



BELEIDSREGEL PARKEERNORMERING GEMEENTE WESTLAND 2018



Auteur(s) J.A. van den Berk
Datum 16 januari 2018
Versie 10
Status Definitief



Wetstechnische informatie

Overheidsorganisatie:	Gemeente Westland
Officiële naam regeling:	Beleidsregel Parkeernormering gemeente Westland 2018
Citeertitel:	Beleidsregel Parkeernormering gemeente Westland 2018
Vastgesteld door:	Gemeenteraad
Onderwerp:	Parkeernormering

Wettelijke grondslag

De wettelijke grondslag van deze beleidsregel is gelegen in art. 4:81 Algemene wet bestuursrecht, in samenhang met artikel 3.1.2, tweede lid onder a Besluit ruimtelijke ordening.

Tekst van de regeling

Artikel 1 Reikwijdte

Deze beleidsregel is van toepassing bij alle planologische besluiten, te weten bestemmingsplannen, buitenplanse afwijkingen en kruimelgevallen. Tevens dient deze beleidsregel als toetsingskader voor omgevingsvergunningen. Deze beleidsregel is expliciet niet van toepassing op verkeersbesluiten.

Artikel 2 Beleidskader

Conform het geldende parkeerbeleid is eis dat extra benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

Artikel 3 stappenplan voor de parkeertoets

Het toetsen van ontwikkelingen binnen de reikwijdte geschiedt op basis van onderstaand stappenplan.

Parkeervraag

Bepaal aan de hand van de van toepassing zijnde parkeernorm per functie die wordt toegevoegd of verdwijnt de maximale parkeerbehoefte.

Bepaal aan de hand van de aanwezigheidspercentages per functie het nog resterend benodigd aantal parkeerplaatsen op de verschillende momenten van de dag/week.

Bekend is nu het nog benodigd aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen per moment van de dag/week per functie die wordt toegevoegd of verdwijnt.

Indien het een ontwikkeling betreft waarbij sprake is van meerdere functies, bepaal dan het saldo van het aantal benodigde openbaar toegankelijke parkeerplaatsen als gevolg van de ontwikkeling per moment van de dag/week.

Parkeeraanbod

Bepaal per functie het saldo van het aantal parkeerplaatsen dat enkel beschikbaar is voor één huishouden of één kenteken.

Bepaal per functie het saldo van het aantal parkeerplaatsen dat enkel beschikbaar is voor deze functie.

Bepaal voor de gehele ontwikkeling het saldo van het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.

Saldo aanbod parkeerplaatsen \geq saldo vraag parkeerplaatsen op alle te onderscheiden momenten van de dag/week?

Ja

Ontwikkeling voldoet aan deze beleidsregel

Vanuit aspect 'parkeren' geen bezwaar

Nee

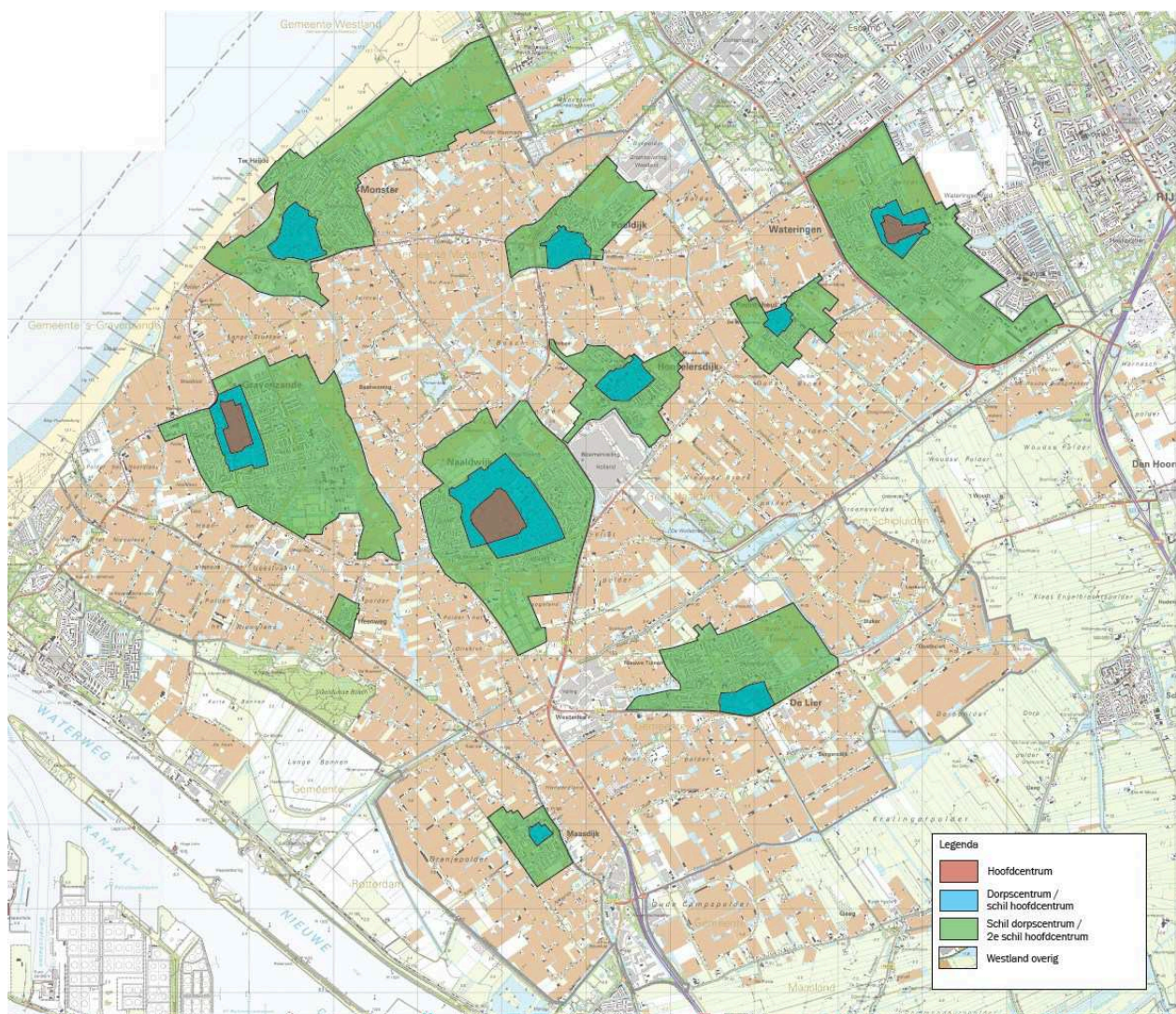
Ontwikkeling voldoet niet aan deze beleidsregel

Integrale afweging of ontheffing van de eis tot parkeren op eigen terrein gewenst is.

Indien relevant wordt er vanuit het perspectief van parkeren gekeken of er in bestaand openbaar gebied mogelijkheden zijn om de extra parkeervraag op te vangen.

Artikel 4 Het bepalen van de parkeervraag

1. Het bepalen van de parkeervraag van zowel de functies die worden toegevoegd als de functies die verdwijnen geschiedt op basis van de parkeernormen zoals deze in bijlage 1 zijn opgenomen. Twee uitzonderingen:
 - a. Indien het huidig gebruik niet in overeenstemming is met hetgeen wettelijk toegestaan (illegaal gebruik). In dat geval wordt uitgegaan van de functie die er voorheen zat of, als dit niet meer dan 3 jaar geleden is geweest, met hetgeen is toegestaan volgens het bestemmingsplan.
 - b. In het geval er sprak is van een illegaal bouwwerk. Dan geldt dat de bijbehorende parkeerbehoefte van de functie in het illegale bouwwerk niet meegenomen wordt in het bepalen van de gevolgen van de ontwikkeling op de parkeerbehoefte.
2. De geldende parkeernorm is bij veel functies ook afhankelijk van de ligging in het stedelijk gebied. Op onderstaande kaart worden de verschillende te onderscheiden gebieden aangegeven. In bijlage 2 staan detailtekeningen van de verschillende kernen.



3. Voor de functie in de categorie “Wonen” geldt dat de parkeernorm ook afhankelijk is van de van toepassing zijnde prijsklasse. Deze wordt bepaald op basis van de regionale prijscategorisering. De meest actuele woningprijscategorisering is op te vragen bij de gemeente.
4. Met de parkeernormen kan de piekbehoefte van afzonderlijke functies worden berekend. Voor zover gebruik gemaakt kan worden van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen, wordt bij het bepalen van de parkeerbehoefte gebruik gemaakt van onderstaande aanwezigheidspercentages.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag*
woningen	50	55	100	90	70	90	80
kantoor/bedrijven	100	100	5	5	0	0	0
commerciële dienstverlening	100	100	5	75	0	0	0
detailhandel	30	60	10	75	100	0	0
grootschalige detailhandel	30	60	70	80	100	0	0
supermarkt	30	60	40	80	100	40	40
sportfuncties binnen	50	50	100	100	100	100	75
sportfuncties buiten	25	25	50	50	100	25	100
bioscoop, theater, podium	5	25	90	90	40	100	40
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
museum	20	45	0	0	100	0	90
restaurant	30	40	90	95	70	100	40
café	30	40	90	85	75	100	45
sociaal medisch	100	75	10	10	10	10	10
verpleeg-/ verzorgingstehuis	50	50	100	100	100	100	100
dagonderwijs**	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0

* op het moment dat een detailhandelsfunctie open is op zondag, geldt dat de percentages voor de koopavond van toepassing zijn.

** bij basisscholen en kinderdagverblijven wordt een belangrijk deel van de parkeerbehoefte bepaald door het parkeren voor halen en brengen. Dit deel van de parkeerbehoefte vindt alleen tijdens de haal- en brengtijden plaats.

5. In het geval er voor een bepaalde functie geen van toepassing zijnde parkeernorm of aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in deze beleidsregel geldt dat:
 - a. Eerst wordt gekeken of er actuele CROW-kengetallen beschikbaar zijn voor deze functie. Indien er een actueel parkeerkengetal beschikbaar is, geldt dat de bovengrens van dit kengetal als norm gehanteerd wordt.
 - b. Indien er geen actuele kengetallen zijn, geldt dat de aanvrager aan de hand van een mobiliteitsplan zal moeten aangeven wat de te verwachte parkeerbehoefte is.
6. Bij het gebruik van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages zijn de volgende zaken van toepassing:
 - a. Bij normen die uitgaan van bruto vloeroppervlak (bvo) is de dominantie functie bepalend. Alleen in gevallen waarbij duidelijk meerdere dominantie functies aanwezig zijn, dienen meerdere parkeernormen gebruikt te worden.

