,7	oprit minimaal 6,3 meter breed en 5,0 meter diep
garage* zonder oprit (bij woning)	1	0,7	1	0,4	
garagebox* (niet bij woning)	1	0,8	1	0,5	
garage* met enkele oprit	2	1,7	2	1,0	oprit minimaal 3,3 meter breed en 5,0 meter diep
garage* met lange oprit	3	2,2	3	1,3	oprit minimaal 3,3 meter breed en 11,0 meter diep
garage* met dubbele oprit	3	2,7	3	1,8	oprit minimaal 6,3 meter breed en 5,0 meter diep
privé parkeerplaats in parkeergebouw - afsluitbaar	1	1	1	0,8	inwendig minimaal 3,6 meter breed en 6,5 meter diep
privé parkeerplaats in parkeergebouw - open	1	1	1	1	maatvoering: zie afbeeldingen 1 (ETW) en 2

* garage is inwendig minimaal 3,6 meter breed en 6,5 meter lang

Rekenregel 3: berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop/nieuwbouw
Ook bij verbouwplannen wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Als je een pand sloopt of een andere functie geeft, kan je mogelijk de parkeerbehoefte van de oude functie verrekenen met de parkeerbehoefte van de nieuwe functie. Er is dan sprake van een parkeerrecht van de bestaande (te vervallen) functie op de openbare weg.

Op basis van de huidige parkeernormen passen we daarom bij verbouwplannen de volgende rekensystematiek toe:
- eerst wordt voor de verschillende momenten in de week de nieuwe functie uitgerekend wat de parkeerbehoefte is van de nieuwe functie;
- daar wordt vanaf getrokken de parkeerbehoefte op hetzelfde moment van de oude functie, na aftrek van de plaatsen op eigen terrein;
- de parkeereis wordt vervolgens op de standaard wijze bepaald aan de hand van de berekende verschillen.

Bij deze berekening wordt gebruik gemaakt van de huidige parkeernormen. Deze geven de beste inschatting van de werkelijke behoefte.

Rekenregel 4: berekenwijze bij uitbreiding van een bestaande functie
Als een winkel of horecavoorziening uitbreidt en dus dezelfde functie houdt, dan betekent twee keer zo groot nog niet tweemaal zoveel bezoekers. In de meeste gevallen zal er sprake zijn van enige demping. Er is een zekere reductiefactor van toepassing op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de uitbreiding en van de grootte van de huidige functie. Een uitleg over deze reductiefactor staat in bijlage 5.

Rekenregel 5: compensatie bij bebouwing parkeerplaatsen
Bij bouwinitiatieven op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening of waar bestaande parkeercapaciteit verloren gaat, moet compensatie plaatsvinden van het bestaande parkeerareaal. Compensatie van het verlies aan capaciteit moet zodanig binnen het project plaatsvinden dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichten voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de aanvrager van de vergunning en de gemeente.

Bij gebiedsontwikkelingen en/of inbreilocaties is het denkbaar – zo niet onvermijdelijk – dat hierover (afwijkende) afspraken gemaakt worden. Uitgangspunt hierbij blijft dat er geen structureel nadelig effect op de parkeerdruk in de directe omgeving mag zijn.

Rekenregel 6: afronding
Afrondingen in de parkeereis vinden altijd plaats aan het eind van de berekeningen. Afronden vindt altijd naar boven plaats.

Afronden naar beneden levert altijd een tekort op. Bij afronding van bijvoorbeeld 2,3 parkeerplaatsen naar 2 parkeerplaatsen, is er feitelijk een tekort van 0,3 parkeerplaats. Omdat 0,3 parkeerplaats niet bestaat, ronden we altijd naar boven af. Alleen dan is er zekerheid dat altijd aan de volledige parkeernorm wordt voldaan. Met de keuze voor normen die lager liggen dan het maximum, zo niet op het minimum, van de bandbreedte van de CROW (zie 3.1.3) is dit een logische keuze voor de afronding.

3.2.3 Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op een acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van parkeerplek naar de ingang van de bestemming. In tabel 2 staan de maximaal acceptabele loopafstanden, waarbinnen in principe de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn.

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. De gemeente Katwijk gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. De maximale loopafstanden gelden dus niet voor bestaande situaties.

De acceptabele loopafstanden zijn een indicatie, afhankelijk van de omstandigheden kan er bij nieuwbouw gemotiveerd van worden afgeweken. Voor bestaande gebieden geldt dat Katwijk grotere afstanden accepteert in gebieden waar de parkeerdruk groter is dan 85% en in gebieden waar gereguleerd parkeren van kracht is. Daar geldt voor bewoners een acceptabele afstand van 250 meter.

In nieuw te realiseren woonwijken is het mogelijk om geheel anders met parkeren om te gaan. Een optie is dan om alle auto's aan de randen van de wijk (al dan niet in een gebouwde voorziening) te parkeren en de woningen geheel in het groen te situeren. De groene woonomgeving en de aantrekkelijke looproutes rechtvaardigen dan aanmerkelijk grotere loopafstanden tot 400 meter.

functie	maximaal acceptabel loopafstand
wonen (eerste auto)	100 meter
wonen (tweede en volgende auto)	250 meter
wonen bezoekers	250 meter
wonen bewoners en bezoekers nieuwe wijken	400 meter
winkel centrum Katwijk aan Zee	600 meter
winkel centrum Katwijk aan de Rijn, Rijnsburg, Valkenburg, Katwijk Noord (WC Hoornes)	300 meter
winkel wijkwinkelcentrum	200 meter
werkgelegenheid	800 meter
vrijetijdsvoorzieningen	600 meter
zorgvoorzieningen	100 meter
onderwijsvoorzieningen (afzetten passagier)	100 meter

Tabel 2: Maximaal acceptabele loopafstanden autoparkeren nieuwe ontwikkelingen

Voor werknemers geldt dat zij over het algemeen een langere maximale loopafstand accepteren, vanwege hun relatief lange verblijfsduur. De genoemde loopafstanden bij de functies met een hoog aandeel bezoekers (zoals winkel-, onderwijs-, zorg- en vrijetijdsvoorzieningen) gelden dus voor de bezoekers van de functies. Voor werknemers geldt altijd een maximaal acceptabele loopafstand van 800 meter.

3.2.4 Parkeerplaatsen horen bij de nieuwbouw

Om aan een parkeernorm te voldoen, realiseert de ontwikkelaar parkeerplekken. Dit kan bijvoorbeeld in een parkeergarage onder het nieuwe gebouw of op maaiveld op eigen terrein. Deze plekken zijn bedoeld voor de gebruikers van de nieuwe functies, zoals de bewoners of de werknemers. Deze plekken horen dus bij de nieuwbouw. In dergelijke situaties leggen we bij vergunningverlening vast dat deze parkeerplekken niet doorverkocht of verhuurd worden aan derden die niet in het gebied (straal 250 meter) wonen of werken. De parkeerplekken zijn namelijk nodig om een parkeertekort in de directe omgeving te voorkomen. Deze restrictie geldt niet voor sociale huurwoningen.

3.2.5 Maatvoering parkeervakken

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Voor de toetsing van bouwplannen op maatvoering van parkeerplaatsen in de openbare ruimte hanteren we maatvoering die altijd gebaseerd is op de meest actuele richtlijnen van het CROW. Voor parkeren op eigen terrein bij woningen hanteren we de maatvoering zoals in verderop in de tekst is aangegeven.[8] Voor parkeren op eigen terrein bij bedrijven kijken we ook naar de NEN 2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'. Daarbij gaat het enkel om het parkeren van mogelijke gebruikers en bezoekers, niet om bedrijfsvoertuigen zoals vrachtwagens.

Parkeren in de openbare ruimte
In de openbare ruimte kan je langsparkeren (in de lengterichting van de rijbaan), of haaksparkeren (onder een hoek van 90 graden op de rijbaan). Voor schuinparkeren hanteren we de richtlijnen van het CROW.

Bij langsparkeren is de breedte van een parkeervak bepaald op de breedte van het ontwerpvoertuig en de marge ten opzichte van een eventuele obstakel naast het parkeervak. Deze breedte bedraagt bij een erftoegangsweg (ETW-30 km/u) 2,00 m. Hierbij wordt er van uitgegaan dat er geen muur of hoge beplanting direct naast het parkeervak is. Bij een gebiedsontsluitingsweg (GOW-50 km/u) zijn de parkeervakken iets breder (2,20 - 2,50 m).

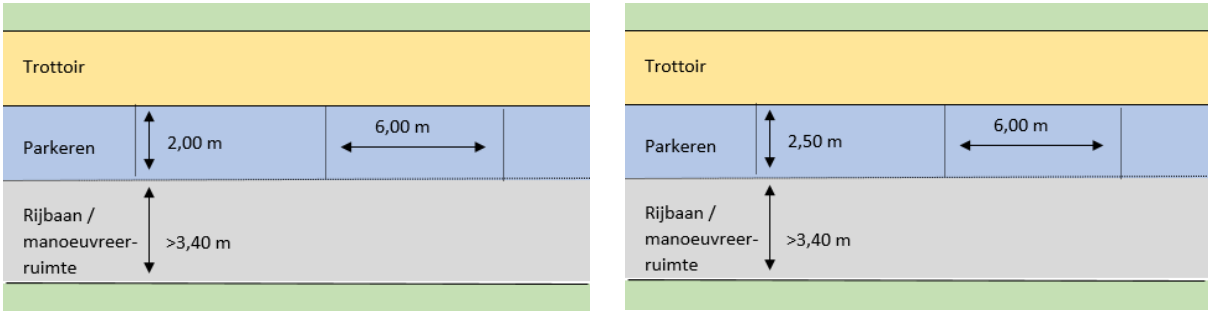
De lengte wordt bepaald door de lengte van het voertuig en de benodigde manoeuvreerruimte. Uit capaciteitsoverweging wordt uitgegaan van de achterwaartse parkeermanoeuvre (voorwaarts is makkelijker, maar kost meer ruimte). De CROW gaat uit van bij voorkeur 6,00 à 7,00 m (afhankelijk van het aantal parkeerwisselingen) met een minimum van 5,50 m. Vanuit capaciteitsoverweging gaat Katwijk uit van minimaal van 5,50 m op een ETW en 6,00 m op een GOW.

Aan gebiedsontsluitingswegen zijn er bij een Duurzaam Veilige inrichting geen parkeervakken. Bij nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingswegen en nieuwbouwwijken voldoet de inrichting aan Duurzaam Veilig. Echter in al bestaande gebieden kiezen we er soms toch voor om langs een gebiedsontsluitingsweg

[8] Zie voor parkeren bij woningen op eigen terrein ook de opmerkingen in tabel 1.

parkeerplaatsen te maken, omdat er geen realistische andere plek is. Voor die parkeervakken aan gebiedsontsluitingswegen wordt de CROW-richtlijn aangehouden (breedte 2,20 à 2,50 m en lengte 6,00 à 7,00 m).

