GEMEENTE HOORN

Raadsbesluit

Zaaknummer: 1575723

Steller: S.J.W. Balunywa
Team: Ingenieursbureau

gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 22-05-2018

betreft: Vaststellen Parkeernormennota Hoorn

De Raad van de gemeente Hoorn besluit:

1. de Parkeernormennota Hoorn vast te stellen, waarvan de kernpunten zijn dat:
   a) parkeernormen goed verankerd worden in een bestemmingsplan;
   b) de huidige werkwijze waarop de gemeente omgaat met parkeernormen wordt vastgelegd;
   c) bij nieuwbouw, verbouw en functiewijziging van gebouwen een goede afstemming tussen parkeervraag en aanbod op basis van parkeernormen wordt afgedwongen;
2. de Parkeernormennota Hoorn in werking te laten treden op 1 juli 2018;
3. de planologische procedure te starten voor het in procedure brengen van het ontwerp van het facetbestemmingsplan Parkeren.

Hoorn, 28 JUNI 2018

de griffier,

de voorzitter,

Bekendmaking:
- door opname in het Gemeenteblad
- middels publicatie in de staatscourant

GEMEENTE HOORN

Collegebesluit

Zaaknummer: 1575723

Steller: S.J.W. Balunywa

Gelezen het voorstel van Ingenieursbureau
Vaststellen Parkeernormennota Hoorn

d.d. 22-05-2018

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoorn besluit:

De raad voor te stellen om:

1. de Parkeernormennota Hoorn vast te stellen, waarvan de kernpunten zijn dat:
   a) parkeernormen goed verankerd worden in een bestemmingsplan;
   b) de huidige werkwijze waarop de gemeente omgaat met parkeernormen wordt vastgelegd;
   c) bij nieuwbouw, verbouw en functiewijziging van gebouwen een goede afstemming tussen parkeervraag en aanbod op basis van parkeernormen wordt afgedwongen;
2. de Parkeernormennota Hoorn in werking te laten treden op 1 juli 2018;
3. de planologische procedure te starten voor het in procedure brengen van het ontwerp van het facetbestemmingsplan Parkeren.

te bepalen dat bovenstaand wordt bekendgemaakt:

- door opname in het Gemeenteblad
- middels publicatie in de staatscourant

Aldus vastgesteld 22 MEI 2018

College van burgemeester en wethouders

de secretaris,

de burgemeester,

GEMEENTE HOORN

PARKEERNORMENNOTA HOORN

16-05-2018



Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Wat is een parkeernormennota 4
1.2 Doelstelling van deze nota 4
1.3 Aanleiding 4
1.4 Leeswijzer 5

2 Kaders en uitgangspunten 6
2.1 Koppeling tussen het bestemmingsplan en de parkeernormennota 6

3 Bepaling van parkeernormen voor gemeente Hoorn 8
3.1 Eigenschappen van gemeente Hoorn 8
3.2 Stedelijkheidsgraad van Hoorn: sterk stedelijk 8
3.3 Gebiedsindeling 9
3.4 Parkeerdruk en autobezit 10

4 Toepassing van parkeernormen in gemeente Hoorn 12
4.1 Uitgangspunten bij de toepassing van parkeernormen 12
4.2 Bepaling van de parkeereis 13
4.3 Ontheffing van de parkeereis 14

5 Stappenplan: Vaststellen benodigd parkeeraanbod 16

Bijlage I: Algemene definities 18

Bijlage II: Hoorn in cijfers 20

Bijlage III: Gereguleerd parkeergebied van gemeente Hoorn 27

Bijlage IV: De te hanteren parkeernormen 28

Bijlage V: Maatvoering van parkeerplaatsen 43

Bijlage VI: Voorbeeld berekening van de parkeereis 46

1 Inleiding

Hoorn is een stad van mogelijkheden en een stad waar diverse ontwikkelingen gaande zijn. Parkeren speelt hierin een belangrijk rol omdat het een positieve bijdrage kan leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Daarnaast zorgt het ook voor de versterking van het economisch functioneren van de stad.
Met de juiste benadering van het parkeeraspect wordt ervoor gezorgd dat het parkeren van een auto bij nieuwe ontwikkelingen op een goede wijze plaatsvindt en dat de stad bovendien aantrekkelijk blijft. In deze parkeernormennota wordt de focus gelegd op de toepassing van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen voor woningbouw, kantoren, winkels en andere voorzieningen.