- b. Wanneer niet vooraf bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt gekeken naar de volgens het bestemmingsplan toegestane functies. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt dan uitgegaan van een wat betreft gevolgen voor parkeren bezien representatieve maximale invulling van het volgens het bestemmingsplan toegestane programma.
- c. Een onderdeel van de parkeernormering is het "aandeel bezoekers". Dat staat voor het percentage bezoekers dat per functie is te verwachten. Dit percentage is al meegenomen in de norm, dus de weergegeven normen zijn inclusief parkeren voor bezoekers. Het percentage bezoekers is relevant op het moment dat er gescheiden parkeervoorzieningen worden gerealiseerd voor bijvoorbeeld personeel en bezoekers. In dat geval wordt ook getoetst of de grootte van de verschillende parkeervoorzieningen afzonderlijk overeenkomt met de te verwachte parkeervraag vanuit de verschillende doelgroepen.
- d. Bij veel van de parkeernormen staan aanvullende opmerkingen. Bij het toepassen van de parkeernormen is het altijd belangrijk om, voor zover mogelijk, te toetsen aan het feit of de functie die wordt toegevoegd of verwijderd ook aan deze kenmerken voldoet. Indien dat niet het geval is, geldt dat maatwerk benodigd is.
- e. De (som van de) berekende parkeervraag wordt in hele getallen naar boven afgerond.

Artikel 5 Het bepalen van het parkeeraanbod

1. In het kader van deze beleidsregel worden drie type parkeerplaatsen onderscheiden:
 - a. Parkeerplaatsen die enkel bestemd zijn voor één huishouden of één kenteken. Voor deze parkeerplaatsen geldt dat ze niet door anderen te gebruiken zijn als de eigenaren/rechthebbenden er zelf geen gebruik van maken. Bij dit type parkeerplaatsen kunnen dan ook geen aanwezigheidspercentages worden toegepast.
 - b. Parkeerplaatsen die enkel bestemd zijn voor alle gebruikers van één bepaalde functie. Bij deze parkeerplaatsen geldt dat de parkeervraag van een functie eerst voor zoveel als mogelijk binnen deze parkeercapaciteit wordt opgelost. Indien het aanbod van deze parkeerplaatsen niet op alle momenten van de dag/week voldoende is om te kunnen voorzien in de parkeervraag, geldt dat alleen voor wat betreft het nog extra aantal benodigde parkeerplaatsen een beroep gedaan zal worden op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.
 - c. Parkeerplaatsen die openbaar toegankelijk zijn. Dit betreffen parkeerplaatsen die door hun openbare karakter gebruikt kunnen worden door gebruikers van meerdere functies. Bij deze parkeerplaatsen geldt dat bij het bepalen van de totale parkeerbehoefte van een ontwikkeling maximaal gebruik kan worden gemaakt van de verschillen in aanwezigheidspercentages. Het is mogelijk dat openbaar toegankelijke parkeerplaatsen niet 24/7 toegankelijk zijn, bijvoorbeeld in het geval van een parkeergarage. Bij het bepalen van de mate van uitwisselbaarheid wordt dan bekeken in hoeverre de openingstijden van de parkeergarage overeenkomen met de van toepassing zijnde aanwezigheidspercentages.
2. De afmetingen van nieuw te realiseren parkeerplaatsen en de wegen die de parkeerplaatsen ontsluiten dienen te voldoen aan de meest recente versie van het 'Programma voor Standaardinrichting van de openbare ruimte' van de gemeente Westland dan wel een opvolgend programma wat daarvoor in de toekomst in de plaats komt. Dit geldt zowel voor parkeerruimte in het openbaar gebied als op eigen terrein.

In het geval van nieuw te bouwen stallings- en parkeergarages dient te worden voldaan aan de meest recente van toepassing zijnde NEN-normen. Leidend bij 'meest recent' is in beide gevallen de datum van aanvraag omgevingsvergunning.

3. Er zijn verschillende manieren om bij een woning op eigen terrein een parkeervoorziening te realiseren. De tabel hieronder laat voor verschillende situaties zien welk aantal parkeerplaatsen wordt meegerekend bij het bepalen van het aanbod van parkeerplaatsen.

Situatie	Berekenings-aantal	Opmerkingen ten aanzien van de maatvoering van opritten en garages
enkele oprit zonder garage	1	Voor nieuw te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen gelden de volgende eisen ten aanzien van de maatvoering van opritten en garages: - Enkele oprit min. 5,50m diep en 2,80m breed. - Lange oprit min. 10,50m diep en 2,80m breed. - Dubbele oprit minimaal 5,50m diep en 5,50m breed. - Binnenmaat garage min. 2,80m bij 5,50m exclusief eventueel benodigde ruimte voor stallen van fietsen.
lange oprit zonder garage	1,3	
dubbele oprit zonder garage	2	
garage zonder oprit bij woning	0,5	
garagebox niet bij woning	0	
garage met enkele oprit	1	
garage met lange oprit	1,3	
garage met dubbele oprit	2	

Artikel 6 Afwijken van de eis van het parkeren op eigen terrein

1. Het bepalen of afgeweken kan worden van de eis van parkeren op eigen terrein (artikel 2), wordt gedaan door middel van een integrale afweging.
2. Als input voor deze integrale afweging wordt er vanuit het perspectief van parkeren allereerst gekeken of extra gebruik van bestaande openbaar toegankelijke parkeerplaatsen mogelijk en gewenst is. Om dit te bepalen is het nodig om de bestaande parkeerdruk in de directe omgeving in kaart te brengen:
 - a. Als er bij de gemeente voldoende actuele informatie beschikbaar is over de parkeerdruk in een gebied, vormt deze informatie uitgangspunt en kan deze informatie hiervoor worden gebruikt.
 - b. In situaties waarbij er, gelet op de functies in de omgeving en de bijbehorende parkeernormen en aanwezigheidspercentages, onderbouwd kan worden dat er op de relevante momenten ruimschoots voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om te voorzien in zowel de parkeerbehoefte van de bestaande functies als die van de nieuwe ontwikkeling, kan een parkeertelling achterwege gelaten worden.
 - c. Anders is een parkeeronderzoek nodig. De initiatiefnemer is zelf verantwoordelijk om de bestaande parkeerdruk in kaart te (laten) brengen. Eventuele kosten voor onderzoek zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

3. Indien er een parkeeronderzoek benodigd is, dan moet rekening gehouden worden met de volgende zaken:
 - a. De grootte van het te onderzoeken gebied, is afhankelijk van de maximaal aanvaardbare loopafstanden van zowel de functie(s) die worden toegevoegd als de bestaande functies in de directe omgeving. Zie hiervoor lid 5.
 - b. Het is van belang dat er bij het onderzoek rekening wordt gehouden met een eventuele openstaande parkeervraag van een voormalige functie die op het moment van onderzoek niet meer aanwezig is, maar waarvan de parkeerbehoefte nog wel verrekend mag worden met de aanvraag, eventuele tijdelijke leegstand in de directe omgeving of met eventuele andere initiatieven in de directe omgeving.
 - c. De voorwaarden en uitgangspunten voor het te houden parkeeronderzoek (grootte van het te onderzoeken gebied, onderzoeksperiode, onderzoeksmoment, onderzoeksfrequenties, eventuele aanwezigheid van belanghebbenden e.d.) worden altijd in samenspraak met de gemeente Westland bepaald.
 - d. De gemeente zal bij toetsing van het onderzoek bepalen of de resultaten van het onderzoek voldoende representatief en betrouwbaar worden geacht

4. Als hetgeen in lid 2 niet mogelijk of niet gewenst is, kan in overleg met de gemeente worden bekeken of realisatie van extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied mogelijk en gewenst is. Hierbij moet aan alle onderstaande voorwaarden worden voldaan:
 - a. De parkeerplaatsen dienen binnen een acceptabele loopafstand te worden gerealiseerd (zie hiervoor lid 5);
 - b. De initiatiefnemer betaalt voor de aanleg van de parkeerplaatsen;
 - c. De parkeerplaatsen worden openbaar.

5. Bij het toepassen lid 3 en lid 4 worden de volgende maximaal aanvaardbare loopafstanden gehanteerd:

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	400 meter
Werken	400 meter
Ontspanning	150 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs halen en brengen	100 meter

Bij het gebruik van deze loopafstanden zijn de volgende zaken van toepassing:

- a. Het betreft loopafstanden, dus niet hemelsbrede afstanden;
- b. De gegeven afstanden zijn indicatief van aard. Het is ook belangrijk dat de aanwezige parkeerplaatsen binnen deze afstand tot het logische zoekgebied behoren van eventuele parkeerders. Als parkeerplaatsen ruimtelijk gezien in een dusdanig ander gebied liggen dat het niet te verwachten is dat gebruikers van de relevante functies hier zullen gaan zoeken naar een parkeerplek, mogen deze parkeerplaatsen niet worden meegeteld, ook al liggen ze binnen de maximaal aanvaardbare loopafstand.

Artikel 7 Inherente afwijkingsbevoegdheid

Van de parkeernormen in deze beleidsregel kan het bevoegd gezag in specifieke, uitzonderlijke gevallen, afwijken als blijkt dat in bepaalde situaties niet is voorzien of als burgers of ondernemingen onevenredig worden benadeeld. Dit conform artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 8 Citeerregel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel Parkeernormering gemeente Westland 2018.

Artikel 9 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt gelijktijdig in werking met het paraplubestemmingsplan Parkeernormen.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van het college van 16 januari 2018.

De secretaris, De burgemeester,

A.C. Spindler, A.M.A. van Ardenne-van der Hoeven

Bijlage 1: De parkeernormen

Wonen

Norm: aantal pp per woning (bij kamerverhuur per kamer of per bed)

	hoofdcentrum	dorpscentrum / schil hoofdcentrum	Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum	Westland overig	aandeel bezoekers (per woning)	opmerkingen
Koophuis, sociale koop	1,4	1,5	1,7	1,7	0,3	1, 2, 3
Koop, tussen/hoek	1,6	1,8	2,0	2,1	0,3	1, 2, 4
Koop, twee-onder-een-kap	1,8	1,9	2,2	2,3	0,3	1, 2, 4
Koop, vrijstaand	1,9	2,0	2,3	2,5	0,3	1, 2, 4
Koop, etage, goedkoop	1,4	1,5	1,7	1,7	0,3	1, 2, 3
Koop, etage, midden	1,5	1,7	1,9	2,0	0,3	1, 2, 3
Koop, etage, duur	1,7	1,8	2,1	2,2	0,3	1, 2, 3
Huurhuis, sociale huur	1,4	1,5	1,7	1,7	0,3	1, 2, 3
Huurhuis, vrije sector	1,6	1,8	2,0	2,1	0,3	1, 2
Huur, etage, goedkoop/midden	1,2	1,3	1,5	1,5	0,3	1, 2, 3
Huur, etage, duur	1,5	1,7	1,9	2,0	0,3	1, 2, 3
Kamerhuur, zelfstandig (per kamer)	0,5	0,6	0,7	0,7	0,3	
kamerhuur, niet-zelfstandig (per bed)	0,3	0,3	0,3	0,3		5
Aanleunwoning en serviceflat	1,0	1,0	1,0	1,1	0,3	1, 2

Opmerkingen:

- 1) per woning dient gemiddeld minimaal 0,5 parkeerplaats beschikbaar te zijn in categorie b of c zoals beschreven in artikel 5 lid 1.
- 2) in tegenstelling tot de CROW in publicatie 317 doet, wordt er in deze nota voor de functie Wonen geen onderscheid gemaakt tussen aanwezigheidspercentages voor bewoners en voor bezoekers. Dit is verrekend in een gezamenlijk aanwezigheidspercentage, en de hoogte van de parkeernorm is hier op aangepast.
- 3) op basis van de meest actuele regionaal vastgestelde prijsklassengrenzen.
- 4) uitgezonderd sociale koop
- 5) aandeel bezoekers afhankelijk van doelgroep. Bij studenten is deze in verhouding hoger dan bij arbeidsmigranten.