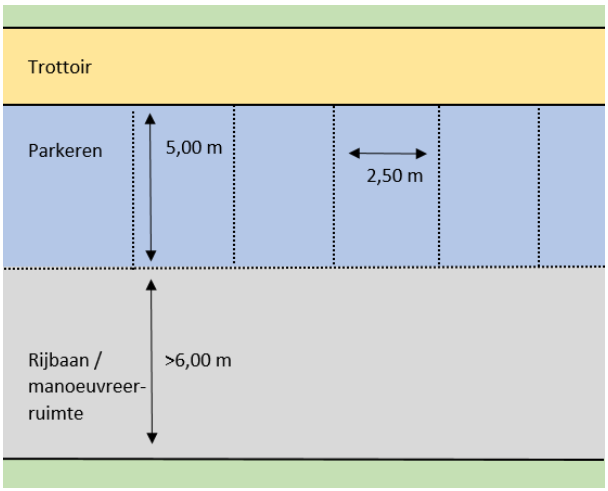
Voor de parkeermanoeuvre bij langsparkeren is de breedte van de parkeerweg nauwelijks van belang. De rijbaanbreedte wordt dus door andere aspecten dan het parkeren bepaald.



Afbeelding 1: minimale maat langsparkeren ETW (links) en GOW (rechts)

Er zijn bij een Duurzaam Veilige inrichting aan gebiedsontsluitingswegen geen parkeervakken. Bij haaksparkeren op een erftoegangsweg is de breedte van de parkeervakken bepaald op basis van de gemiddelde voertuigbreedte en de uitstapruimte. De breedte is dan bij voorkeur 2,50 m. De breedte is daarbij afhankelijk van de manoeuvreerruimte (bij een smallere rijbaan zijn bredere parkeervakken nodig).

De lengte van de parkeerplaats is bepaald op het ontwerpvoertuig (95% van alle voertuigen vallen binnen de afmetingen van het ontwerpvoertuig) vermeerderd met wat speelruimte. Deze lengte is 5,00 m. Het is ook mogelijk om met een overstek te ontwerpen (het trottoir moet dan lager zijn 0,10 m ten opzichte van het parkeervak). Het trottoir wordt dan breder ontworpen zodat er voldoende breedte voor de voetgangers overblijft. De inrichting van de (omgeving van de) parkeerplaatsen houdt rekening met het gebruik en het in- en uitstappen en het laden en lossen van de voertuigen. Hoekvakken en gehandicaptenparkeerplaatsen kennen een afwijkende maatvoering (zie CROW).



Afbeelding 2: minimale maat haaksparkeren ETW

De breedte van de parkeerweg is afhankelijk van de breedte van de parkeerplaats en of er voor- of achterwaarts wordt geparkeerd (de breedte van de parkeerweg is ook anders bij andere parkeerhoeken dan haaks). De rijbaanbreedte is minimaal 6,00 m.

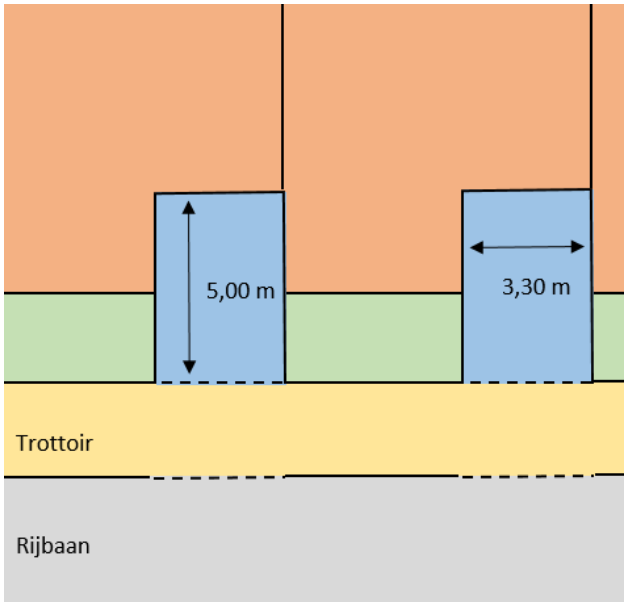
Parkeren op eigen terrein: garages
Garages (zowel losse boxen als aan huis) worden maar weinig gebruikt voor de gewone gebruiksauto. Vaak is het een grote berging met opslag van goederen. Een garage telt alleen als gedeeltelijke parkeerplaats mee als de afmetingen zodanig zijn dat een auto er fatsoenlijk in geparkeerd kan staan en er ook ruimte is om fietsen te plaatsen. De inwendige breedte is dan minimaal 3,60 m, en de inwendige lengte is dan minimaal 6,50 m.

Parkeren op eigen terrein: opritten
Opritten bestaan in verschillende vormen: enkele oprit, dubbele oprit naast elkaar (twee parkeerplaatsen voor één woning), dubbele oprit achter elkaar en geschakelde opritten (per woning één oprit, waarbij de opritten van twee aangrenzende woningen tegen elkaar aan liggen). In de afbeeldingen 3 tot en met 6 staan de afmetingen van de verschillende opritten. De opritten kunnen ook anders ten opzichte van de woning worden gesitueerd. Het gaat in de afbeeldingen om de ruimte voor de auto en het passeren van de auto.

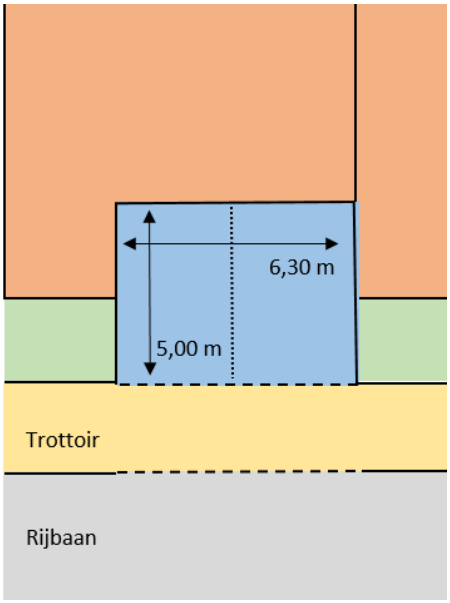
Voor een goed gebruik van opritten is het van belang dat deze niet te krap zijn en er geen verleiding is om de parkeerplek op te heffen voor een erf (zoals een tuin). Dit betekent dat een aantal voorwaarden aan zowel het erf als de parkeerplek wordt gesteld. De grootte van het erf is van belang. Als deze klein is dan wil men deze volledig als (groene) tuin gebruiken en niet opofferen voor parkeren. Naast de parkeerfunctie moet er

ook nog een erf overblijven. Bij parkeren op het achtererf geldt dat er een substantieel deel als erf/groene tuin over moet blijven.

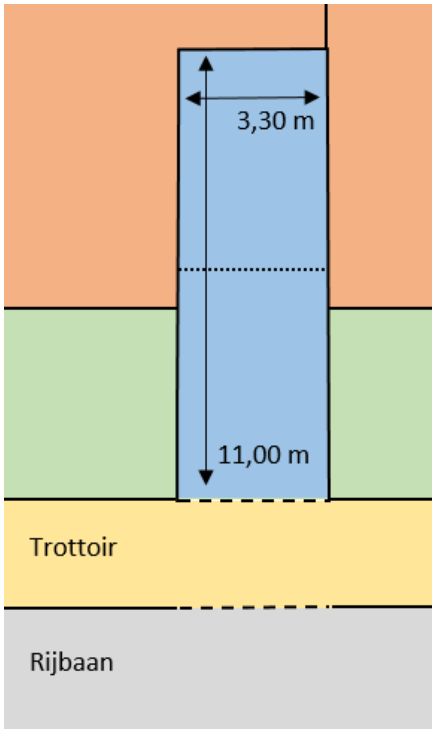
Het parkeren van een auto op een oprit mag de doorgang naar een eventueel aanwezige toegang van de woning of (fietsen)berging niet blokkeren. De positionering en maatvoering van de parkeervakken moet hiermee rekening houden.



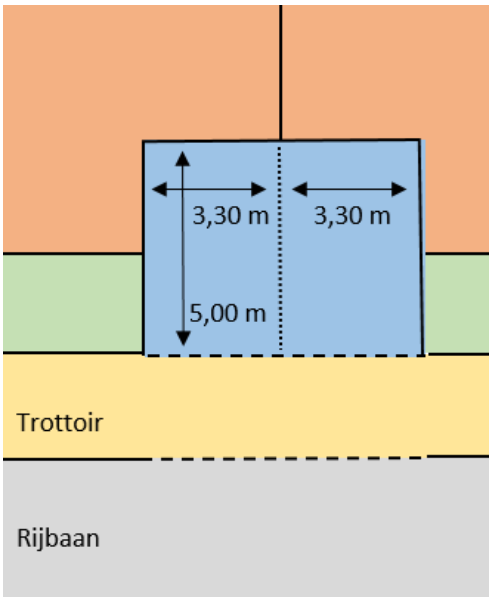
Afbeelding 3: voorbeeld enkele oprit



Afbeelding 4: voorbeeld dubbele oprit naast elkaar



Afbeelding 5: voorbeeld dubbele oprit achter elkaar



Afbeelding 6: voorbeeld van geschakelde opritten

3.2.6 Laden/lossen vrachtauto's

Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is, moet rekening gehouden worden met een geschikte laad- en losvoorziening voor het maatgevende vrachtvoertuig waarmee geladen en gelost gaat worden (zoals een 18-meter combinatie). Laden en lossen vindt volledig op eigen terrein plaats. Ook het manoeuvreren van vrachtwagens moet op eigen terrein plaatsvinden, om de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen.

Het college kan hier beargumenteerd van afwijken, als blijkt dat er geen mogelijkheid is voor een veilige laad- en losvoorziening op eigen terrein én er een zwaarwegend maatschappelijk belang is dat deze functie op deze locatie gerealiseerd moet worden. Dan kan in de openbare ruimte gezocht worden naar een werkbaar alternatief. Als ook hier geen verkeersveilig en maatschappelijk acceptabel alternatief te realiseren is, is laden en lossen niet mogelijk, en kan de functie niet gerealiseerd worden.

3.2.7 Hogere parkeereis

De gemeente Katwijk behoudt zich altijd het recht voor om in overleg met de aanvrager van de vergunning een hogere parkeereis vast te stellen, om zodoende mogelijke tekorten in de directe omgeving te kunnen compenseren. De meerkosten voor deze extra parkeerplaatsen komen in dat geval volledig voor rekening van de gemeente Katwijk.

4. Parkeernormen fiets

De gemeente Katwijk wil het gebruik van de fiets stimuleren. Nieuwbouwplannen moeten rekening houden met het stallen of parkeren van de fiets. Met fietsparkeernormen kan het groeiende gebruik (en bezit) van (elektrische) fietsen worden gefaciliteerd. Tegelijk kunnen fietsparkeernormen eraan bijdragen dat er niet teveel fietsen in de buitenruimte komen te staan.

In de Nota parkeerbeleid is aangegeven dat Katwijk fietsparkeernormen gaat toepassen bij nieuwbouw en transformatieprojecten. Veel van de in de Nota parkeerbeleid vermelde uitgangspunten voor fietsparkeernormen komen hier daarom ook 1-op-1 terug.

Vanuit eenduidigheid is bij het opstellen van fietsparkeernormen zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek in hoofdstuk 3 van de parkeernormen voor de auto.