1.1 Wat is een parkeernormennota

In een parkeernormennota wordt het beleid vastgelegd ten aanzien van het benodigde parkeeraanbod bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente maar ook ten behoeve van de bestemmingplannen. Deze nota is een instrument waarmee de gemeente Hoorn bij ruimtelijke ontwikkelingen transparante en eenduidige keuzes kan maken ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het dient als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

1.2 Doelstelling van deze nota

Het doel van de parkeernormennota is het vastleggen van afspraken waarbij parkeerplaatsen worden gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen zodat deze ontwikkelingen gefaciliteerd kunnen worden zonder dat de parkeerdruk in de openbare ruimte hierdoor toeneemt. Hierbij wordt rekening gehouden met de stedelijke eigenschappen (autobezit, bevolkings- en bebouwingsdichtheid van de gemeente Hoorn) en toekomstige ontwikkelingen van de stad. Deze nota maakt het voor belanghebbenden, bedrijven en ontwikkelaars inzichtelijk welke parkeernormen gehanteerd worden bij nieuwbouw, verbouw en functiewijziging.

1.3 Aanleiding

De afgelopen jaren is regelmatig discussie gevoerd over parkeernormen bij ontwikkelingen die beslag leggen op de openbare ruimte. Er is sprake van intensivering van de stad, behoefte aan verdere stadsontwikkeling, (langzame) stijging van het gemiddeld autobezit in de stad, een hoge parkeerdruk in sommige gebieden, ontwikkelaars die op eigen terrein niet kunnen voldoen aan de parkeereis, en in gebieden zoals de binnenstad gaat de ruimte voor de auto ten koste van ruimte voor andere functies. Het hanteren van passende parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van belang om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.

Daarnaast vervallen per 1 juli 2018 de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening voor alle bestemmingsplannen. Tot deze datum hebben deze bepalingen nog een aanvullende werking op de bestemmingsplannen.
Parkeernormen konden op twee manieren van kracht zijn, via normen in een bestemmingsplan of via de bouwverordening in het zogenaamde ‘parkeerartikel’ 2.5.30. Door het vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten de parkeernormen worden opgenomen in een bestemmingsplan.
Het Besluit ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid om een planregel op te nemen in het bestemmingsplan, waarbij de uitoefening van een daarbij gegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Op deze manier hoeft een bestemmingsplan zelf geen concrete normen te bevatten, maar kan er in een bestemmingsplan worden verwezen naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving gemaakt van de beleidskaders en de juridische regelingen die belangrijk zijn bij de toepassing van deze nota. In hoofdstuk 3 is uitgelegd hoe gekomen is tot de parkeernormen per gebied met behulp van begrippen als stedelijkheidsgraad en stedelijk zones. In hoofdstuk 4 is de toepassing van parkeernormen beschreven. Het gaat hierbij om hoe men tot een parkeervraag kan komen. In de bijlagen worden de regels uit de nota verder toegelicht en zijn de tabellen met parkeernormen en aanvullende informatie weergegeven.

2 Kaders en uitgangspunten

Voor de toepassing van deze nota gelden de volgende kaders en uitgangspunten:

- De parkeernormen in deze nota gelden vanaf 1 juli 2018. De datum waarop deze nota wordt gepubliceerd, is maatgevend voor de toepassing van de hieraan gekoppeld beleidsuitgangspunten;
- De parkeernormen in deze nota zijn bedoeld voor de toetsing van een nieuwe aanvraag om een omgevingsvergunning voor nieuwbouw, verbouw en functiewijziging. Deze nota is alleen bestemd voor de eigen parkeervraag van de desbetreffende ruimtelijke ontwikkeling. De normen gelden niet voor bestaande situaties;
- De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing op initiatieven en ontwikkelingen waarvan een stedenbouwkundig plan, intentieovereenkomst en/of anterieure overeenkomst vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota is vastgelegd;
- De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing op initiatieven en ontwikkelingen die binnen een nieuw bestemmingsplan passen waarvan de gemeenteraad vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met terinzagelegging. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals opgenomen in dat nieuwe bestemmingsplan;
- De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing op een aanvraag om omgevingsvergunning voor nieuwbouw, verbouw en functiewijziging, afwijking of ontheffing die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en waarop op die datum nog niet is beschikt. In deze gevallen gelden de vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen;
- Een paraplubestemmingsplan Parkeren dat als aanvulling en vervanging dient van alle vigerende bestemmingsplannen voor wat betreft het aspect parkeren, zal vanaf 1 juli 2018 naar de meest recente parkeernormennota verwijzen. Dit paraplubestemmingsplan Parkeren treedt gelijk met de parkeernormennota in werking;
- Nieuwe bestemmingsplannen zullen vanaf 1 juli 2018 naar de meest recente parkeernormennota verwijzen;
- Bij verbouw en/of functiewijziging is het niet verplicht om een bestaand tekort aan parkeerplaatsen vanuit de huidige functie te compenseren bij de nieuwe parkeervraag. Een compensatie van het bestaande tekort aan parkeerplaatsen is natuurlijk wel gewenst en wordt dan ook toegestaan;
- Als basisprincipe geldt dat een bouwplan binnen het te ontwikkelen perceel of de te ontwikkelen percelen aan de parkeernormen dient te voldoen. Alleen in uitzonderlijk gevallen is ontheffing van de parkeernormen mogelijk (zie H4.3 en H5);
- Afhankelijk van de situatie is vermindering van de parkeernormen mogelijk (dubbelgebruik, parkeerbalans, zie H4.2).
- De ontwikkelingen die een relatie hebben met de Poort van Hoorn mogen gebruik maken van de normering uit deze parkeernormennota. Voor die ontwikkelingen geldt dat passend normen worden vastgesteld in overleg met de gemeente.

2.1 Koppeling tussen het bestemmingsplan en de parkeernormennota

Zoals in paragraaf 1.3 is aangegeven, biedt het Besluit ruimtelijke ordening de mogelijkheid om een planregel op te nemen in het bestemmingsplan, waarbij de uitoefening van een daarbij gegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Op deze manier hoeft een bestemmingsplan zelf geen concrete normen te bevatten, maar kan er in een bestemmingsplan worden verwezen naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat.

Gelijktijdig met besluitvorming over de parkeernormennota zal een paraplubestemmingsplan Parkeren in procedure worden gebracht. In dit plan staat aangegeven dat bij ruimtelijke ontwikkelingen voldaan moet worden aan de parkeernormen, zoals genoemd in de parkeernormennota. De Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State heeft in haar uitspraak van 9 september 2015 (nr. 201410585/1/R6) aangegeven dat een dergelijke regeling juist is.

“De parkeerkwestie kan in zoverre met gebruikmaking van artikel 3.1.2, tweede lid, onder a, van het Bro, in het bestemmingsplan worden geregeld door in een bestemmingsplanregel neer te leggen dat bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning (voor bouwen), de regel geldt dat voldoende parkeergelegenheid voor auto’s en fietsen wordt gerealiseerd; dat voldoende betekent dat wordt voldaan aan de normen die zijn neergelegd in het gemeentelijk parkeerbeleid dat als bijlage bij het paraplubestemmingsplan Parkeren hoort, en dat indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging.
Als er niet aan de parkeernormennota wordt voldaan is er sprake van strijd met het bestemmingsplan en om die reden moet de aanvraag om een omgevingsvergunning moeten worden geweigerd.