Werken

Norm: aantal pp per 100 m² bvo (glastuinbouwbedrijf norm per hectare)

	hoofdcentrum	dorpscentrum / schil hoofdcentrum	Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum	Westland overig	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kantoor zonder baliefunctie	1,8	2,2	2,3	2,8	5%	
Commerieel dienstverlening / kantoor met baliefunctie	2,3	2,6	3,1	3,8	20%	
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,8	2,2	2,6	2,6	5%	
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,9	1,1	1,3	1,3	5%	
Glastuinbouwbedrijf (per hectare)	-	-	-	4,0		1

Opmerkingen:

- 1) betreft kassen en bedrijfsgebouwen. Indien een bedrijf een naar verhouding groter dan gemiddeld oppervlakte m² bvo kantoor of laboratorium heeft, wordt voor deze beide functies de specifieke parkeernorm voor die functie gerekend.

Winkelen en boodschappen

Norm: aantal pp per 100 m² bvo

	hoofdcentrum	dorpscentrum / schil hoofdcentrum	Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum	Westland overig	aandeel bezoekers	opmerkingen
Hoofdcentrum	3,8	-	-	-	82%	1
Dorpscentrum / buurtwinkelcentrum	-	4,1	4,7	-	72%	1
Buurtsupermarkt < 750 m ² bvo	2,9	3,7	4,5	-	89%	2
Supermarkt 750 ≤ x < 3.300 m ² bvo	4,1	5,0	5,9	-	93%	2
Grote supermarkt ≥ 3.300 m ² bvo	7,0	7,9	8,7	-	84%	2
Groothandel in levensmiddelen	-	7,4	7,4	-	80%	
Kringloopwinkel	1,5	1,5	2,1	2,5	89%	
Showroom, geen onderdeel van meubel- of winkelboulevard	1,5	1,9	2,1	2,2	35%	3
Meubelboulevard / woonboulevard	-	2,3	2,6	-	93%	4
Bruin- en witgoedzaak grootschalig	4,7	6,6	8,6	10,0	92%	
Bouwmarkt	-	2,1	2,6	2,7	87%	5
Tuincentrum / Groencentrum	-	2,5	2,8	3,1	89%	5
Weekmarkt (per m ¹ kraam)	0,24	0,24	0,24	-	85%	

Opmerkingen:

- 1) van toepassing op alle detailhandelfuncties exclusief de apart gespecificeerde functies
- 2) bvo mag exclusief eventueel benodigde ruimte voor intern laden en lossen berekend worden. Dan dient het gebruik van deze ruimte voor laden en lossen wel juridisch vastgelegd te zijn, om zo te voorkomen dat deze ruimte later voor opslag wordt gebruikt. Tevens dient de verhouding WVO-BVO zonder laad- en losruimte logisch te zijn voor een supermarkt en de laad- en losruimte goed en veilig bereikbaar te zijn voor een vrachtwagen.
- 3) Woonwinkel of winkel in volumineuze artikelen: detailhandel die vanwege de omvang van de gevoerde artikelen een groot oppervlak nodig heeft voor de uitstraling, te weten de verkoop van auto's, boten, caravans, tuininrichtingsartikelen, grove bouwmaterialen, keukens, sanitair, landbouwmachines- en werktuigen en machinerieën ten behoeve van bedrijven.
- 4) niet van toepassing op de functie Woonwarenhuis zeer groot.
- 5) inclusief verkoopprijsruimte buiten

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Norm: aantal pp per eenheid, afhankelijk van specifieke functie

	hoofdcentrum	dorpscentrum / schil hoofdcentrum	Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum	Westland overig	aandeel bezoekers	opmerkingen
Arts / therapeut / Consultatiebureau (per behandelkamer)	2,0	2,0	2,5	2,5	55%	
Apotheek (per apotheek)	2,5	3,0	3,4	-	45%	
Begraafplaats / crematorium (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	-	-	35	35	97%	
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	0,2	0,2		
Verpleeg- en verzorgingshuis (per wooneenheid)	0,7	0,7	0,7	0,7	60%	

Onderwijs

Norm: aantal pp per eenheid of per 100m² bvo, afhankelijk van specifieke functie

	hoofdcentrum	dorpscentrum / schil hoofdcentrum	Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum	Westland overig	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kinderdagverblijf/creche (per 100 m ² bvo)	1,1	1,3	1,5	1,6	0 procent	1
Basisschool (per leslokaal)	1,0	1,0	1,0	1,0	0 procent	2, 3
Middelbareschool (per 100 leerlingen)	4,7	5,5	5,9	5,9	11 procent	3, 4
ROC (per 100 leerlingen)	5,7	6,4	6,8	6,9	7 procent	4
Hogeschool (per 100 studenten)	11,3	12,0	12,7	12,9	72 procent	4
Universiteit (per 100 studenten)	15,2	17,2	18,5	18,8	48 procent	4
Avondonderwijs (per 10 studenten)	5,5	6,6	7,8	11,5	95 procent	4

Opmerkingen:

- 1) excl. kiss en ride: aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2
- 2) excl. kiss en ride: aantal leerlingen x % leerlingen dat met de auto wordt gebracht x 0,3
- 3) indien de gymzaal 's-avonds of in het weekend als sportzaal wordt gebruikt, is voor deze momenten de parkeernorm voor 'sporthal, -zaal' van toepassing op de gymzaal.
- 4) bezoekers zijn studenten

Horeca en (verblijfs)recreatie

Norm: aantal pp per eenheid of per 100m² bvo, afhankelijk van specifieke functie

	hoofdcentrum	dorpscentrum / schil hoofdcentrum	Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum	Westland overig	aandeel bezoekers	opmerkingen
Cafe/bar/cafetaria (per 100 m ² bvo)	6,0	6,0	7,0	7,0	90%	1
Restaurant (per 100 m ² bvo)	10,0	10,0	14,0	14,0	80%	1
Discotheek (per 100m ² bvo)	8,9	15,9	22,8	22,8	99%	
Bungalowpark (per bungalow)	-	-	1,8	2,2	91%	
Camping (per standplaats)	-	-	-	1,3	90%	2
Hotel / Bed- en breakfast (per kamer)	1,0	1,0	1,0	1,2	77%	
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw (per 100 m ² bvo)	7,0	8,0	11,0	11,0	99%	

Opmerkingen:

- 1) bvo exclusief ruimte onoverdekt terras
- 2) excl. 10% voor gasten en bezoekers

Sport, cultuur en ontspanning

Norm: aantal pp per eenheid of per 100m² bvo, afhankelijk van specifieke functie

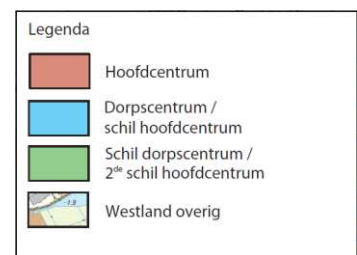
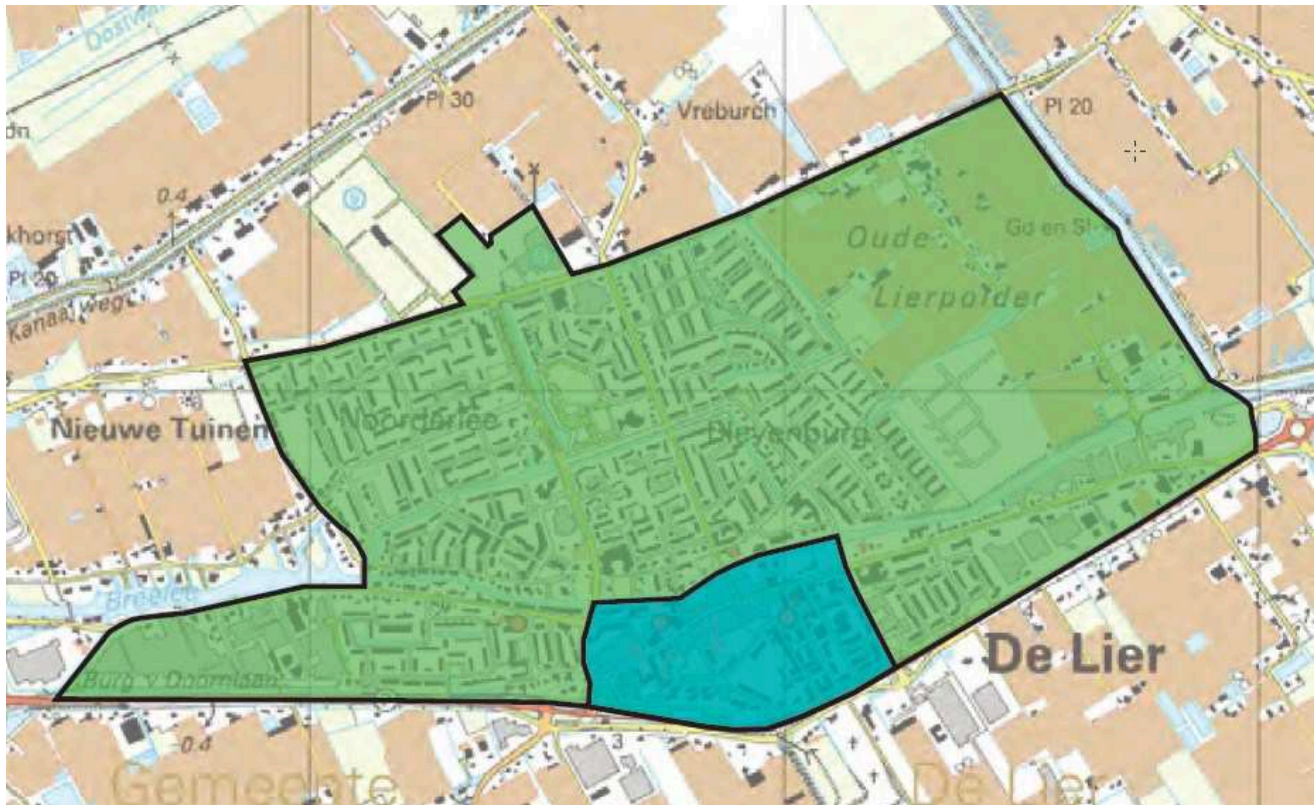
	hoofdcentrum	dorpscentrum / schil hoofdcentrum	Schil dorpscentrum / 2de schil hoofdcentrum	Westland overig	aandeel bezoekers	opmerkingen
Fitnessstudio/sportschool (per 100 m ² bvo)	1,9	3,9	5,3	7,0	87%	
Fitnesscentrum > 1.500 m ² bvo (per 100 m ² bvo)	2,2	5,0	6,8	7,9	90%	
Dansstudio (per 100 m ² bvo)	2,1	4,4	6,0	7,9	93%	
Sporthal, -zaal (per 100 m ² bvo)	1,4	2,2	3,0	3,7	94%	
Sportveld (per ha netto terrein)	-	-	27,0	27,0	95%	1
Tennisbaan (per baan)	3,0	3,0	3,0	3,0	90%	
Tennishal (per 100 m ² bvo)	0,4	0,5	0,6	0,6	87%	
Squashal (per 100 m ² bvo)	1,7	2,5	2,8	3,3	84%	
Zwembad (per 100m ² bassin)	-	11,1	12,5	14,3	97%	
Kunstijsbaan, kleiner dan 400m (per 100 m ² bvo)	1,5	1,8	2,1	2,3	98%	
Bowlingcentrum (per baan)	2,1	2,8	3,3	3,3	89%	
Biljartcentrum (per tafel)	1,1	1,4	1,6	2,0	87%	
Sauna / hammam (niet zijnde wellnesscentrum) (per 100 m ² bvo)	3,0	5,1	7,2	7,8	99%	
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum) (per 100 m ² bvo)	-	-	9,8	10,8	99%	
Bioscoop (per 100 m ² bvo)	4,2	9,0	12,2	14,7	94%	2
Filmtheater/filmhuis (per 100 m ² bvo)	3,6	6,3	8,9	10,9	97%	2
Theater/Schouwburg (per 100 m ² bvo)	8,9	9,5	11,3	13,5	87%	3
Casino (per 100 m ² bvo)	6,2	6,6	7,0	8,5	86%	
Volkstuin (per 10 tuinen)	-	-	1,5	1,6	100%	
Jachthaven (per ligplaats)	0,7	0,7	0,7	0,7		
Manege (per paardenhouderij)	-	-	-	0,5	90%	
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (per 100 m ² bvo)	5,4	6,4	7,2	7,6	97%	
Museum (per 100 m ² bvo)	0,7	0,9	1,2	1,2	95%	
Bibliotheek (per 100m ² bvo)	0,7	1,0	1,4	1,6	97%	
Sociaal cultureel centrum / wijk- of verenigingsgebouw (per 100m ² bvo)	3,0	3,0	3,0	3,0	90%	