4.1 De fietsparkeernormen

De Katwijkse fietsparkeernormen staan in bijlage 7. Deze zijn gebaseerd op de publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019 van het Fietsberaad / CROW. De CROW geeft een bandbreedte voor fietsparkeernormen van niet-woonfuncties. Het minimum is het kencijfer voor een gemeente met een zeer laag fietsgebruik en het maximum geldt voor een gemeente met een zeer hoog fietsgebruik. Katwijk kent een relatief hoog fietsgebruik (bron: CROW-Fietsberaad), en een ambitie om de fiets nog meer te stimuleren. We passen daarom bij niet-woonfuncties als norm een waarde in de bovenkant van de bandbreedte toe.

Voor woonfuncties zijn op dit moment de eisen uit het Bouwbesluit 2012 nog leidend. Daarin wordt geborgd dat iedere nieuwe woning is voorzien van een berging die het stallen van fietsen mogelijk maakt. In het kader van de Omgevingswet zal deze bepaling waarschijnlijk vervallen, waardoor we de borging van de fietsparkeernormen anders gaan regelen. We hanteren daarbij een norm gerelateerd aan het vloeroppervlak van een woning, die al opgenomen is in bijlage 7.

4.1.1 Parkeerbehoefte en parkeereis

Met de fietsparkeernormen kan een initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit (nieuw- of verbouw) de te verwachte behoefte aan fietsparkeren berekenen. De initiatiefnemer moet de behoefte aan fietsparkeerplaatsen berekenen en aangeven hoe in deze vraag wordt voorzien binnen (of in de nabije omgeving van) het concrete bouwplan. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is mogelijk, de bewijslast / onderbouwing hiervan ligt dan bij de initiatiefnemer. De gemeente kan deze onderbouwing hanteren in plaats van de CROW-kencijfers, bij het opleggen van de definitieve parkeereis. Deze parkeereis wordt in de omgevingsvergunning vermeld en is juridisch bindend.

4.1.2 Op eigen terrein

De parkeereis voor fietsen moet op eigen terrein worden opgelost. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente, bijvoorbeeld als een centrale collectieve fietsenstalling meerwaarde zou bieden boven een oplossing per afzonderlijke woning. Voorzieningen met veel bezoekers kunnen worden vrijgesteld van realisatie van een fietsparkeergelegenheid op eigen terrein als dit redelijkerwijs fysiek niet mogelijk is. Er moet dan wel ruimte zijn in de openbare ruimte. Van de ontwikkelaar of gebruikers kan dan een financiële bijdrage worden verlangd voor het realiseren van fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte.

Op eigen terrein moeten de fietsparkeerplaatsen goed bereikbaar en comfortabel zijn. Voor bezoekers is de bereikbaarheid belangrijker, voor bewoners, werknemers en scholieren het comfort.

4.1.3 Gebruikers en zonering

De fietsparkeernormen kennen een gebruikers- en bezoekersdeel. Deze staan, indien van toepassing, apart in de tabel in bijlage 7 vermeld. Ook maken de normen onderscheid in de ligging binnen de gemeente: er zijn normen voor het centrum, de schil, de rest van de bebouwde kom en buitengebied. Dit volgens de gebiedsindeling in bijlage 3.

In tegenstelling tot de autoparkeernormen passen we voor de fietsparkeernormen in gereguleerde gebieden geen verlaging toe. In gereguleerde gebieden wil je juist dat fietsers meer parkeermogelijkheden hebben. Ook passen we geen verlaagde normen voor functies in de nabijheid van HOV-haltes toe. We willen het alternatief voor de auto stimuleren, dus moeten er juist bij de aanwezige functies rond deze locaties voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn.

4.2 Uitvoeringsregels bij parkeernormen fiets

4.2.1 Restcapaciteit

Bij ontwikkeling van een locatie mag de parkeerdruk van fietsen nu en in de toekomst niet worden afgewenteld op de directe omgeving. Vrijstelling op de parkeernorm is alleen mogelijk, als er in de omgeving aantoonbaar structurele restcapaciteit aanwezig is. Daarmee moet rekening gehouden worden met de piekmomenten van de nieuwe en al aanwezige functies in de omgeving (4.2.2 rekenregel 1) binnen de gestelde loopafstanden tot deze functie (4.3). De parkeerbezetting mag dan niet hoger zijn dan 90%. De aanvrager toont dit in overleg met de gemeente aan met objectieve en representatieve parkeertellingen.

4.2.2 Rekenregels

In paragraaf 3.2.2 staan de rekenregels voor parkeernormen voor auto's. Voor de fietsparkeernormen zijn deze regels ook van toepassing, met uitzondering van rekenregel 2. Het gaat om de volgende regels:

- rekenregel 1: uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen: aanwezigheidspercentages;
- rekenregel 3: berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop/nieuwbouw;
- rekenregel 4: berekenwijze bij uitbreiding van een bestaande functie;
- rekenregel 5: compensatie bij bebouwing parkeerplaatsen;
- rekenregel 6: afronding.

In bijlage 6 staan enkele rekenvoorbeelden.

4.2.3 Acceptabele loopafstanden

Net als bij parkeerplaatsen voor auto's, moet het fietsparkeren op een acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld is. De loopafstanden voor fietsers zijn daarbij veel korter dan bij auto's. Als fietser ben je vaak minder bereid dan een automobilist om het laatste stuk naar de bestemming te lopen. En als er dan op loopafstand geen of onvoldoende fietsparkeervoorzieningen zijn, leidt dit tot foutparkeren. Daarnaast willen we het fietsgebruik verder stimuleren, waardoor fietsparkeren op aantrekkelijke afstand van de bestemmingen mogelijk moet zijn.

De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van parkeerplek naar de ingang van de bestemming (of de winkelstraat). In tabel 3 staan de maximaal acceptabele loopafstanden, waarbinnen in principe fietsparkeervoorzieningen aanwezig moeten zijn (zowel voor bezoekers als gebruikers).

functie	maximaal acceptabel loopafstand
wonen	20 meter
winkels/horeca	50 meter
werkgelegenheid	100 meter
vrijetijdsvoorzieningen	150 meter
zorgvoorzieningen	50 meter
onderwijsvoorzieningen	50 meter

Tabel 3: Maximaal acceptabele loopafstanden fietsparkeren nieuwe ontwikkelingen

De acceptabele loopafstanden zijn een indicatie, afhankelijk van de omstandigheden kan er bij nieuwbouw gemotiveerd van worden afgeweken.

4.2.4 Maatvoering

Een juiste maatvoering van fietsparkeervoorzieningen is om drie redenen belangrijk:

- Je wil een optimale kwaliteit bieden. De beleving van de kwaliteit van een fietsparkeervoorziening hangt voor een deel af van de gekozen maten.
- Je wil zorgen voor een goede werking van de fietsparkeervoorziening. Een juiste maatvoering van de fietsparkeervoorziening is essentieel voor de goede werking ervan. Met een te krappe maat tussen de fietsen wordt de fietsparkeervoorziening niet optimaal gebruikt. Een vergroting van de tussenruimte tussen de fietsen kan er uiteindelijk toe leiden dat er efficiënter gebruik gemaakt wordt van de beschikbare ruimte.
- Je wil ruimteverspilling voorkomen. Door een goede afweging te maken tussen de beschikbare ruimte als geheel en de maatvoering van de fietsparkeervoorziening is een efficiënt ruimtegebruik mogelijk.

In de Leidraad fietsparkeren[9] staan de in Katwijk geadviseerde maten voor fietsparkeervoorzieningen. De fietsparkeervoorziening moet daarnaast voldoen aan Fietsparkeur.[10] Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen. Het stelt eisen ten aanzien van het gemak bij het plaatsen van de fiets, het gemak bij het vastzetten van de fiets, de kans op letsel gebruiker of passant, de kans op schade aan de fiets, kraakbestendigheid, veiligheid, vandalismebestendigheid en duurzaamheid. Ook mogen geparkeerde fietsen de doorgang voor andere weggebruikers en/of de toegang tot gebouwen niet hinderen, en mag het manoeuvreren bij in- en uitparkeren van de fiets niet op de rijbaan of fietspad plaatsvinden.

Aanvullend op de Leidraad fietsparkeren en Fietsparkeur moeten fietsparkeerplekken voor bewoners inpandig zijn. Fietsparkeerplekken voor werknemers en scholieren moeten bij voorkeur inpandig of overdekt zijn.

4.2.5 Hogere parkeereis

De gemeente Katwijk behoudt zich altijd het recht voor om in overleg met de aanvrager van de vergunning een hogere parkeereis vast te stellen, om zodoende mogelijke tekorten in de directe omgeving te kunnen compenseren. De meerkosten voor deze extra fietsparkeerplaatsen komen in dat geval volledig voor rekening van de gemeente Katwijk.

[9] CROW publicatie 291 Leidraad fietsparkeren van 31-12-2010

[10] Zie www.fietsparkeur.nl.

Bijlage 1 Initiatieven vallende onder de overgangsregeling

De volgende bekende bouwinitiatieven vallen onder de overgangsregeling van 3 jaar:
- B.010 De Horn – deelgebied Merovingische veld en deelgebied Het Lint
- B.018 't Duyfrak & Dorpsweide – afronding
- B.114 Klei-Oost Zuid – gehele bedrijventerrein
- B.146 Rijnsoever-Noord – fase 3
- B.220 Hof Korte Vaart – geheel
- Windvang & Krulder – 2 scholen gebouwen
- Zanderij Westerbaan – fase 9 en fase 10
- P.118 Hof van Rijnsburg – geheel
- P.150 Frederiksoord Zuid
- P.160 Sedos De Horn – deelgebied Waterrijke Punt 3 PO-kavels
- Zeehospitium
- Visserijschool
- Buurtzicht Rijnsburg
- Maranthakerk
- Uitbreiding brede school 't Duyfrak
- Herstructurering Petronella van Saxenstraat fase 2

Bijlage 2 Parkeernormen auto in de gemeente Katwijk

wonen	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
grondgebonden woning												
woning groot (>175 m² bvo)	per woning	1,2	1,4	1,7	2,0	0,3	1,8	2,0	2,3	2,6	0,3	*1
woning midden (110-175 m² bvo)	per woning	1,1	1,3	1,6	1,8	0,3	1,7	1,9	2,2	2,4	0,3	*1
woning klein (<110 m² bvo)	per woning	1,0	1,2	1,4	1,6	0,3	1,6	1,8	2,0	2,2	0,3	*1
gestapelde woning												
woning groot (>130 m² bvo)	per woning	1,0	1,2	1,4	1,6	0,3	1,6	1,8	2,0	2,2	0,3	*1
woning midden (70-130 m² bvo)	per woning	0,8	1,0	1,2	1,4	0,3	1,4	1,6	1,8	2,0	0,3	*1
woning klein (<70 m² bvo)	per woning	0,7	0,8	1,0	1,1	0,3	1,3	1,4	1,6	1,7	0,3	*1
sociale woningbouw												
grondgebonden woning	per woning	0,8	0,9	1,1	1,2	0,3	1,1	1,2	1,4	1,5	0,3	
gestapelde woning	per woning	0,6	0,7	0,9	1,0	0,3	0,9	1,0	1,2	1,3	0,3	
kamerverhuur studenten, niet-zelfstandig	per kamer	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	
kamerverhuur zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0,5	0,5	0,6	0,6	0,2	0,5	0,6	0,7	0,8	0,2	
huisvesting EU-arbeidsmigranten	per bed	0,4	0,5	0,6	0,6	0,2	0,5	0,6	0,7	0,7	0,2	zie Beleidsregels ruimtelijke randvoorwaarden huisvesting EU-arbeidsmigranten 2014
tiny house	per woning	0,5	0,5	0,6	0,6	0,3	0,5	0,6	0,7	0,8	0,3	
serviceflat / aanleunwoning	per woning	0,2	0,8	0,9	1,0	0,3 (cntr 0,2)	0,5	1,2	1,2	1,3	0,3	*2

werken	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
commerciële dienstverlening (kantoor met en/of zonder baliefunctie)	per 100 m² bvo	1,1	1,5	1,7	2,8	15%	1,5	1,8	2,1	3,2	15%	
bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m² bvo	1,1	1,5	1,9	2,1	5%	1,5	1,9	2,3	2,5	5%	exclusief parkeren vrachtwagen
bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m² bvo	0,4	0,5	0,7	0,8	5%	0,8	0,9	1,1	1,2	5%	exclusief parkeren vrachtwagen
bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m² bvo	0,8	1,1	1,3	1,7	10%	1,2	1,5	1,7	2,1	10%	gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunct), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

horeca en (verblijfs)recreatie	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	90%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,3	90%	excl. 10% gasten van bezoek
bungalowpark (huisjescomplex)	per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,5	2,0	91%	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,2	91%	
bed & breakfast, pension	per kamer	0,2	0,2	0,6	0,6	100%	0,3	0,3	0,7	0,7	100%	* 3 recr. kamerverhuur
1* hotel	per 10 kamers	0,3	0,7	2,2	4,4	77%	0,5	0,9	2,4	4,6	77%	
2* hotel	per 10 kamers	1,1	1,9	3,6	6,0	80%	1,5	2,3	4,0	6,4	80%	
3* hotel	per 10 kamers	1,5	2,6	4,2	6,3	77%	2,3	3,4	5,0	7,1	77%	
4* hotel	per 10 kamers	2,7	4,4	6,3	8,5	73%	3,5	5,2	7,1	9,3	73%	
5* hotel	per 10 kamers	4,2	6,8	9,3	11,8	65%	5,4	8,0	10,5	13,0	65%	
café / bar / cafetaria	per 100 m² bvo	4,0	4,0	5,0	n.v.t.	90%	5,5	5,5	6,5	n.v.t.	90%	*4
restaurant (incl. fastfood)	per 100 m² bvo	8,0	8,0	12,0	n.v.t.	80%	9,5	9,5	13,5	n.v.t.	80%	*4
discotheek	per 100 m² bvo	4,1	10,3	16,4	18,8	99%	7,1	13,3	19,4	21,8	99%	
evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	per 100 m² bvo	3,0	4,0	5,0	n.v.t.	99%	4,5	6,3	8,8	n.v.t.	99%	*4

winkelen en boodschappen	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
buurtsupermarkt	per 100 m² bvo	0,9	1,7	2,4	n.v.t.	89%	2,4	3,2	3,9	n.v.t.	89%	kleinere supermarkt (<600 m² wvo) met een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied
supermarkt (fullservice)	per 100 m² bvo	2,1	3,0	3,9	n.v.t.	93%	3,9	5,0	5,8	n.v.t.	93%	met speciale afdelingen groente, vlees, kaas en brood; verkoopvloeroppervlak 1.000-2.000 m² wvo
grote supermarkt (XL)	per 100 m² bvo	4,9	5,8	6,7	n.v.t.	84%	6,4	7,3	8,2	n.v.t.	84%	(zeer) uitgebreid assortiment met hoog serviceniveau, verkoopvloeroppervlak 2.500- 4.000 m² wvo
groothandel specialist	per 100 m² bvo	n.v.t.	4,9	4,9	n.v.t.	80%	n.v.t.	6,0	6,4	n.v.t.	80%	bv. levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen
groothandel algemeen	per 100 m² bvo	n.v.t.	5,4	5,4	n.v.t.	80%	n.v.t.	6,9	6,9	n.v.t.	80%	grootschalige detailhandelsvestiging
winkel centrum Katwijk aan Zee	per 100 m² bvo	2,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	88%	3,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	88%	hoofdwinkelcentrum 30.000-50.000 inwoners
winkel centrum Rijnsburg	per 100 m² bvo	2,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%	dorpscentrum (<20.000 inwoners)
winkel centrum Katwijk a/d Rijn	per 100 m² bvo	2.,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%	dorpscentrum (<20.000 inwoners)
winkel centrum Valkenburg	per 100 m² bvo	2,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%	dorpscentrum (<20.000 inwoners)
winkel centrum Nieuw-Valkenburg	per 100 m² bvo	2,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%	dorpscentrum (<20.000 inwoners)
winkel wijkwinkelcentrum	per 100 m² bvo	n.v.t.	3,3	4,1	n.v.t.	79%	n.v.t.	4,8	5,6	n.v.t.	79%	wijkcentrum gemiddeld
winkel elders in gemeente	per 100 m² bvo	n.v.t.	2,7	4,7	n.v.t.	76%	n.v.t.	4,2	5,0	n.v.t.	76%	wijkcentrum klein
weekmarkt	per m¹ kraam	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	85%	0,22	0,22	0,22	n.v.t.	85%	*4 kraam = 6 m² bvo. Indien geen parkeren achter kraam, dan +1,0 pp per standhouder
kringloopwinkel	per 100 m² bvo	n.v.t.	0,9	1,4	2,0	89%	n.v.t.	1,3	1,8	2,4	89%	
bruin- en witgoedzaken	per 100 m² bvo	2,9	4,8	6,6	8,5	92%	4,0	5,9	7,7	9,6	92%	
woonwarenhuis / woonwinkel	per 100 m² bvo	0,9	1,3	1,4	1,7	91%	1,3	1,7	1,8	2,1	91%	

winkelen en boodschappen (vervolg)	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
woonwarenhuis / woonwinkel (zeer groot)	per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,4	95%	n.v.t.	n.v.t.	5,1	5,5	95%	kengetallen gebaseerd op vestiging van ca. 25.000 m²
meubel-/woonboulevard	per 100 m² bvo	n.v.t.	1,6	2,0	n.v.t.	93%	n.v.t.	2,0	2,4	n.v.t.	93%	
winkelboulevard	per 100 m² bvo	n.v.t.	3,2	3,7	n.v.t.	94%	n.v.t.	3,6	4,1	n.v.t.	94%	
outletcentrum	per 100 m² bvo	n.v.t.	7,8	8,6	9,4	94%	n.v.t.	9,3	10,1	10,9	94%	
bouwmarkt	per 100 m² bvo	n.v.t.	1,5	2,0	2,2	87%	n.v.t.	1,9	2,4	2,6	87%	
tuin- en/of groencentrum	per 100 m² bvo	n.v.t.	2,0	2,3	2,6	89%	n.v.t.	2,4	2,7	3,0	89%	incl. buitenruimte, naast groen ook aanverwante artikelen
consumentverzorgende beroepen	per stoel	0,5	0,6	0,7	0,8	75%	0,7	0,8	0,9	1,0	75%	bijvoorbeeld kapper, nagelstudio, massage, tattoo

sport, cultuur en ontspanning	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
bibliotheek	per 100 m² bvo	0,2	0,5	0,8	1,1	97%	0,6	0,9	1,2	1,5	97%	
museum	per 100 m² bvo	0,3	0,5	0,9	n.v.t.	95%	0,5	0,7	1,0	n.v.t.	95%	*4
bioscoop	per 100 m² bvo	2,2	6,9	10,0	12,7	94%	3,7	8,4	11,5	14,2	94%	*6
filmtheater / filmhuis	per 100 m² bvo	1,6	4,2	6,7	8,9	97%	3,1	5,7	8,2	10,4	97%	*6
theater / schouwburg	per 100 m² bvo	5,8	6,4	8,3	10,5	87%	8,1	8,7	10,6	12,8	87%	100 zitplaatsen is 300 m² bvo
musicaltheater	per 100 m² bvo	2,4	2,9	3,4	4,6	86%	3,2	3,7	4,2	5,4	86%	100 zitplaatsen is 840 m² bvo
casino	per 100 m² bvo	5,2	5,6	6,0	7,5	86%	6,0	6,4	6,8	8,3	86%	
bowlingcentrum	per baan	1,1	1,7	2,3	2,3	89%	1,9	2,5	3,1	3,1	89%	
biljartcentrum	per tafel	0,6	0,8	1,1	1,5	87%	1,0	1,2	1,5	1,9	87%	
dansstudio	per 100 m² bvo	1,0	3,3	4,9	6,9	93%	1,8	4,1	5,7	7,7	93%	
fitnesstudio / sportschool	per 100 m² bvo	0,9	2,9	4,2	6,0	87%	1,7	3,7	5,0	6,8	87%	
fitnesscentrum	per 100 m² bvo	1,2	3,9	5,7	6,9	90%	2,0	4,7	6,5	7,7	90%	
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	99%	n.v.t.	n.v.t.	9,6	10,6	99%	
sauna, hammam	per 100 m² bvo	2,0	4,1	6,1	6,8	99%	2,8	4,9	6,9	7,6	99%	

sport, cultuur en ontspanning (vervolg)	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
sporthal	per 100 m² bvo	1,2	1,8	2,4	3,2	96%	1,6	2,2	2,8	3,6	96%	let op bij grotere aantallen bezoekers
sportzaal	per 100 m² bvo	0,8	1,6	2,4	3,3	94%	1,2	2,0	2,8	3,7	94%	
tennishal	per 100 m² bvo	0,2	0,3	0,4	0,4	87%	0,4	0,5	0,6	0,6	87%	
squashhal	per 100 m² bvo	1,5	2,3	2,6	3,1	84%	1,7	2,5	2,8	3,3	84%	
zwembad overdekt	per 100 m² bassin	n.v.t.	9,7	10,5	12,3	97%	n.v.t.	11,2	12,0	13,8	97%	*5
zwembad openlucht	per 100 m² bassin	n.v.t.	9,1	11,9	14,8	99%	n.v.t.	10,6	13,4	16,3	99%	*5
zwemparadijs	per 100 m² bassin	n.v.t.	n.v.t.	3,0	3,0	99%	n.v.t.	n.v.t.	4,5	4,5	99%	*4 onderdeel van andere voorziening, zoals vakantiepark
sportveld	per hectare netto terrein	13,0	13,0	13,0	13,0	95%	23,5	23,5	23,5	23,5	95%	*4 parkeerkencijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
jachthaven	per ligplaats	0,5	0,5	0,5	0,5	100%	0,7	0,7	0,7	0,7	100%	*4
golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	48,7	54,2	93%	n.v.t.	n.v.t.	51,7	57,2	93%	ongeveer 6 ha
golfbaan (18 holes)	per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	85,6	108,3	98%	n.v.t.	n.v.t.	100,6	123,3	98%	18-holes = 60-70 ha
indoorspeeltuin (kinderspeelhal) klein-gemiddeld	per 100 m² bvo	0,4	1,2	1,9	2,6	97%	4,2	5,0	5,7	6,4	97%	1500-3500 m² bvo > 3500 m² bvo, zie CROW
kinderboerderij	per boerderij	0,4	1,2	1,9	2,6	97%	4,2	5,0	5,7	6,4	97%	
manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,3	90%	n.v.t.	n.v.t.	0,5	0,5	90%	*4
cultureel centrum, buurthuis, wijkgebouw	per 100 m² bvo	2,0	2,0	2,0	2,0	90%	3,0	3,0	3,0	3,0	90%	
volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,1	1,2	1,3	100%	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%	