Opmerkingen:

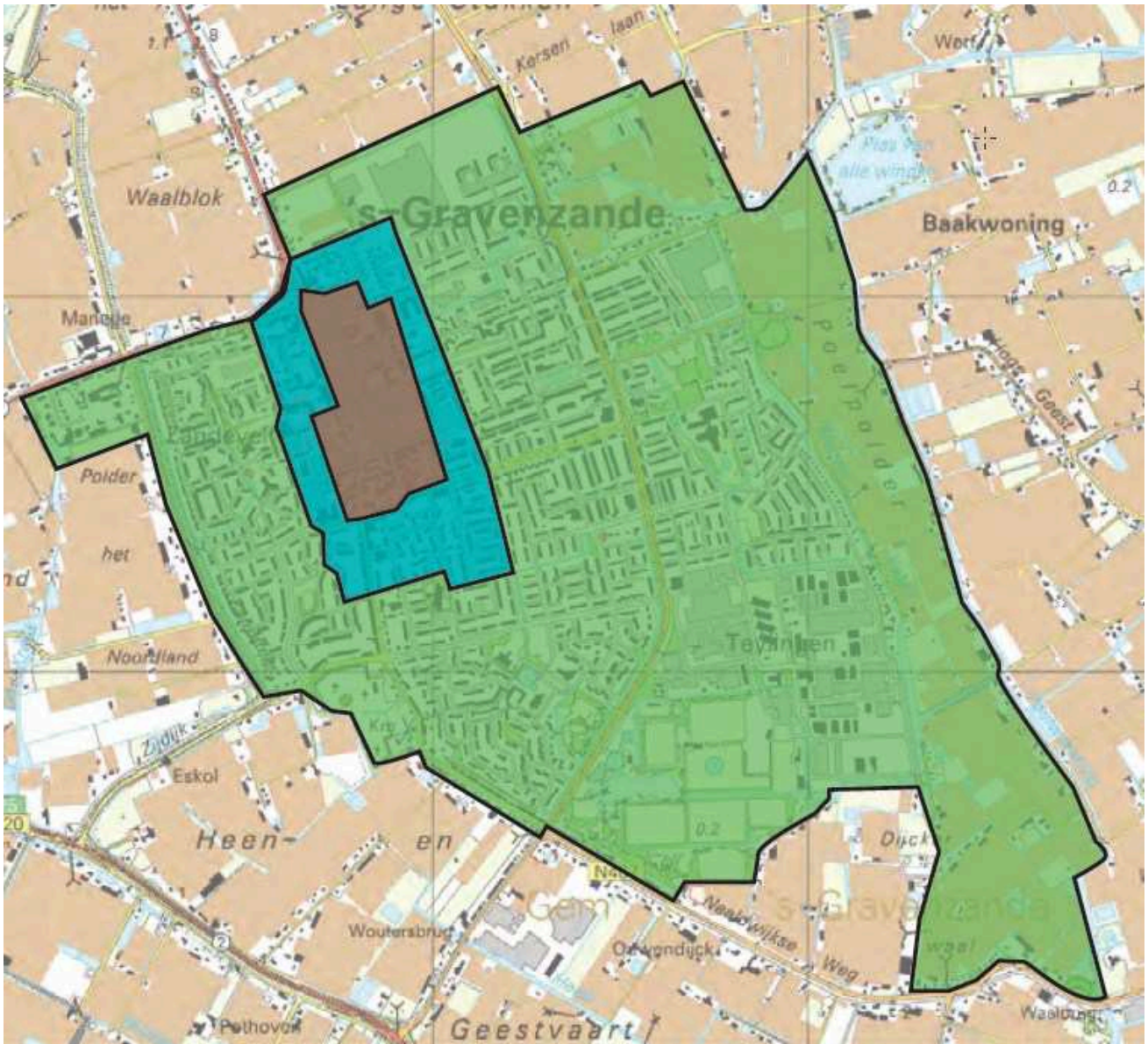
- 1) Parkeercijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.
- 2) 1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Bij een eventuele overlap tussen twee voorstellingen moet de norm met 40% worden verhoogd. Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand
- 3) 100 zitplaatsen is 300m² bvo