gezondheid en (sociale) voorzieningen	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,8	2,2	2,7	3,0	57%	2,2	2,6	3,1	3,4	57%	
apotheek	per 100 m² bvo	2,0	2,5	2,9	n.v.t.	45%	2,4	2,9	3,3	n.v.t.	45%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,0	1,2	1,5	1,7	57%	1,4	1,6	1,9	2,1	57%	
consultatiebureau	per behandelkamer	1,0	1,3	1,6	1,9	50%	1,4	1,7	2,0	2,3	50%	
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,2	1,5	1,8	2,1	38%	1,4	1,7	2,0	2,3	38%	
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,3	1,7	2,1	2,4	47%	1,7	2,1	2,5	2,8	47%	
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,2	55%	1,7	2,0	2,3	2,6	55%	
ziekenhuis	per 100 m² bvo	1,3	1,5	1,6	1,9	29%	1,5	1,7	1,8	2,1	29%	*7
crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	25,1	25,1	99%	n.v.t.	n.v.t.	32,6	32,6	99%	
begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	26,6	26,6	97%	n.v.t.	n.v.t.	34,1	34,1	97%	
religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	99%	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	99%	*4
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	60%	0,7	0,7	0,7	n.v.t.	60%	*4 *8

onderwijs	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m² bvo	0,8	1,0	1,1	1,4	0%	1,0	1,2	1,3	1,6	0%	excl. kiss & ride *9
basisschool	per leslokaal	0,5	0,5	0,5	0,5	0%	0,9	0,9	0,9	0,9	0%	excl. kiss & ride *9
middelbare school	per 100 leerlingen	2,3	3,0	3,3	3,9	11%	3,8	4,5	4,8	5,4	11%	bezoekers zijn leerlingen
ROC	per 100 leerlingen	3,2	3,8	4,2	4,9	7%	4,7	5,3	5,7	6,4	7%	bezoekers zijn leerlingen
hogeschool	per 100 studenten	6,3	6,9	7,5	8,9	72%	9,3	9,9	10,5	11,9	72%	bezoekers zijn studenten
universiteit	per 100 studenten	9,7	11,5	12,7	16,7	48%	12,7	14,5	15,7	17,8	48%	bezoekers zijn studenten
avondonderwijs / vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	3,0	4,0	5,0	9,5	95%	4,5	5,5	6,5	11,0	95%	bezoekers zijn studenten

*1 De bruto vloeroppervlakte (bvo) van een ruimte, dan wel van meerdere ruimten, wordt gemeten volgens NEN2580 op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de betreffende ruimte(n) omhult.

*2 Definitie aanleunwoning/serviceflat: zelfstandige woonruimte voor ouderen of (licht) verstandelijk gehandicapten waarbij wel een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling bestaat. Het zijn vaak woningen in de directe nabijheid van (of behoren tot) een zorginstelling, waarbij de mogelijkheid bestaat om desgewenst gebruik te maken van de diensten van de zorginstelling. Het autobezit zal beperkt zijn. De te realiseren plaatsen zijn vooral bedoeld voor het opvangen van bezoek.

*3 Bed & breakfast is een kleinschalige overnachtings- en verblijfsaccommodatie gericht op het bieden van de mogelijkheid tot een toeristisch kortdurend verblijf met het serveren van ontbijt, binnen bestaande gebouwen, gevestigd in een woning of bijgebouw en geëxploiteerd door de hoofdbewoner(s) van het betreffende woonhuis, waarbij de bed & breakfastvoorziening zowel ruimtelijk als functioneel ondergeschikt is aan de woonfunctie. Onder een bed & breakfast voorziening wordt niet verstaan overnachting, noodzakelijk in verband met het verrichten van tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid of permanente kamerverhuur.
Voor alle andere niet in de tabel opgenomen vormen van particuliere recreatieve verhuur (zoals de verhuur van een volledige woning via Airbnb) gelden de normen voor wonen.

*4 Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet maatwerk toegepast worden.

*5 Parkeerbehoefte combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kengetallen overdekt per 100 m² bassin en kengetallen openlucht per 100 m² bassin.

*6 1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Bij bioscopen/filmhuizen 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.

*7 Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:
- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoekuren per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden.
- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats.
- medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats).

*8 Definitie verpleeg-, verzorgingstehuis: zorgplaatsen waarbij de (bejaarde) bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleeghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van bezoek en personeel.

*9 De parkeerbehoefte voor kiss & ride (zoen & zoef) berekenen we als volgt: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen per auto.
- groep 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75 +
- groep 4 t/m 8: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85 +
- kinderdagverblijf: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75
- = totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen.

In deze formule is dus een reductiefactor voor de parkeerduur ingebouwd. Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten = 0,5, groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten = 0,25, kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in de periode van 60 minuten = 0,25. Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto: groep 1 t/m 3 0,75, groepen 4 t/m 8 0,85 en kinderdagverblijf 0,75.
Het percentage leerlingen dat met auto wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%, dit is onder meer afhankelijk van stedelijkheidsgraad, stedelijke zone, (streek)functie van de school en de gemiddelde afstand naar school. Dit percentage bepalen we in overleg met de school, waarbij we de school vragen om deze gegevens overtuigend aan te tonen. Gemiddeld ligt het percentage op: groepen 1 t/m 3: 30 – 60%, groepen 4 t/m 8: 5 – 40%, kinderdagverblijf: 50 – 80%.
Bij gescheiden aanvang -en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 bestaat de mogelijkheid om het aantal kiss & ride plaatsen met maximaal 40% te reduceren.

Bijlage 3 Gebiedsindeling

Katwijk aan Zee

Centrum

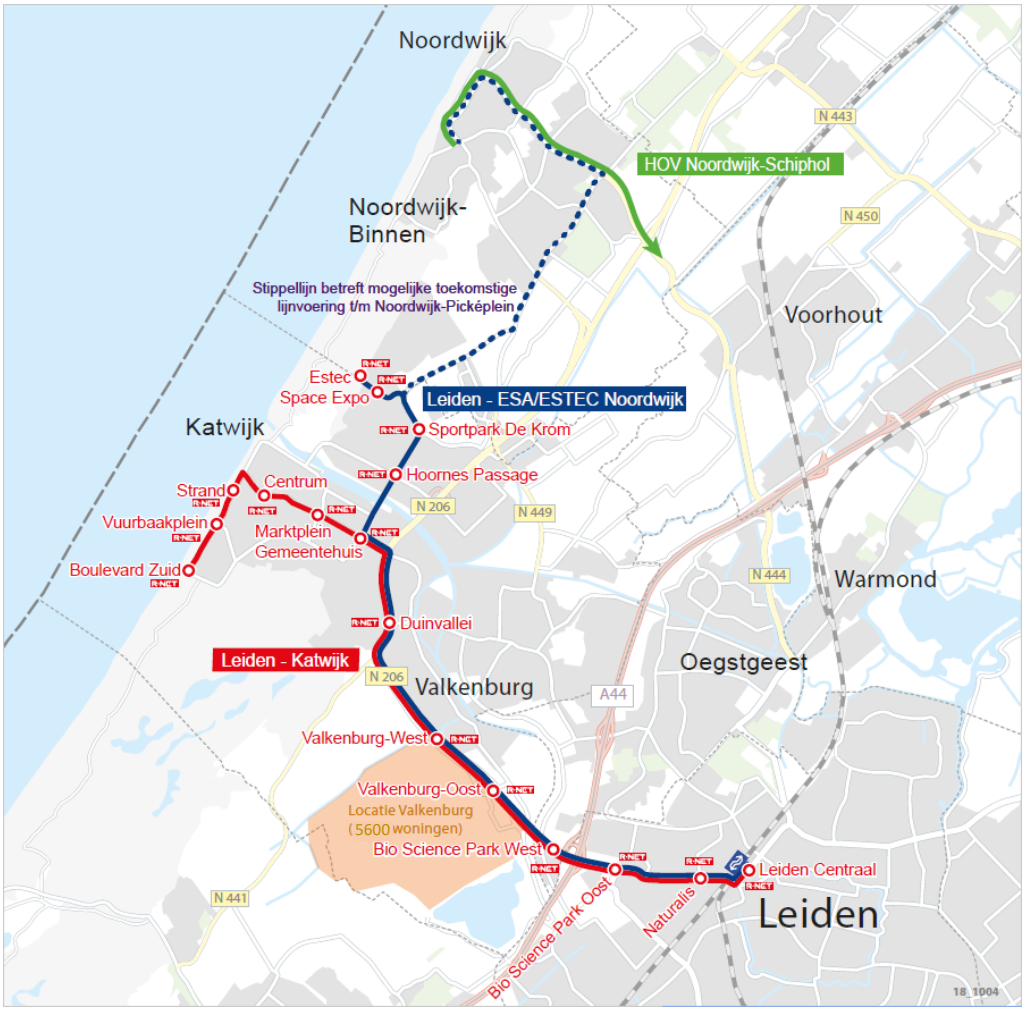
Schil centrum

Haltes HOV

De parkeernormen van de stedelijke zone Centrum zijn van toepassing binnen een straal van 400 meter rond de volgende haltes met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV):

- Valkenburg Oost
- Valkenburg West
- Duinvallei
- Gemeentehuis
- Marktplein
- Centrum
- Strand
- Vuurbaakplein
- Boulevard-Zuid
- Hoornes Passage
- Sportpark De Krom
- Space Expo
- Estec

Per locatie liggen aan beide zijden van de weg een halte (heen en terug). De straal van 400 meter wordt gemeten vanaf het middenpunt tussen beide haltes.



Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

wonen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer-kingen
woningen bewoners	50	50	90	100	60	80	70	
woningen bezoekers	10	20	80	0	60	80	70	

werken	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer-kingen
kantoren, bedrijven	100	100	5	0	0	0	0	
commerciële dienstverlening (bank, makelaar, etc)	100	100	5	0	0	0	0	*1

horeca en (verblijfs)recreatie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer-kingen
camping, bungalowpark	30	40	80	80	100	100	100	
hotel	30	40	100	100	80	100	80	
café / bar / cafetaria	30	40	90	0	75	100	45	
restaurant	30	40	90	0	70	100	40	
discotheek	0	0	80	80	0	100	0	
evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	100	100	0	0	100	0	0	*2

winkelen en boodschappen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer-kingen
detailhandel	30	60	10	0	100	0	0	*2 *3
grootschalige detailhandel	30	60	70	0	100	0	0	*2 *3
supermarkt	30	60	40	0	100	40	0	*2

sport, cultuur en ontspanning	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer-kingen
bibliotheek	30	100	70	0	90	0	0	
museum	20	45	0	0	100	0	100	
bioscoop, theater, podium, enzovoort	5	25	90	0	40	100	40	
casino	15	30	90	0	60	100	60	
sportfuncties binnen	50	50	100	0	100	100	100	
sportfuncties buiten	25	25	50	0	100	25	100	
wellness	30	50	100	0	100	90	100	
jachthaven	50	100	80	80	100	80	100	
kinderboerderij	30	50	0	0	100	0	100	
manege (paardenhouderij)	10	40	100	0	100	60	100	
volkstuin	10	50	75	0	100	40	80	

gezondheid en (sociale) voorzieningen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer-kingen
sociaal-medisch, arts, therapeut, consultatiebureau	100	75	10	0	10	10	10	
apotheek	100	75	10	0	0	0	0	*1
ziekenhuis – patiënten en bezoekers	60	100	60	5	60	60	60	
ziekenhuis medewerkers	75	100	40	25	40	40	40	
begraafplaats / crematorium	100	100	10	0	100	10	100	
religiegebouw	10	30	50	0	30	50	0	*4
verpleeg- en verzorgingstehuis	100	100	50	25	100	100	100	

onderwijs	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer-kingen
kinderdagverblijf (crèche)	100	100	0	0	0	0	0	
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	
avondonderwijs	0	0	100	0	0	0	0	
vrijetijdsonderwijs	0	0	0	0	0	0	0	*5

*1 Bij openstelling op zaterdagmiddag geldt 100%

*2 Bij zondagsopenstelling gelden op zondagmiddag dezelfde aanwezigheidspercentages als zaterdagmiddag

*3 Bij openstelling op zaterdagavond geldt 70%

*4 Op zondagochtend geldt 100%; bij moskee maatgevend moment werkdagmiddag en zaterdagmiddag

*5 Op moment openstelling geldt 100%

Bijlage 5 Reductiefactor bij uitbreiding bestaande functie

Een verdubbeling van het vloeroppervlak van een functie betekent niet altijd dat er ook een verdubbeling van de parkeerbehoefte zal zijn. Er is een zekere reductiefactor van toepassing op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de uitbreiding en van de grootte van de huidige functie.