Bijlage 2: De gebiedsindeling ingezoomd

De Lier

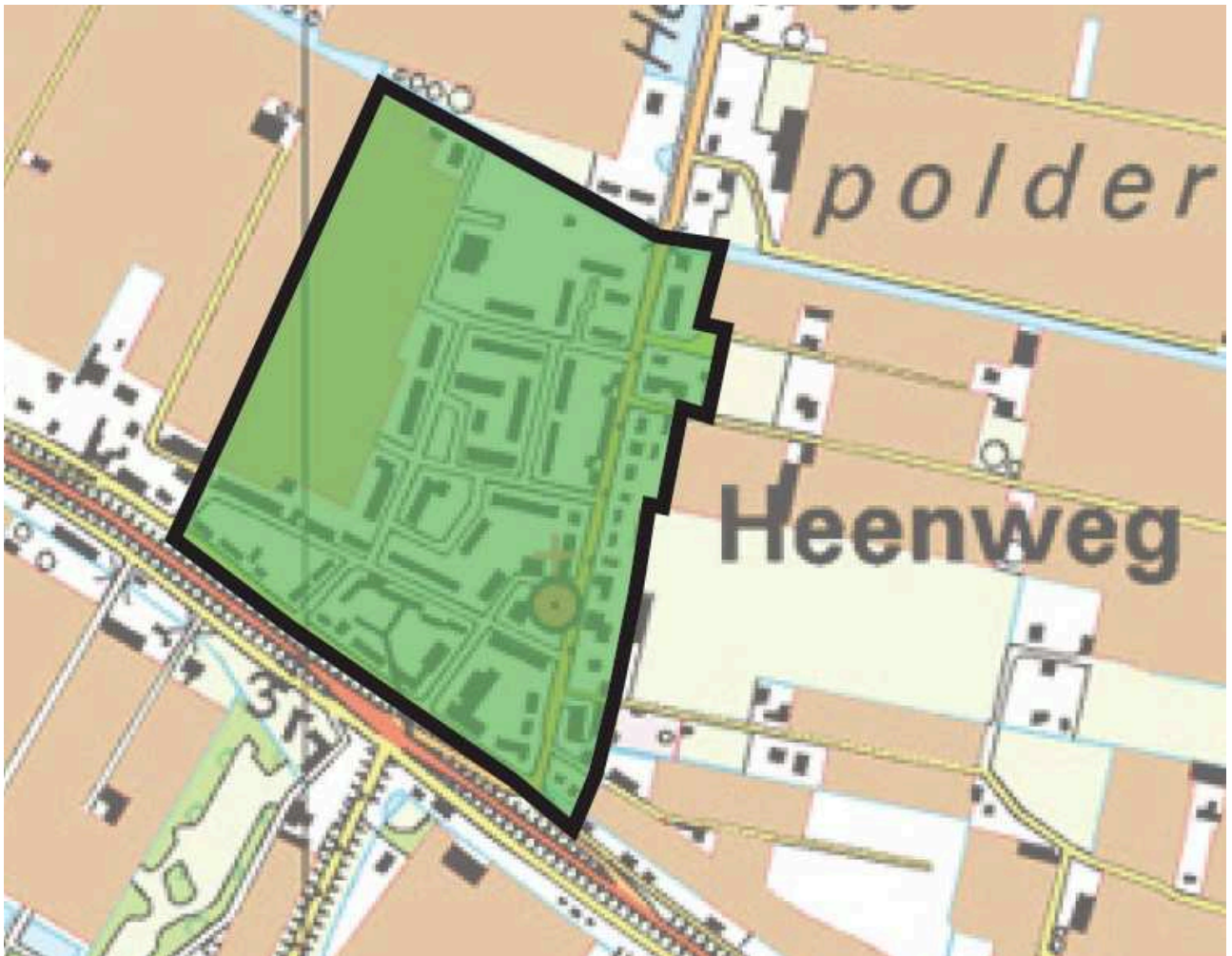






's-Gravenzande



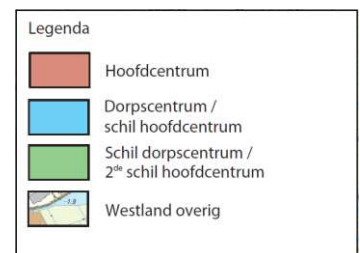
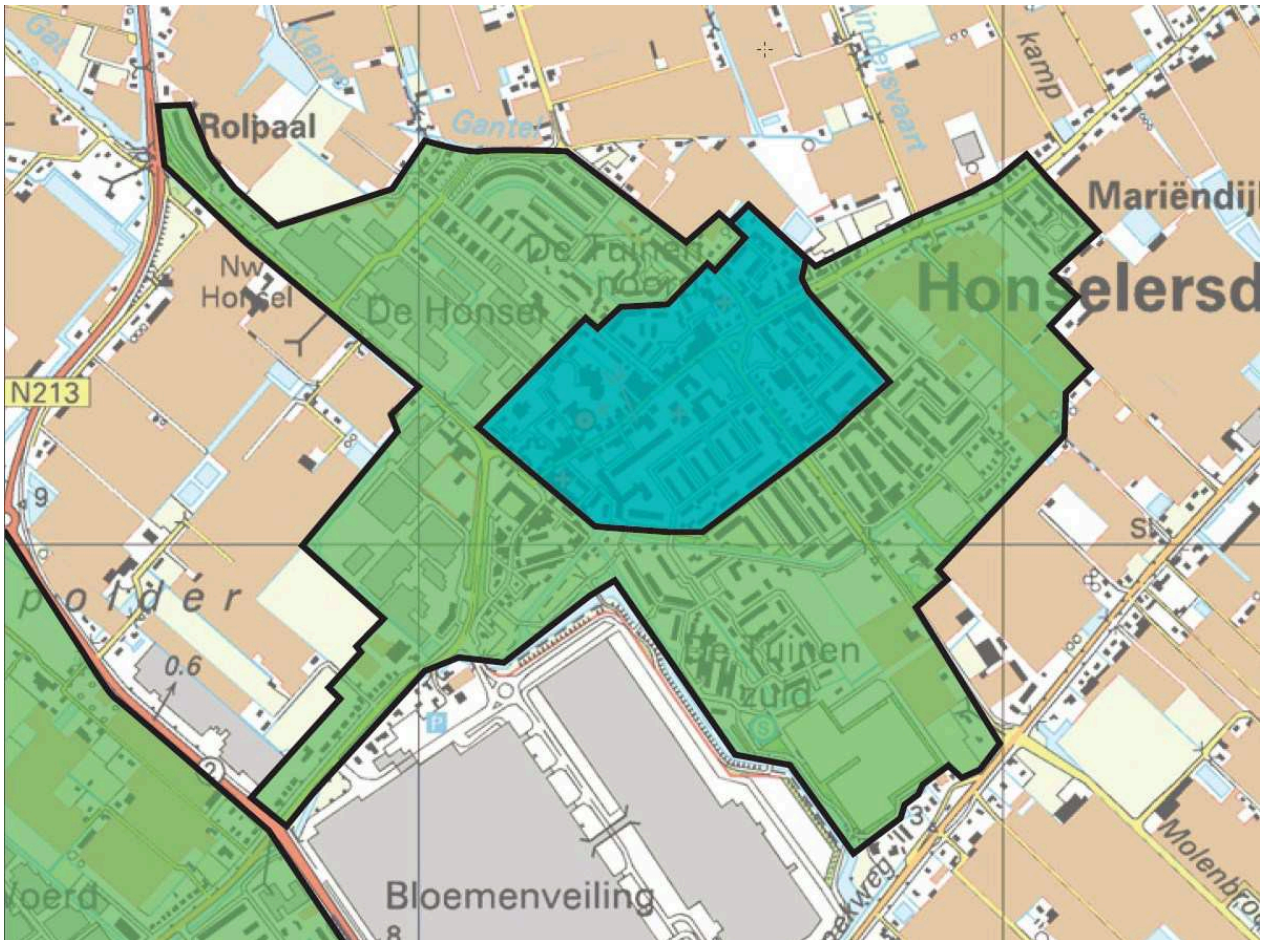
Legenda	
	Hoofdcentrum
	Dorpscentrum / schil hoofdcentrum
	Schil dorpscentrum / 2 ^{de} schil hoofdcentrum
	Westland overig

Heenweg

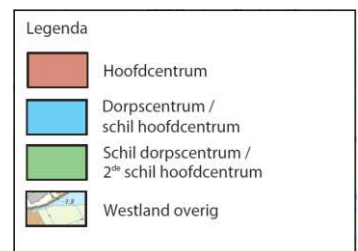
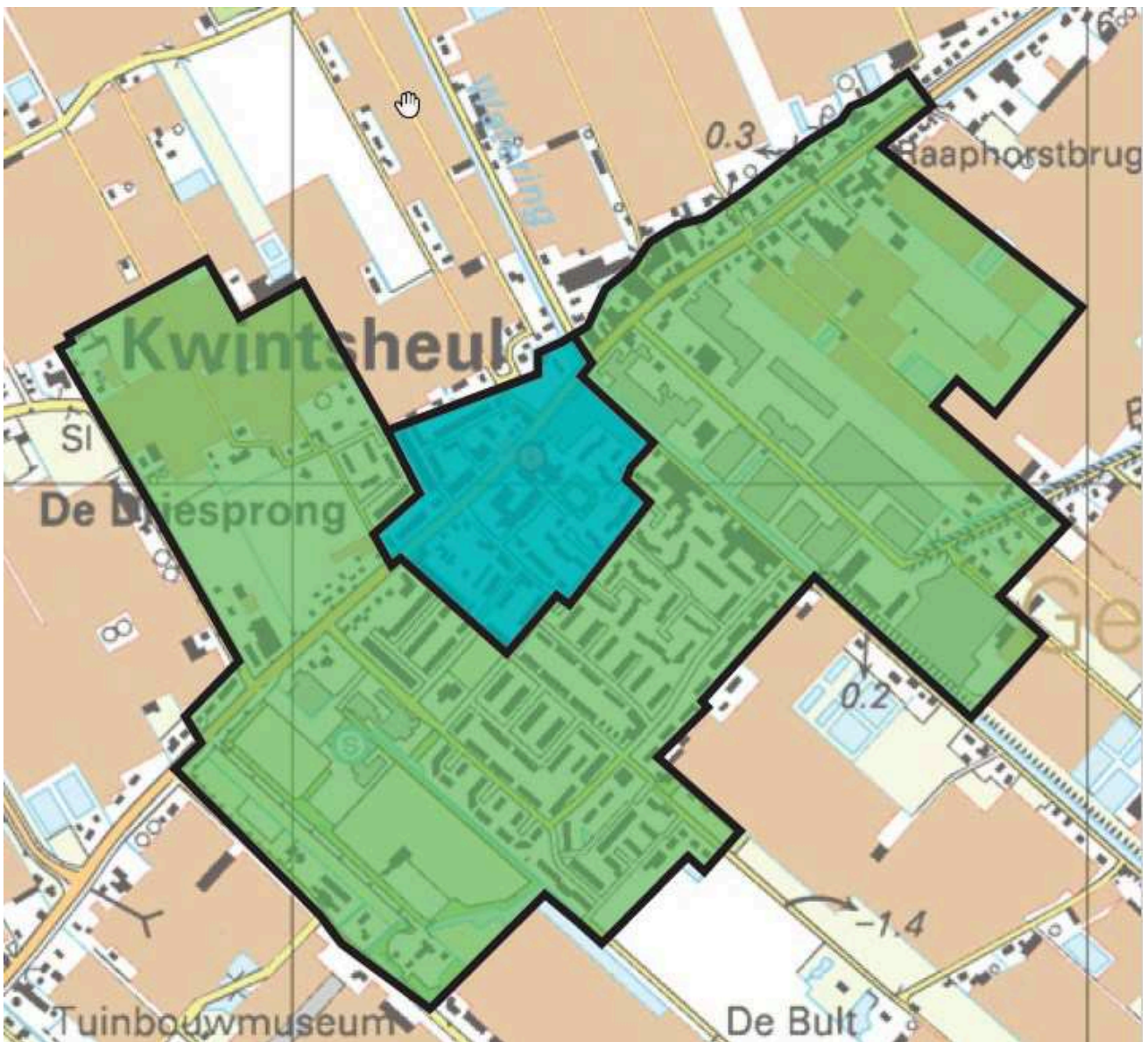


Legenda	
	Hoofdcentrum
	Dorpscentrum / schil hoofdcentrum
	Schil dorpscentrum / 2 ^{de} schil hoofdcentrum
	Westland overig