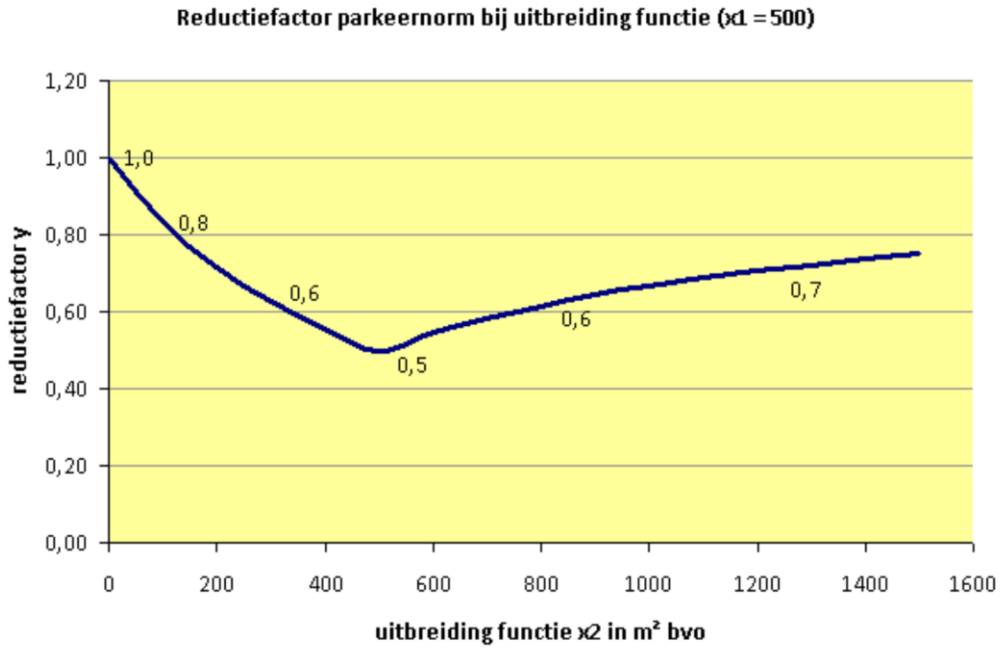
Stel de oorspronkelijke functie heeft een bruto vloeroppervlak (bvo) van x1 en de geplande uitbreiding een bvo van x2. Dan wordt de reductiefactor y berekend als het maximum van x1 en x2 gedeeld door de som van x1 en x2. De formule voor deze reductiefactor (y) is de volgende:

y = max(x1,x2)/(x1+x2)

Als minimum parkeereis voor de uitbreiding wordt nu gesteld: de minimum parkeernorm behorende bij x2 bvo vermenigvuldigd met y.

Over deze formule kan het volgende worden opgemerkt:

- er wordt geen directe relatie gelegd met de parkeercapaciteit behorende bij de bestaande functie;
- in extremis komt de formule overeen met nieuwbouw: als x1 = 0, dan y = 1 en dus geldt de standaard minimumnorm voor x2;
- bij een relatief minimale uitbouw (x2 klein ten opzichte van x1, dus y is ongeveer 1) wordt er geen reductie toegepast;
- deze formule wordt toegepast op het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen: je mag er dus minder maken dan de lineaire norm, maar het is niet verplicht.



Voorbeeld
Een huidige winkel heeft een oppervlakte van 500 m² bvo (x1). De oppervlakte van de winkel wordt vergroot met 300 m² bvo (x2). Conform de formule is de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen afhankelijk van de huidige omvang (x1) en de uiteindelijke de omvang (x1+x2). De toe te passen reductiefactor y is dit geval 500/800 en de minimum parkeereis wordt dus 5/8 van de feitelijke minimum parkeernorm voor de winkeluitbreiding.

Bijlage 6 Rekenvoorbeelden

In deze bijlage staan enkele *fictieve* rekenvoorbeelden.

A: een museum in Nieuw-Valkenburg
B: een appartementengebouw met een apotheek in Katwijk Noord
C: het verbouwen van winkelpanden naar een luxe hotel in het centrum van Katwijk aan Zee
D: uitbreiding van een bouwmarkt op 't Heen.

FICTIEF voorbeeld A: een Romeins museum bij de HOV-halte in Nieuw-Valkenburg

Bij de nieuwe halte van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Nieuw-Valkenburg komt een museum over de Romeinse geschiedenis, archeologische vondsten en de limes. Het museum omvat 3 zalen, een museumwinkel en een cafetaria, met een totaal oppervlak van 2000 m². Ook komt er een openbaar parkeerterrein voor 15 auto's en een openbare fietsenstalling met 40 plekken.

Heel Nieuw-Valkenburg ligt volgens de gebiedsindeling in bijlage 3 in rest bebouwde kom. Echter, vanwege de ligging binnen 400 meter van de HOV-halte, kunnen we de centrumnormen toepassen. Om duurzame mobiliteit te stimuleren is héél Nieuw-Valkenburg vanaf de oplevering gereguleerd gebied (met betaald parkeren). De parkeernormen lezen we af in de tabellen in bijlage 2 (auto) en bijlage 7 (fiets):

- museum 2000 m² bvo: winkel en cafetaria zijn ondergeschikte functies voor het museum en worden daarom meegeteld in de norm voor het museum;
- parkeernorm auto: 0,3 per 100 m² bvo, waarvan 95% bezoekers
- parkeernorm fiets: 1,2 per 100 m² bvo, waarvan 95% bezoekers.

parkeernorm	gebruikers	bezoekers	totaal
auto	0,3	5,7	6,0
fiets	1,2	22,8	24,0

De aanwezigheidspercentages (3.2.2 rekenregel 1) halen we uit te tabellen in bijlage 4:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	100%

De maatgevende momenten zijn de zaterdagmiddag en de zondagmiddag. Op deze momenten is de behoefte aan parkeerplaatsen het grootste.

Het plan omvat meer parkeerplaatsen dan volgens de normen nodig is: voor de auto 15 in plaats van 6 plekken en voor de fiets 40 in plaats van 24 plekken.

Conclusie

Het bouwplan voldoet ruimschoots aan de parkeernormen, zowel voor de auto als de fiets. Vanuit parkeren een positief advies. Daarbij geven we als overweging mee aan de initiatiefnemer om gezien de uitstekende ligging bij de HOV-halte (en de snelfietsroute) minder parkeerplaatsen voor auto's te realiseren, en daarmee bij te dragen aan de mobiliteitstransitie van auto naar fiets en OV.

FICTIEF voorbeeld B: een appartementengebouw met een apotheek op een grasveld langs de Hoorneslaan in Katwijk Noord

De aanvraag van bevat een plan voor totaal 10 appartementen. Daarvan zijn er 4 sociale huur appartementen van 70 m², 4 koopappartementen van 95 m² bvo en 2 koopappartementen van 160 m² bvo. Op de begane grond komt een snackbar/cafetaria van 90 m² bvo. Ook zit er een afgesloten parkeergarage onder het gebouw van 16 parkeerplaatsen. In de openbare ruimte zijn 3 extra parkeerplaatsen bedacht. Elk appartement heeft een eigen fietsenberging, waar 4 fietsen in kunnen staan. Ook komt er een fietsenstalling bij de ingang van het gebouw met plek voor 20 fietsen.

Bouwplan ligt volgens de gebiedsindeling in bijlage 3 in rest bebouwde kom. Er ligt geen HOV-halte in de buurt. Ook is er geen sprake van parkeerregulering. De parkeernormen lezen we af in de tabellen in bijlage 2 (auto) en bijlage 7 (fiets):

programma	#	parkeernorm auto	waarvan bezoekers
sociale woningbouw gestapeld	4	1,2 per woning	0,3
gestapelde woning midden (70-130 m² bvo)	4	1,8 per woning	0,3
gestapelde woning groot (>130 m² bvo)	2	2,0 per woning	0,3
cafetaria	90 m² bvo	6,5 per 100 m² bvo	90%
programma	#	parkeernorm fiets	bezoekers
appartementen	10	1,0 per 25 m² bvo (min 2)	+ 1
café	90 m² bvo	9,0 per 100 m² bvo	

parkeernorm auto	gebruikers	bezoekers	totaal
sociale woningen	3,6	1,2	4,8
appartementen midden	6,0	1,2	7,2
appartementen groot	3,4	0,6	2,0
cafetaria	0,6	5,3	5,9
totaal	13,6	8,3	21,9

parkeernorm fiets	gebruikers	bezoekers	totaal
sociale woningen	12,0	4,0	16,0
appartementen midden	16,0	4,0	20,0
appartementen groot	14,0	2,0	16,0
cafetaria	0,8	7,3	8,1
totaal	42,8	17,3	60,1

De aanwezigheidspercentages (3.2.2 rekenregel 1) halen we uit te tabellen in bijlage 4:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	80%	70%
cafetaria	30%	40%	90%	0%	75%	100%	45%

De berekende parkeernorm vermenigvuldigen we met de aanwezigheidspercentages, zodat een beeld ontstaat van de parkeerbehoefte gedurende de week. Dit zowel voor de auto als de fiets.

parkeerbalans auto	werkdagochtend			werkdagmiddag			werkdagavond		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
sociale woningen	1,8	0,1	1,9	1,8	0,2	2,0	3,2	1,0	4,2
appartementen midden	3,0	0,1	3,1	3,0	0,2	3,2	5,4	1,0	6,4
appartementen groot	1,7	0,1	1,8	1,7	0,1	1,8	3,1	0,5	3,5
cafetaria	0,2	1,6	1,8	0,2	2,1	2,3	0,5	4,7	5,3
totaal	6,7	1,9	8,6	6,7	2,7	9,4	12,2	7,1	19,4

parkeerbalans auto	werkdagnacht			zaterdagmiddag			zaterdagavond		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
sociale woningen	3,6	0,0	3,6	2,2	0,7	2,9	2,9	1,0	3,8
appartementen midden	6,0	0,0	6,0	3,6	0,7	4,3	4,8	1,0	5,8
appartementen groot	3,4	0,0	3,4	2,0	0,4	2,4	2,7	0,5	3,2
cafetaria	0,0	0,0	0,0	0,4	3,9	4,4	0,6	5,3	5,9
totaal	13,0	0,0	13,0	8,2	5,7	14,0	11,0	7,7	18,7

parkeerbalans auto	zondagmiddag		
	gebruik	bezoek	totaal
sociale woningen	2,5	0,8	3,4
appartementen midden	4,2	0,8	5,0
appartementen groot	2,4	0,4	2,8
cafetaria	0,3	2,4	2,6
totaal	9,4	4,5	13,8

parkeerbalans fiets	werkdagochtend			werkdagmiddag			werkdagavond		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
sociale woningen	6,0	0,4	6,4	6,0	0,8	6,8	10,8	3,2	14,0
appartementen midden	8,0	0,4	8,4	8,0	0,8	8,8	14,4	3,2	17,6
appartementen groot	7,0	0,2	7,2	7,0	0,4	7,4	12,6	1,6	14,2
cafetaria	0,2	2,2	2,4	0,3	2,9	3,2	0,7	6,6	7,3
totaal	21,2	3,2	24,4	21,3	4,9	26,2	38,5	14,6	53,1

parkeerbalans fiets	werkdagnacht			zaterdagmiddag			zaterdagavond		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
sociale woningen	12,0	0,0	12,0	7,2	2,4	9,6	9,6	3,2	12,8
appartementen midden	16,0	0,0	16,0	9,6	2,4	12,0	12,8	3,2	16,0
appartementen groot	14,0	0,0	14,0	8,4	1,2	9,6	11,2	1,6	12,8
cafetaria	0,0	0,0	0,0	0,6	5,5	6,1	0,8	7,3	8,1
totaal	42,0	0,0	42,0	25,8	11,5	37,3	34,4	15,3	49,7

parkeerbalans fiets	zondagmiddag		
	gebruik	bezoek	totaal
sociale woningen	8,4	2,8	11,2
appartementen midden	11,2	2,8	14,0
appartementen groot	9,8	1,4	11,2
cafetaria	0,4	3,3	3,6
totaal	29,8	10,3	40,0

Uit de balans blijkt dat het maatgevend moment de werkdagavond is. Er is dan een parkeerbehoefte van 19,4 parkeerplaatsen voor auto's, waarvan 7,1 bezoekersplaatsen. Afgerond naar boven betekent dit 13 plaatsen voor bewoners/gebruikers en 8 voor bezoekers (totaal 21). In het plan zijn genoeg autoparkeerplaatsen opgenomen voor de gebruikers (bewoners/werknemers) in de parkeergarage. Er komen 16 plekken in de afgesloten garage, terwijl 13 plekken vanuit de norm voldoende zijn. Voor de bezoekersplekken, die openbaar toegankelijk moeten zijn, worden er maar 3 van de benodigde 8 extra parkeerplekken gerealiseerd in de openbare ruimte.

Uit de balans blijk ook dat er een parkeerbehoefte van 53,1 plekken is voor de fiets, waarvan 14,6 bezoekersplekken. Afgerond naar boven betekent dit 39 plaatsen voor bewoners/gebruikers en 15 voor bezoekers (totaal 54). In het plan zijn voldoende fietsplekken opgenomen: elke woning heeft een eigen berging met 4 plekken (totaal 40 plekken) en de stalling bij de ingang kunnen 20 staan van bezoekers. Dat is ruim voldoende om in de benodigde plekken voor de fiets te voorzien.

Vraag ten aanzien van het autoparkeren is vervolgens of er restcapaciteit is in de omgeving van het bouwplan (3.2.1), om het resterende tekort van 5 bezoekersplaatsen op te vangen. Recente gemeentelijke parkeertellingen[11] tonen aan dat op een loopafstand van 200 meter van het bouwplan (3.2.3) nog vrije capaciteit is (bezetting <85% op maatgevend moment werkdagavond). Op het onderdeel autoparkeren is het bouwplan ook akkoord.

Conclusie

Parkeereis auto is (naar boven afgerond) 21 parkeerplaatsen, waarvan 8 plaatsen voor bezoekers en 13 plaatsen voor werknemers / bewoners. Met een parkeertelling heeft de ontwikkelaar aangetoond dat er nog voldoende restcapaciteit is. Het plan voorziet zelf al volledig in de eis voor fietsparkeren. Advies vanuit parkeren is positief.

[11] De gemeente houdt geregeld parkeertellingen. Indien er onverhoopt geen recente tellingen beschikbaar zijn, kan op kosten van de aanvrager een telling worden gehouden.

FICTIEF voorbeeld C: winkelpanden in het centrum van Katwijk aan Zee worden omgebouwd tot een luxe hotel

Een projectontwikkelaar wil een aantal winkelpanden rond het Emmaplein in het centrum van Katwijk aan Zee ombouwen naar een luxe 5 sterren hotel met 60 kamers. De winkelpanden beslaan een oppervlakte van 780 m² bvo. Op de bovenste verdieping van het hotel komt een exclusief sterren restaurant van 200 m² bvo en in het souterrain een saunaruimte van 160 m² bvo en een café/bar van 100 m² bvo. Zowel het restaurant als de saunaruimte richten zich met name op niet-hotel gasten. Het café met bar is alleen voor de gasten van het hotel. De ontwikkelaar geeft aan dat zijn gasten hun auto in de Boulevard garage kunnen parkeren. Verder geeft hij aan dat zijn gasten toch niet met de fiets komen, alleen voor personeel komt er een stalling voor 10 fietsen bij de achteringang van het complex.

Het café met bar is onderdeel van het hotel, want alleen voor gasten toegankelijk, en daarmee verwerkt in de parkeernormen van het hotel. Voor het restaurant en de sauna, die openbaar zijn voor iedereen, moet wel apart naar de parkeerbehoefte gekeken worden.

Bouwplan ligt volgens de gebiedsindeling in bijlage 3 in het centrum. Er ligt ook een HOV-halte in de buurt op de Boulevard. En er is sprake van parkeerregulering. De parkeernormen lezen we af in de tabellen in bijlage 2 (auto) en bijlage 7 (fiets). Daarbij houden we rekening met het parkeerrecht van het te verwijderen programma in de openbare ruime: deze salderen we met de parkeernorm van het nieuwe programma (3.2.2 – rekenregel 3).

Programma	#	parkeernorm auto	waarvan bezoekers
te verwijderen: winkel centrum Katwijk a/Z	780 m² bvo	2,9 per 100 m² bvo	88%
toe te voegen: hotel 5*	60 kamers	4,2 per 10 kamers	65%
toe te voegen: restaurant	200 m² bvo	8,0 per 100 m² bvo	80%
toe te voegen: sauna	160 m² bvo	2,0 per 100 m² bvo	99%
Programma	**#**	**parkeernorm fiets**	**bezoekers**
te verwijderen: winkelcentrum	780 m² bvo	3,5 per 100 m² bvo	88%
toe te voegen: hotel 5* (incl. fitness)[12]	60 kamers	0,5 per kamer	65%
toe te voegen: restaurant luxe	200 m² bvo	3,5 per 100 m² bvo	80%
toe te voegen: sauna[13]	160 m² bvo	8,0 per 100 m² bvo	99%

parkeernorm auto	gebruikers	bezoekers	totaal
te verwijderen: winkels	-2,7	-19,9	-22,6
toe te voegen: hotel 5*	8,8	16,4	25,2
toe te voegen: restaurant	3,2	12,8	16,0
toe te voegen: sauna	0,0	3,2	3,2
totaal	9,3	12,4	21,8

parkeernorm fiets	gebruikers	bezoekers	totaal
te verwijderen: winkels	-3,3	-24,0	-27,3
toe te voegen: hotel 5*	10,5	19,5	30,0
toe te voegen: restaurant	1,4	5,6	7,0
toe te voegen: sauna	0,1	12,7	12,8
totaal	8,8	13,7	22,5

De aanwezigheidspercentages (3.2.2 rekenregel 1) halen we uit te tabellen in bijlage 4:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	0%
hotel	30%	40%	100%	100%	80%	100%	80%
restaurant	30%	40%	90%	0%	70%	100%	40%
wellness	30%	50%	100%	0%	100%	90%	100%

[12] Er bestaat geen specifieke fietsparkeernorm voor een hotel. Het is aannemelijk dat de meeste hotelgasten niet met de fiets komen. Maar voor personeel dat voornamelijk uit de buurt komt geldt dit juist wel. We onderbouwen en bepalen – op grond van onderzoek naar het fietsparkeren bij vergelijkbare hotels aan de kust – dat de parkeernorm 0,5 plekken per kamer is.

[13] Er bestaat geen specifieke fietsparkeernorm voor een sauna: daarom passen we een norm van een vergelijkbare functie toe, in dit geval voor een fitnessruime.

De berekende parkeernorm vermenigvuldigen we met de aanwezigheidspercentages, zodat een beeld ontstaat van de parkeerbehoefte gedurende de week. Dit zowel voor de auto als de fiets.

parkeerbalans auto	werkdagochtend			werkdagmiddag			werkdagavond		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
te verwijderen: winkels	-0,8	-6,0	-6,8	-1,6	-11,9	-13,6	-0,3	-2,0	-2,3
toe te voegen: hotel 5*	2,6	4,9	7,6	3,5	6,6	10,1	8,8	16,4	25,2
toe te voegen: restaurnt	1,0	3,8	4,8	1,3	5,1	6,4	2,9	11,5	14,4
toe te voegen: sauna	0,0	1,0	1,0	0,0	1,6	1,6	0,0	3,2	3,2
totaal	2,8	3,7	6,5	3,2	1,3	4,5	11,5	29,1	40,5

parkeerbalans auto	werkdagnacht			zaterdagmiddag			zaterdagavond		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
te verwijderen: winkels	0,0	0,0	0,0	-2,7	-19,9	-22,6	0,0	0,0	0,0
toe te voegen: hotel 5*	8,8	16,4	25,2	7,1	13,1	20,2	8,8	16,4	25,2
toe te voegen: restaurnt	0,0	0,0	0,0	2,2	9,0	11,2	3,2	12,7	15,9
toe te voegen: sauna	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	3,2	0,0	2,9	2,9
totaal	8,8	16,4	25,2	6,6	5,3	11,9	12,0	32,0	44,0

parkeerbalans auto	zondagmiddag		
	gebruik	bezoek	totaal
te verwijderen: winkels	0,0	0,0	0,0
toe te voegen: hotel 5*	7,1	13,1	20,2
toe te voegen: restaurnt	1,3	5,1	6,4
toe te voegen: sauna	0,0	3,2	3,2
totaal	8,4	21,4	29,8

parkeerbalans fiets	werkdagochtend			werkdagmiddag			werkdagavond		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
te verwijderen: winkels	-1,0	-7,2	-8,2	-2,0	-14,4	-16,4	-0,3	-2,4	-2,7
toe te voegen: hotel 5*	3,2	5,9	9,0	4,2	7,8	12,0	10,5	19,5	30,0
toe te voegen: restaurnt	0,4	1,7	2,1	0,6	2,2	2,8	1,3	5,0	6,3
toe te voegen: sauna	0,0	3,8	3,8	0,1	6,3	6,4	0,1	12,7	12,8
totaal	2,6	4,1	6,8	2,9	2,0	4,8	11,6	34,8	46,4

parkeerbalans fiets	werkdagnacht			zaterdagmiddag			zaterdagavond		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
te verwijderen: winkels	0,0	0,0	0,0	-3,3	-24,0	-27,3	0,0	0,0	0,0
toe te voegen: hotel 5*	10,5	19,5	30,0	8,4	15,6	24,0	10,5	19,5	30,0
toe te voegen: restaurnt	0,0	0,0	0,0	1,0	3,9	4,9	1,4	5,6	7,0
toe te voegen: sauna	0,0	0,0	0,0	0,1	12,7	12,8	0,1	11,4	11,5
totaal	10,5	19,5	30,0	6,2	8,2	14,4	12,0	36,5	48,5

parkeerbalans fiets	zondagmiddag		
	gebruik	bezoek	totaal
te verwijderen: winkels	0,0	0,0	0,0
toe te voegen: hotel 5*	8,4	15,6	24,0
toe te voegen: restaurnt	0,6	2,2	2,8
toe te voegen: sauna	0,1	12,7	12,8
totaal	9,1	30,5	39,6

Uit de balans blijkt dat het maatgevend moment de zaterdagavond is. Er is dan een parkeerbehoefte van 44,0 parkeerplaatsen voor auto's, waarvan 12,0 plaatsen voor gebruikers en 32,0 voor bezoeker.