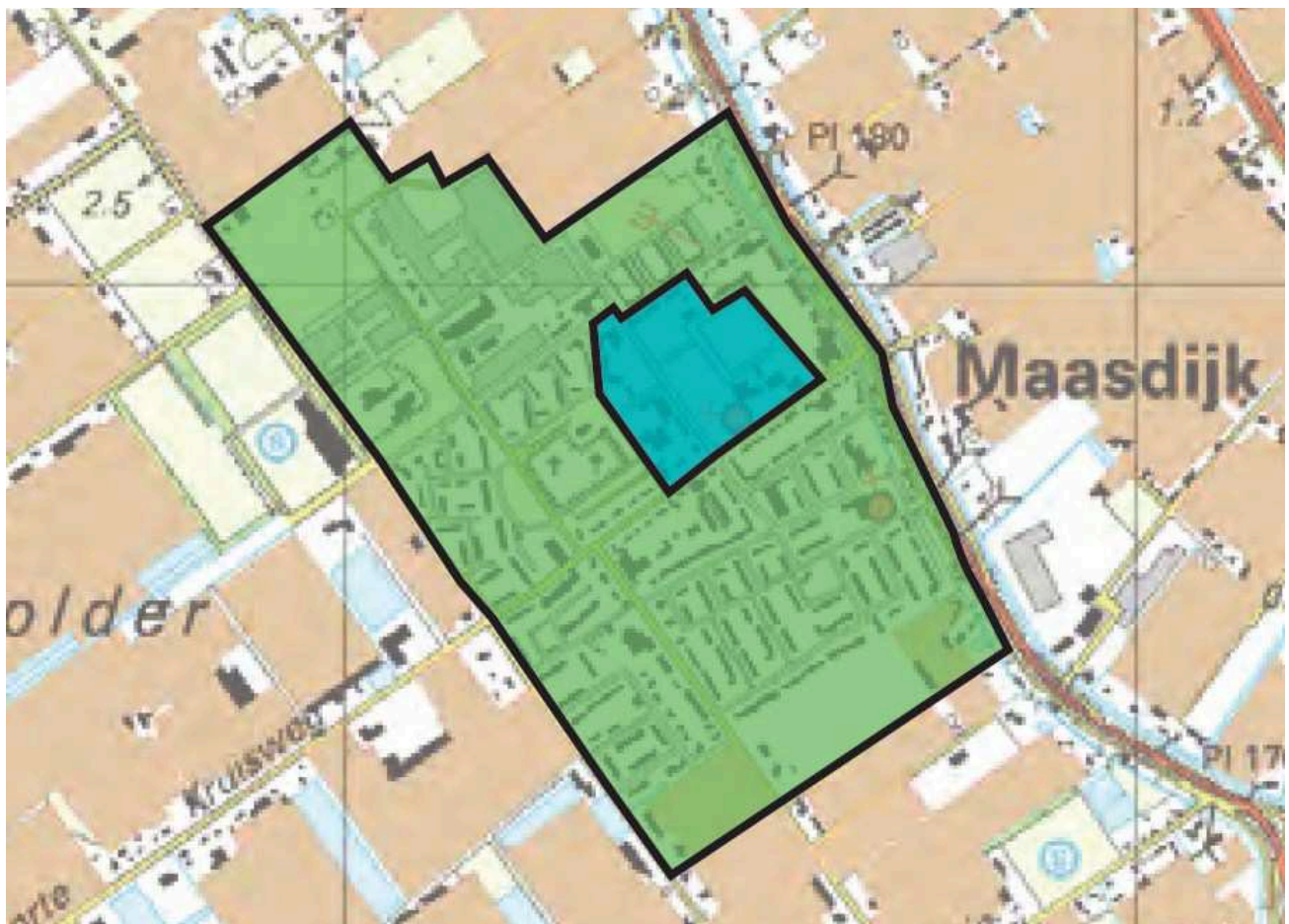
Honselersdijk







Kwintsheul

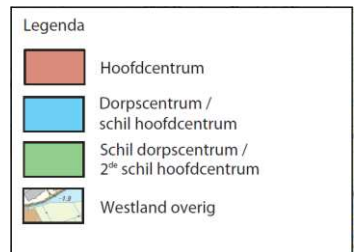
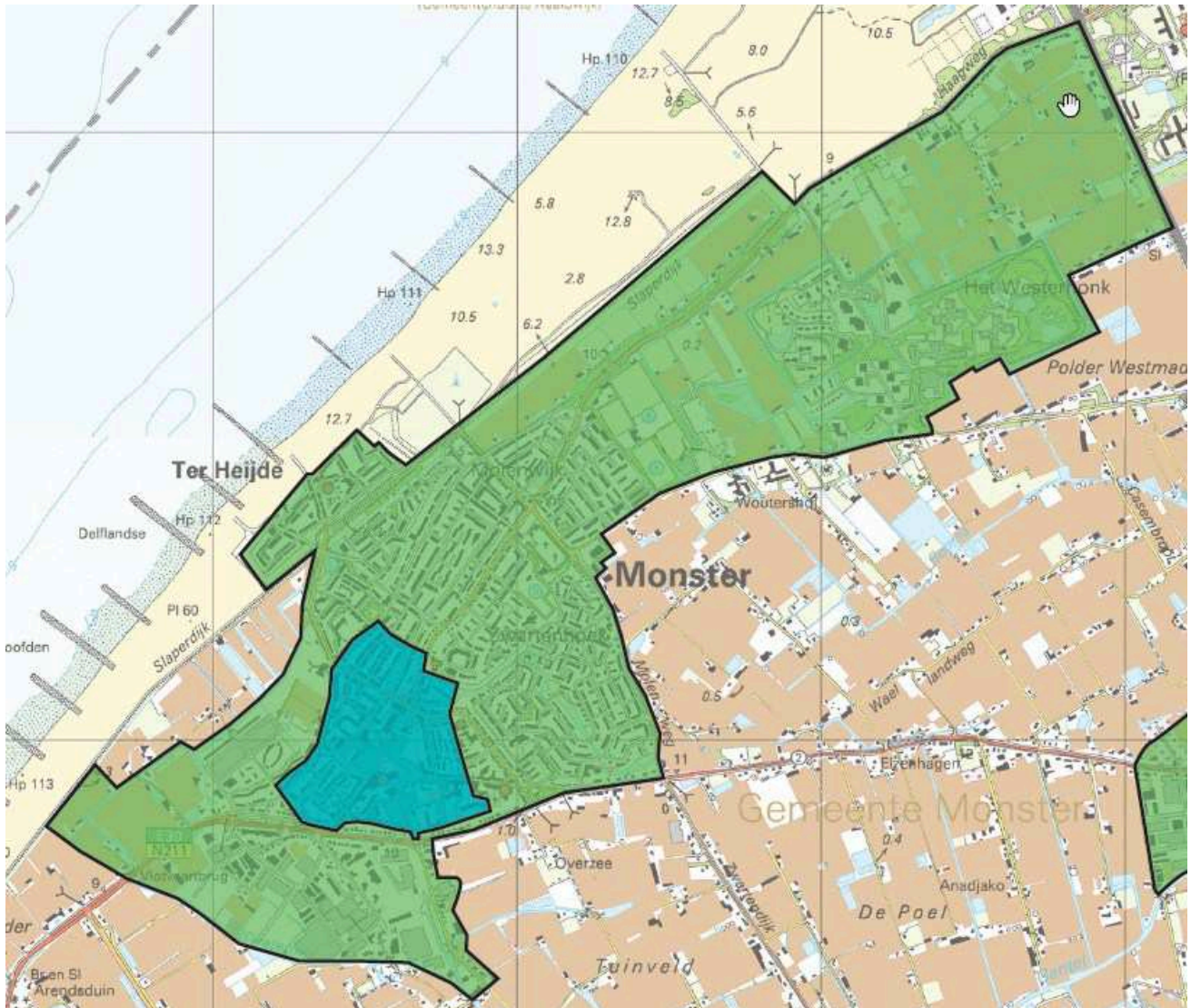


Maasdijk

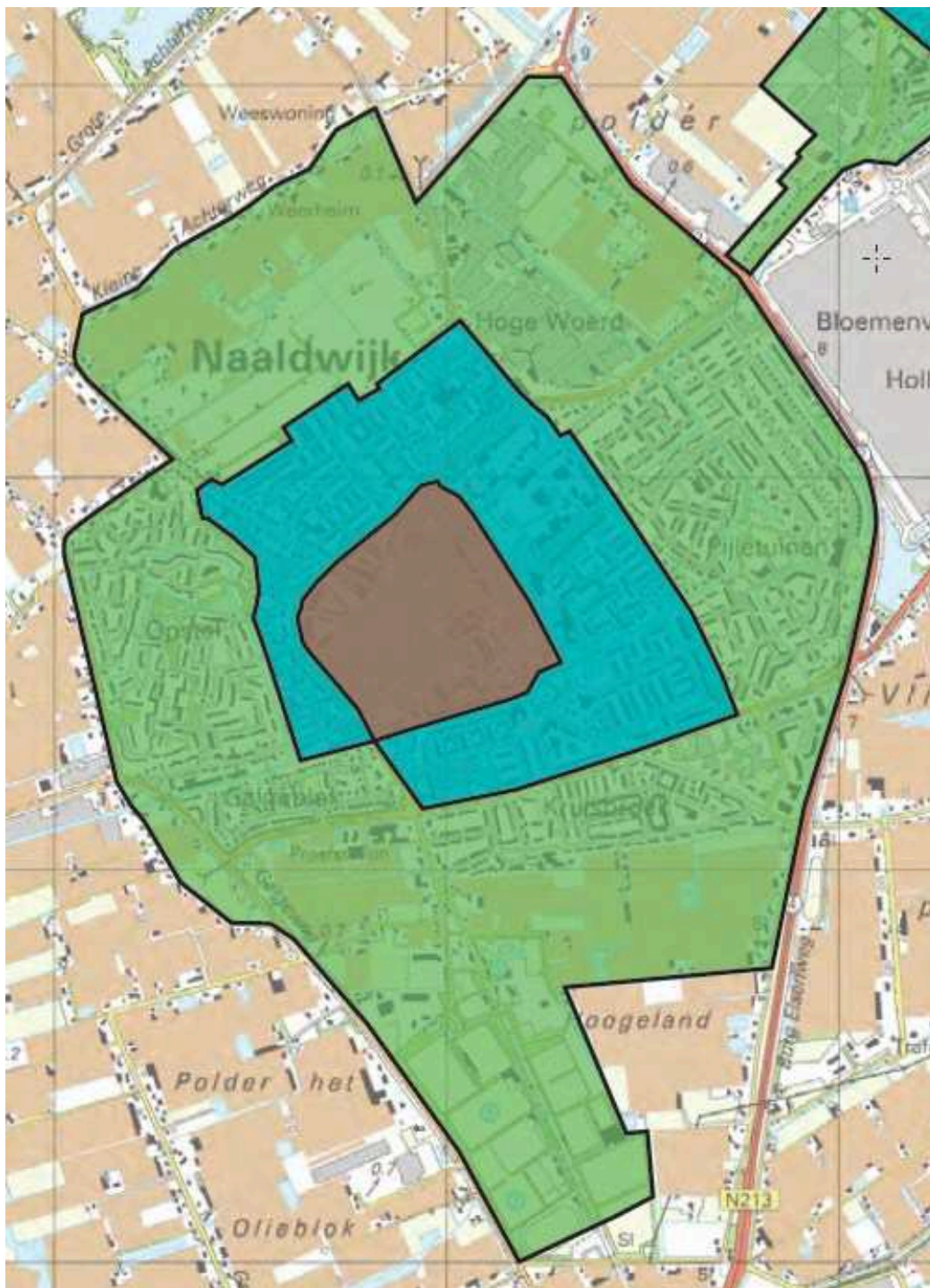






Legenda	
	Hoofdcentrum
	Dorpscentrum / schil hoofdcentrum
	Schil dorpscentrum / 2 ^{de} schil hoofdcentrum
	Westland overig

Monster en Ter Heijde

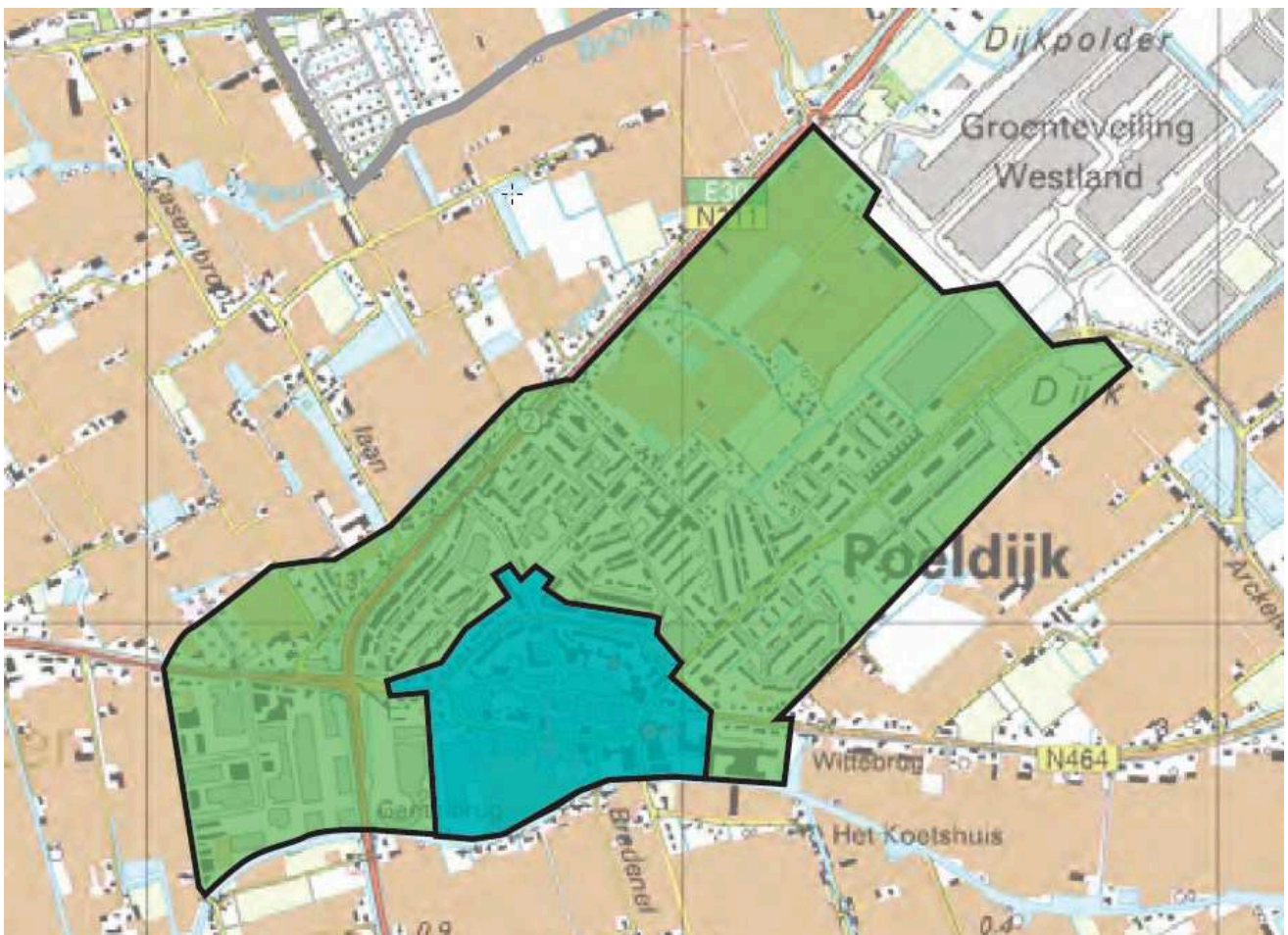






Naaldwijk



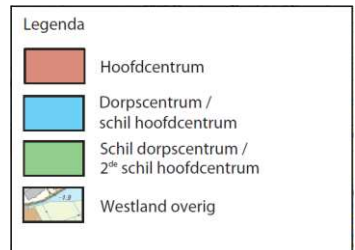
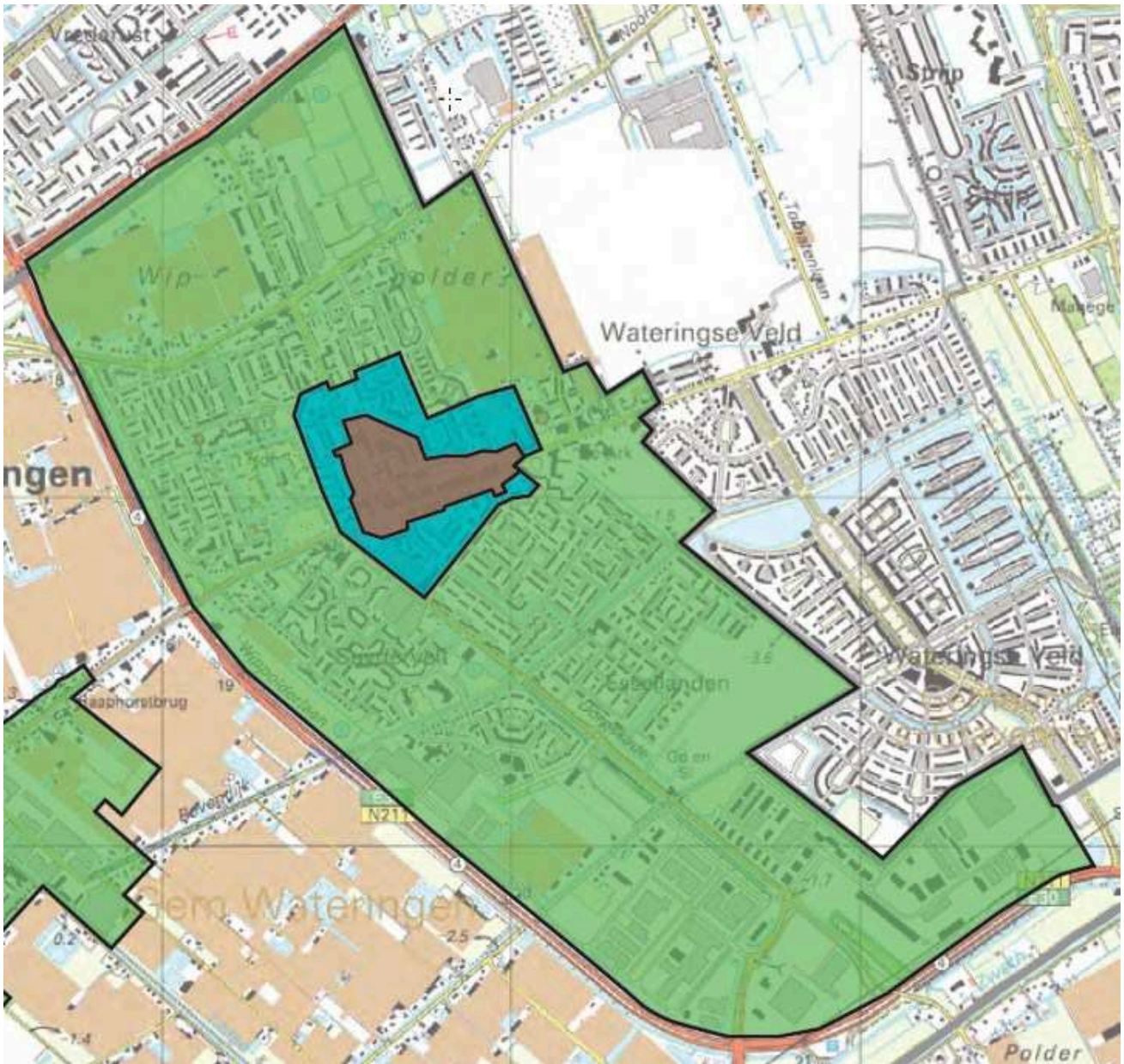
Legenda	
	Hoofdcentrum
	Dorpscentrum / schil hoofdcentrum
	Schil dorpscentrum / 2 ^{de} schil hoofdcentrum
	Westland overig

Poeldijk



Legenda	
	Hoofdcentrum
	Dorpscentrum / schil hoofdcentrum
	Schil dorpscentrum / 2 ^{de} schil hoofdcentrum
	Westland overig

Wateringen



Bijlage 3: Toelichting

Aanhef

De gemeente is verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening. Voor een goede ruimtelijke ordening is het onder andere van belang dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's. Voldoende betekent niet te weinig parkeerplaatsen, maar ook niet te veel parkeerplaatsen. Beide situaties kunnen namelijk negatieve gevolgen hebben op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Een overschot aan parkeerplaatsen betekent ook dat de schaarse ruimte inefficiënt wordt gebruikt. Om bij plannen in het omgevingsrecht te kunnen bepalen of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, werken we met parkeernormen. Met het volgen van de parkeernorm worden negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zoveel mogelijk voorkomen.

De parkeernormen in deze beleidsregel zijn gebaseerd op de meest actuele kengetallen voor parkeren die door het CROW zijn opgesteld (CROW-publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Deze kencijfers verschillen per stedelijkheidsgraad. Dit is het aantal adressen per vierkante kilometer. De gemeente Westland valt in de categorie 'Matig stedelijk gebied'.

Het CROW onderscheidt in publicatie 317 bijna 100 verschillende functies. Sommige onderscheiden die door het CROW worden gedaan zijn in de praktijk echter niet of moeilijk toetsbaar op het moment dat een aanvraag omgevingsvergunning wordt gedaan. De van toepassing zijnde kengetallen zijn daarbij vaak grotendeels overlappend. In die gevallen is ervoor gekozen om vergelijkbare functies / verschijningsvormen van functies samen te voegen tot één parkeernorm. Een aantal functies die door het CROW worden onderscheiden maar in de praktijk nu en waarschijnlijk ook in de toekomst niet zullen voorkomen in het Westland, zijn niet opgenomen in deze beleidsregel. Voor de functie 'Glastuinbouw' geldt dat het CROW hier geen specifieke kengetallen voor heeft bepaald, maar dat deze wel actueel zijn voor het Westland. Voor deze functie is een norm opgesteld op basis van ervaringscijfers. Voor de functies 'Tennisbaan' en 'Sociaal cultureel centrum / wijk- of verenigingsgebouw' geldt dat er in de CROW publicatie 317 geen kengetallen meer voor opgenomen zijn, terwijl ze wel relevant zijn voor het Westland. Daarom is er voor gekozen om voor deze functies de normen te behouden zoals deze in hoofdstuk 7 van het Westlands Verkeer en Vervoersplan waren opgenomen.

De CROW-kengetallen kennen een bandbreedte. Conform het geldende parkeerbeleid is ervoor gekozen om het hoogste getal van de bandbreedte als norm vast te stellen. In gevallen dat functies zijn samengevoegd, is maatwerk toegepast. Voor de functie 'Hotel' is ervoor gekozen om de hogere norm uit het WVVP over te nemen. Voor de functies in de categorie 'Wonen' geldt dat de bijbehorende aanwezigheidspercentages die door de CROW worden onderscheiden voor bewoners en bezoekers zijn samengevoegd, en daarop ook de parkeernormen zijn aangepast.

Bij de parkeernormen behoren ook aanwezigheidspercentages. Ook de vastgestelde aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 317. Bij het ontbreken van aanwezigheidspercentages voor de functies 'sociaal cultureel', 'bibliotheek', 'museum', 'restaurant' en 'café' in publicatie 317, zijn voor deze functies de aanwezigheidspercentages behouden zoals deze in hoofdstuk 7 van het Westlands Verkeer en Vervoersplan waren opgenomen. Voor de functie wonen geldt dat de aanwezigheidspercentages die in publicatie 317 voor bewoners en bezoekers worden onderscheiden, zijn samengevoegd tot één gezamenlijk aanwezigheidspercentage.

Artikel 1 Reikwijdte

Geen toelichting nodig

Artikel 2 Beleidskader

Geen toelichting nodig

Artikel 3 stappenplan voor de parkeertoets

Voor het begrijpen van het model wordt geadviseerd de toelichting van artikelen 4 en 5 te lezen.

Artikel 4 Het bepalen van de parkeervraag

Voor het bepalen van de gevolgen die een ontwikkeling heeft op de vraag naar parkeerplaatsen, zijn vier aspecten relevant:

- I. *Aard en grootte van het ruimtelijk programma dat wordt toegevoegd:*
Verschillende functies kennen een verschillende parkeervraag. Daarom worden bij de parkeernormen verschillende functies onderscheiden met elk een eigen norm. De parkeernorm is, afhankelijk van de functie, per eenheid of per bruto vloeroppervlak. Uiteraard is het voor de parkeervraag van een ontwikkeling ook van belang hoeveel eenheden of m² bvo van een functie er wordt toegevoegd. Voor wonen geldt dat de parkeernorm ook afhankelijk is van de van toepassing zijnde prijsklasse.
- II. *Aard en grootte van het ruimtelijk programma dat verdwijnt:*
Het is vaste jurisprudentie dat er bij een ontwikkeling voldoende extra parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd om aan de toename van de parkeerbehoefte te kunnen voldoen. Een eventueel historisch tekort kan niet op een initiatiefnemer worden afgewenteld. In het geval een ontwikkeling tot gevolg heeft dat er ook een bestaand ruimtelijk programma verdwijnt, is voor het bepalen van de toename ook de parkeerbehoefte van het programma dat verdwijnt relevant. Hierbij zijn ook de verschillen in aanwezigheidspercentages tussen de nieuwe en huidige functie van belang.
- III. *De locatie van de ontwikkeling:*
De parkeervraag die een functie genereert, is bij veel functies ook afhankelijk van de locatie van de functie. Zo wordt deze beïnvloed door de stedelijkheidsgraad van de gemeente waarin een functie ligt. Ook is bij de meeste functies de situering van de locatie binnen de gemeente relevant. Daarom worden in deze beleidsregel verschillende zones onderscheiden waarvoor verschillende parkeernormen gelden. In deze normering wordt rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad van Westland, die voor de gehele gemeente hetzelfde is.
- IV. *Aanwezigheidspercentages:*
De parkeervraag van functies is niet altijd maximaal, maar fluctueert per periode van de dag en week. Doordat de piekmomenten in parkeerbehoefte van verschillende functies niet altijd volledig samenvallen, zijn voor verschillende functies opgeteld in totaal vaak minder parkeerplaatsen nodig dan de verschillende maxima bij elkaar. In de praktijk werkt dit uiteraard alleen voor zover verschillende functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

Indien een mobiliteitsplan benodigd is, geldt dat de aanvrager aan de hand van relevante informatie over bijvoorbeeld de volgende aspecten moeten toelichten wat de te verwachte parkeerbehoefte is van het initiatief gedurende de verschillende momenten van de week.