In het plan zijn geen autoparkeerplaatsen opgenomen, zowel niet voor de gebruikers (werknemers) als voor de bezoekers. Er is ook geen restcapaciteit is in de openbare ruimte. Uit een recente parkeertelling blijkt dat de bezetting op straat 90% is op zaterdagavond. En er is geen sprake van een kleine ontwikkeling (3.1.1: bezoekersdeel oplossen in parkeergarage).

Ook ten aanzien van het fietsparkeren zijn er onvoldoende plekken. Er zijn 12 plekken voor werknemers nodig en 37 voor bezoekers. In het plan is slecht ruimte bedacht voor 10 plekken voor werknemers. De ontwikkelaar heeft in overleg met de gemeente een telling laten uitvoeren naar de fietsbezetting in de openbare ruimte. Hieruit blijkt dat binnen de loopafstand van 50 / 150 meter (4.2.3) er niet genoeg restcapaciteit is. Alle rekken staan op zaterdagavond praktisch vol (bezetting >95%).

Conclusie

Parkeereis auto 44 parkeerplaatsen, waarvan 32 plaatsen voor bezoekers en 12 plaatsen voor werknemers. Parkeereis fiets is 49, waarvan 37 voor bezoekers en 12 voor werknemers. Er is geen restcapaciteit in de omgeving, zowel niet voor de auto als de fiets. Aan de projectontwikkelaar wordt gevraagd om met een betere parkeeroplossing te komen. Advies vanuit parkeren is negatief.

FICTIEF voorbeeld D: uitbreiding van een bouwmarkt op bedrijventerrein 't Heen

De eigenaresse van een bouwmarkt op bedrijventerrein 't Heen wil haar bouwmarkt uitbreiden van 1200 m² bvo naar 1950 m² bvo. Zowel de bouwmarkt als de bijbehorende parkeervoorzieningen liggen volledig op eigen terrein. De uitbreiding vindt plaats op het bestaande parkeerterrein, waardoor er 20 parkeerplekken verloren gaan. Op het dak van de uitbreiding komt een nieuw parkeerdek met ruimte voor 40 auto's van zowel werknemers als bezoekers. Er is nu geen fietsenstalling, en deze zit ook niet in de plannen.

De bouwmarkt ligt volgens de gebiedsindeling in bijlage 3 in rest bebouwde kom. Er ligt geen HOV-halte in de buurt en er is geen sprake van parkeerregulering. De parkeernormen lezen we af in de tabellen in bijlage 2 (auto) en bijlage 7 (fiets):

- toename oppervlak met 750 m² bvo
- parkeernorm auto: 2,7 per 100 m² bvo, waarvan 87% bezoekers
- parkeernorm fiets: 0,3 per 100 m² bvo, waarvan 87% bezoekers.

parkeernorm	gebruikers	bezoekers	totaal
auto	2,6	17,6	20,3
fiets	0,3	2,0	1,6

Aangezien het hier om een uitbreiding van een bestaande functie gaat, is een reductie op de parkeernorm van toepassing. We passen daarvoor de formule toe uit bijlage 5.

y = max(x1,x2)/(x1+x2) = 1200/(1200+750) = 0,62.

Dit leidt tot de volgende gereduceerde parkeernorm:

gereduceerde parkeernorm	gebruikers	bezoekers	totaal
auto	1,6	10,8	12,4
fiets	0,2	1,2	1,4

De door bebouwing verloren gegane parkeerplaatsen moeten bovenop deze norm gecompenseerd worden (3.2.2 rekenregel 5). Dus naast de (afgerond) 13 parkeerplaatsen voor auto's, komen er nog 20 compensatieplekken bij.

De aanwezigheidspercentages (3.2.2 rekenregel 1) halen we uit te tabellen in bijlage 4:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	0%

Maatgevend moment is zaterdagmiddag. Dan is de behoefte aan parkeerplaatsen het grootste.

Het plan omvat meer autoparkeerplaatsen dan volgens de normen nodig is: voor de auto 40 in plaats van 33 plekken. Voor de fiets moeten er minimaal 2 plekken bij komen.

Conclusie

Het bouwplan voldoet aan de parkeernormen voor de auto, maar niet voor de fiets. Het bouwplan is akkoord, mits er voor de fietsers nog een fietsenstalling gerealiseerd wordt bij de ingang. Deze moet minimaal twee plekken zijn.

Omdat er nu nog helemaal geen fietsenstalling is, wordt de vrijblijvende suggestie aan de initiatiefneemster gedaan om deze meteen wat groter te maken. Gezien de extra ruimte voor autoparkeren (7 meer dan de norm aangeeft), kan dit ook door enkele autoplekken (maximaal 7) op te heffen nabij de ingang.

Bijlage 7 Parkeernormen fiets in de gemeente Katwijk

Opmerkingen bij fietsparkeernormen:

- De fietsparkeerkencijfers zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals binnensteden.
- Standaard is een marge van +20% in de cijfers verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeercapaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden (frictieleegstand). Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen. Bovendien zorgen fout geplaatste fietsen en buitenmodelfietsen ervoor dat niet alle plaatsen gebruikt kunnen worden. Buitenmodelfietsen zijn fietsen die niet in het fietsparkeersysteem (het rek) te plaatsen zijn.
- In de cijfers is geen rekening gehouden met fietsparkeerplekken die bezet worden gehouden door weesfietsen. Geadviseerd wordt om weesfietsen periodiek te verwijderen, zodat de capaciteit optimaal kan worden benut.
- In de cijfers is geen onderscheid gemaakt naar type fietsen (bijvoorbeeld kratfietsen, moederfietsen, bakfietsen).
- Aan de fietsparkeerplekken voor werknemers worden hogere eisen gesteld (bij voorkeur inpandig). Bezoekers zetten hun fiets bij voorkeur direct naast de (hoofd)ingang.

functie	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	bezoek	opmerkingen
rij- en vrijstaande woning	per 25 m² bvo	1,0	1,0	1,0	1,0	1 per woning	minimaal 2, maximaal 6
appartement	per 25 m² bvo	1,0	1,0	1,0	1,0	1 per woning	minimaal 2, maximaal 6
studentenhuis	per kamer	1,0	1,0	1,0	1,0	0,5 per kamer	
kantoor personeel	per 100 m² bvo	3,0	3,0	2,0	1,0	-	
kantoor bezoekers	per balie	6,0	6,0	6,0	6,0	-	minimaal 6
fastfoodrestaurant	per 100 m² bvo	25,0	25,0	8,0	4,0	80%	incl. terras
restaurant eenvoudig	per 100 m² bvo	15,0	15,0	15,0	15,0	80%	bv. pannenkoeken, incl. terras
restaurant luxe	per 100 m² bvo	3,5	3,5	3,5	3,5	80%	
café	per 100 m² bvo	9,0	9,0	9,0	9,0	90%	
winkelcentrum	per 100 m² bvo	3,5	3,5	3,5	-	88%	
supermarkt	per 100 m² bvo	3,7	3,7	3,7	-	93%	
bouwmarkt	per 100 m² bvo	0,3	0,3	0,3	-	87%	
tuincentrum	per 100 m² bvo	0,3	0,3	0,3	0,3	89%	
bibliotheek	per 100 m² bvo	4,5	4,5	4,5	-	97%	
bioscoop	per 100 m² bvo	11,0	6,5	2,0	-	94%	
fitness	per 100 m² bvo	8,0	5,0	2,5	-	90%	
museum	per 100 m² bvo	1,2	1,2	1,2	1,2	95%	
sporthal	per 100 m² bvo	3,5	3,5	3,5	3,5	96%	met toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden
sportveld	ha netto terrein	75,0	75,0	75,0	75,0	95%	
sportzaal	per 100 m² bvo	5,8	5,8	5,8	5,8	94%	zonder toernooien en wedstrijden bv. gymzaal zonder tribunes

functie (vervolg)	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	bezoek	opmerkingen
theater	per 100 zitplaatsen	35,0	30,0	25,0	20,0	87%	
zwembad openlucht	per 100 m² bassin	38,0	38,0	38,0	38,0	99%	
zwembad overdekt	per 100 m² bassin	28,0	28,0	28,0	28,0	97%	
apotheek bezoekers	per locatie	9,0	9,0	9,0	-	-	
apotheek personeel	per locatie	6,0	6,0	6,0	-	-	
begraafplaats / crematorium	per gelijktijdige plechtigheid	7,0	7,0	7,0	-	98%	
gezondheidscentrum bezoekers	per 100 m² bvo	2,5	2,5	2,5	-	-	
gezondheidscentrum personeel	per 100 m² bvo	0,6	0,6	0,6	-	-	
religiegebouw	100 zitplaatsen	50,0	50,0	50,0	-	99%	
ziekenhuis bezoekers	per 100 m² bvo	0,5	0,5	0,5	-	-	
ziekenhuis personeel	per 100 m² bvo	0,7	0,7	0,7	-	-	
basisschool < 250 leerlingen	per 10 leerlingen	4,5	4,5	4,5	-	-	
basisschool 250-500 leerlingen	per 10 leerlingen	5,5	5,5	5,5	-	-	
basisschool >500 leerlingen	per 10 leerlingen	6,5	6,5	6,5	-	-	
basisschool medewerkers	per 10 leerlingen	0,6	0,6	0,6	-	-	
middelbare school leerlingen	per 100 m² bvo	13,0	13,0	13,0	-	-	
middelbare school personeel	per 100 m² bvo	0,9	0,7	0,5	-	-	
ROC leerlingen	per 100 m² bvo	12,0	12,0	12,0	-	-	
ROC personeel	per 100 m² bvo	0,9	0,9	0,9	-	-	
busstation	per halterende buslijn	50,0	50,0	-	-	100%	
carpoolplaats	per autoparkeerplaats	-	-	1,2	1,2	100%	