- het aantal gelijktijdig aanwezige werknemers (maximaal, gemiddeld);
- het aantal gelijktijdig aanwezige bezoekers (maximaal, gemiddeld);
- herkomstlocaties van de werknemers en bezoekers;
- mobiliteitsbeleid binnen de organisatie (zoals een fietsstimuleringsplan).

De gemeente zal het mobiliteitsplan toetsen.

Artikel 5 Het bepalen van het parkeeraanbod

Voor het bepalen van de gevolgen die een ontwikkeling heeft op het aanbod van parkeerplaatsen, zijn twee aspecten relevant:

I. *De mate waarin de ontwikkeling voorziet in (extra) parkeerplaatsen:*

Voor het effect dat een ontwikkeling heeft op de parkeersituatie ter plaatse, zijn uiteraard niet alleen de gevolgen van een ontwikkeling op de parkeervraag van belang, maar ook de gevolgen van de ontwikkeling op het aanbod aan parkeerplaatsen. In het geval van parkeren op eigen terrein bij woningen geldt dat het theoretisch aantal auto's dat op eigen terrein kan parkeren in de praktijk niet altijd overeenkomt met het aantal auto's dat ook daadwerkelijk op eigen terrein zal parkeren. Zo zullen op een lange oprit niet altijd meerdere auto's worden geparkeerd. En doen garageboxen ook vaak dienst als opslag. Vandaar dat bij parkeren op eigen terrein bij een woning in sommige gevallen met berekeningsaantallen wordt gerekend die afwijken van wat in theorie maximaal mogelijk zou zijn. Uiteraard is het van belang dat parkeerplaatsen bruikbaar zijn, vandaar dat de parkeerplaatsen moeten voldoen aan minimale eisen wat betreft maatvoering.

II. *De mate waarin de beschikbare parkeerplaatsen uitwisselbaar zijn:*

De parkeervraag van afzonderlijke functies fluctueert per periode van de dag en week (aanwezigheidspercentages). Doordat de piekmomenten in parkeerbehoefte van verschillende functies niet altijd volledig samenvallen, zijn voor verschillende functies gezamenlijk vaak minder parkeerplaatsen nodig dan de verschillende maxima bij elkaar. In de praktijk werkt dit uiteraard alleen voor zover functies van uitwisselbare parkeerplaatsen gebruik maken. Vandaar dat in deze beleidsregel drie type parkeerplaatsen worden onderscheiden.

Artikel 6 Afwijken van de eis van het parkeren op eigen terrein

Op het moment dat een ontwikkeling op eigen terrein onvoldoende parkeerplaatsen kan realiseren om aan de toename van de parkeerbehoefte te voldoen, is een planologische afwijking nodig van de eis tot parkeren op eigen terrein. Het bepalen of deze afwijking kan worden verleend, wordt gedaan door middel van een integrale afweging. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de parkeersituatie ter plaatse, maar wordt ook gekeken naar de gevolgen van de ontwikkeling op andere beleidsterreinen zoals economie, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedenbouw. Als input voor deze integrale afweging kan er vanuit het perspectief van parkeren worden gekeken of er in bestaand openbaar gebied mogelijkheden zijn om de extra parkeervraag op te vangen. Twee aspecten zijn hierbij relevant:

I. *De mogelijkheden die er zijn om extra gebruik te maken van bestaande openbaar toegankelijke parkeerplaatsen:*

Indien een ontwikkeling niet in voldoende parkeerplaatsen voorziet om in de toename van de parkeerbehoefte te voorzien, heeft dit gevolgen voor de parkeerdruk in de openbare ruimte. Om een goede afweging te kunnen maken of extra gebruik van bestaande openbaar toegankelijke parkeerplaatsen mogelijk en gewenst is, is het van belang dat inzichtelijk wordt gemaakt wat de gevolgen van de ontwikkeling zijn voor deze parkeerdruk in de openbare ruimte. Hiervoor wordt tenminste gekeken naar:

- het aantal parkeerplaatsen dat extra benodigd is: het maakt verschil of er nog behoefte is aan het extra gebruik van 1 of het extra gebruik van 10 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.
- het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen dat in de directe omgeving aanwezig is: het maakt voor het effect in het openbaar gebied verschil of er nog behoefte is aan het gebruik van 1 pp, terwijl er maar 3 openbaar toegankelijke

parkeerplaatsen in de directe omgeving aanwezig zijn, of dat deze behoefte er is terwijl er 100 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in de directe omgeving aanwezig zijn. Indicatief voor de directe omgeving zijn de maximaal aanvaardbare loopafstanden zoals toegelicht in paragraaf 5.4.

- de bezetting van deze bestaande parkeerplaatsen: het maakt verschil of de aanwezige openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voor maar 10% bezet zijn op de relevante momenten, of voor 100%. Wat als vol wordt ervaren verschilt per type gebied. In gemengde gebieden wordt 85% bezetting ervaren als vol. In woonwijken wanneer 90% van de openbare parkeerplaatsen bezet is. In situaties met korte parkeertijden en veel parkeerwisselingen is dit al bij 80%. Maar ook in deze situaties speelt de verhouding met het aantal aanwezige parkeerplaatsen een rol. Hoe beperkter het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is, des te groter de invloed is van toeval op het resultaat van een parkeertelling, en des te eerder de maximaal gewenste bezettingsgraad bij een kleine toename van het aantal parkeerders (welke niet het gevolg is van het initiatief) wordt overschreden. Bij het bepalen van de beschikbare restcapaciteit dient hiermee rekening gehouden te worden. In paragraaf 5.1 wordt toegelicht hoe de bestaande parkeerdruk in de directe omgeving kan worden bepaald.
- Of er ook momenten zijn waarop de parkeerdruk in de openbare ruimte afneemt als gevolg van de ontwikkeling: indien het een ontwikkeling betreft waarbij er ook één of meerdere functies verdwijnen, is het ook mogelijk dat de ontwikkeling voor sommige momenten van de dag/week parkeerplaatsen tekort komt, maar op andere momenten ervoor zorgt dat er per saldo juist een toename is van het aantal beschikbare openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.

Door bovenstaande aspecten voor de verschillende maatgevende momenten van de dag/week in kaart te brengen, ontstaat een goed beeld van de mogelijke gevolgen van een ontwikkeling voor de parkeerdruk in de openbare ruimte. Wat maatgevende momenten zijn, is daarbij afhankelijk van de piekperioden qua parkeervraag van zowel de toe te voegen functies(s) als die van de bestaande omliggende functie(s). Met alle momenten moet rekening worden gehouden

De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen.

II. *De mogelijkheden die er zijn om in het openbaar gebied extra parkeerplaatsen te realiseren:*

Op het moment dat redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, en er in het openbaar gebied onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is om een extra parkeervraag als gevolg van het initiatief op te vangen, kan in overleg met de gemeente worden gekeken of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied te realiseren. Ruimte voor parkeren zal altijd ten koste gaan van ruimte voor een andere functie. Vaak is dit groen, dat al spaarzaam aanwezig is in het Westland. Deze gevolgen worden meegenomen in de integrale belangenafweging.

III. *De maximaal aanvaardbare loopafstanden:*

Bij beide hierboven beschreven opties spelen de maximaal aanvaardbare loopafstanden van zowel de toe te voegen functie(s) als de reeds aanwezige functie(s) een rol. Indien gebruikers van een nieuwe functie namelijk gebruik moeten gaan maken van al bestaande openbaar toegankelijke parkeerplaatsen, is het relevant dat ook voor de gebruikers van de omliggende functies binnen aanvaardbare loopafstand voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven.

Als uitkomst van deze analyse zijn grofweg twee situaties mogelijk, met elk een ander advies vanuit parkeren tot gevolg:

- I. De parkeerdruk blijft naar verwachting op alle relevante momenten acceptabel (onder de maximaal gewenste bezettingsgraad) of, als de parkeerdruk in de huidige situatie op sommige momenten al hoger is dan de maximaal gewenste bezettingsgraad, de parkeerdruk ontwikkelt zich als gevolg van het initiatief naar verwachting per saldo neutraal of positief: vanuit parkeren bezien kan worden ingestemd met het initiatief. Er wordt als onderdeel van de integrale afweging nog wel beoordeeld of extra gebruik van bestaande openbaar toegankelijke parkeerplaatsen door dit initiatief wel gewenst is.
- II. Er is op relevante momenten onvoldoende restcapaciteit aanwezig, of, als de parkeerdruk in de huidige situatie op sommige momenten al hoger is dan de maximaal gewenste bezettingsgraad, de parkeerdruk ontwikkelt zich als gevolg van het initiatief per saldo negatief: vanuit parkeren bezien volgt een negatief advies op deze ontwikkeling.

Artikel 7 Inherente afwijkingsbevoegdheid

Dit speelt bijvoorbeeld bij ontwikkelingen welke speelden ten tijde van het opstellen van deze nieuwe parkeernormen, waarbij door het gemeentebestuur reeds afspraken gemaakt zijn over de toe te passen parkeernormen. Of wanneer recent met de oude parkeernormen positief is geoordeeld op een aanvraag omgevingsvergunning of quick scan, terwijl toepassing van de met dit document vastgestelde parkeernormen deze ontwikkeling onhaalbaar zou maken. Een verzoek tot toepassing van de hardheidsclausule moet altijd deugdelijk onderbouwd worden, dit ter beoordeling van het bevoegd gezag. Hierbij kan onder andere gedacht worden de volgende punten:

- een beschrijving van de casus waaruit blijkt dat de situatie bijzonder is;
- waarom hier in de beleidsregel parkeernormen niet in is voorzien;
- waarom en op welke wijze kan worden aangesloten op parkeernormen waar wel in is voorzien;
- wat het nadeel is voor betrokkene en waarom dit onevenredig is ten opzichte van anderen.

Artikel 8 Citeerregel

Geen toelichting nodig

Artikel 9 Inwerkingtreding

Geen toelichting nodig