3 Bepaling van parkeernormen voor gemeente Hoorn

3.1 Eigenschappen van gemeente Hoorn

In 2017 woonden 72.490 mensen in 32.640 woningen binnen de gemeente Hoorn. De gemeente heeft een totale oppervlakte van 53,46 km², waarvan 20,36 km² land. In bijlage II wordt (statistische) informatie van verschillende stedelijke eigenschappen weergegeven om het karakter van de gemeente inzichtelijk te maken. Deze informatie is afkomstig van de Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), 2017.
Het valt op dat de aspecten die een relatie hebben met het parkeren door de jaren heen een groeiend patroon laten zien. Naarmate de stad zich verder ontwikkelt, groeit ook het bevolkingsaantal, het wagenpark en het autobezit.
Hoorn heeft een duidelijk stedelijke karakter en is geclassificeerd als ‘sterk stedelijk’, met een omgevingsadressendichtheid van 1.660 adressen per km² (zie uitleg in paragraaf 3.2). Het gemiddelde autobezit voor de hele gemeente is 1,0 personenauto’s per huishouden. Als de bedrijfsvoertuigen (bedrijfsauto’s, aanhangers en opleggers) erbij geteld worden, is het autobezit 1,3 voertuigen per huishouden.
De huidige trend laat zien dat het autobezit in Hoorn blijft stijgen en dat de stad steeds dichter en meer stedelijk wordt.

Verder valt aan de gegevens uit bijlage II op dat Hoorn qua landoppervlakte een van de kleinste gemeenten in Nederland is, maar tegelijkertijd ook een gemeente is met een van de hoogste dichtheden aan inwoners, bebouwing en personenauto’s (in vergelijking met andere gemeenten). Voor sommige wijken betekenen deze hoge dichtheden dat er in de praktijk beperkt tot geen ruimte over blijft voor het parkeren in de openbare ruimte.

In Hoorn zijn de meeste gebieden met een hoge dichtheid al voorzien van een gereguleerd parkeersysteem om de bestaande (beperkte) ruimte optimaal te kunnen benutten.
In de Binnenstad en in sommige buurten van het Venenlaankwartier, Hoorn-Noord en de Grote Waal geldt vergunning- en fiscaal parkeren (zie gereguleerde gebieden in bijlage III).
Zolang de stad zich verder ontwikkelt, komt er meer parkeerbehoefte bij en leidt een beperkt parkeeraanbod tot onbalans en het gevolg is een tekort aan parkeerplaatsen. De historische binnenstad van Hoorn is hiervan een goed voorbeeld. Het aanbod van parkeerplaatsen voor de woonfunctie is hier lager dan de vraag en voor de korte-middellange termijn is er geen haalbare oplossing om het parkeeraanbod goed in balans te brengen met de parkeervraag. Daarom is gekozen voor het instellen van een plafond en wachtlijstsysteem bij het verlenen van parkeervergunningen voor de woonfunctie. Op deze wijze wordt de parkeervraag vanuit de parkeerverordening gestuurd om balans te creëren met het bestaande en beperkte parkeeraanbod. Met deze regeling kunnen ook nieuwe ontwikkelingen worden bevorderd.
Deze keuze betekent dat de parkeernormen voor de woonfunctie in de binnenstad middels de parkeerverordening meegaan met de sturing van de parkeervraag.

3.2 Stedelijkheidsgraad van Hoorn: sterk stedelijk

De stedelijkheidsgraad is van invloed op de parkeervraag in een gemeente.
Onder stedelijkheidsgraad wordt verstaan: de omgevingsadressendichtheid (OAD) oftewel het gemiddeld aantal adressen per vierkante kilometer.

De classificering van stedelijkheid wordt in tabel 1 weergegeven en is afkomstig van het CBS.
De indeling kent 5 categorieën, variërend van ‘niet stedelijk’ tot ‘zeer sterk stedelijk’. Hoorn is door het CBS ingedeeld als ‘sterk stedelijk’.
Gemiddeld is de OAD in Hoorn 1.660 adressen per km².

De verwachting is dat ontwikkelingen in Hoorn via inbreidingen in de stad plaatsvinden waardoor de OAD in de toekomst zal gaan stijgen.

Tabel 1, Classificering van stedelijkheid volgens de CROW

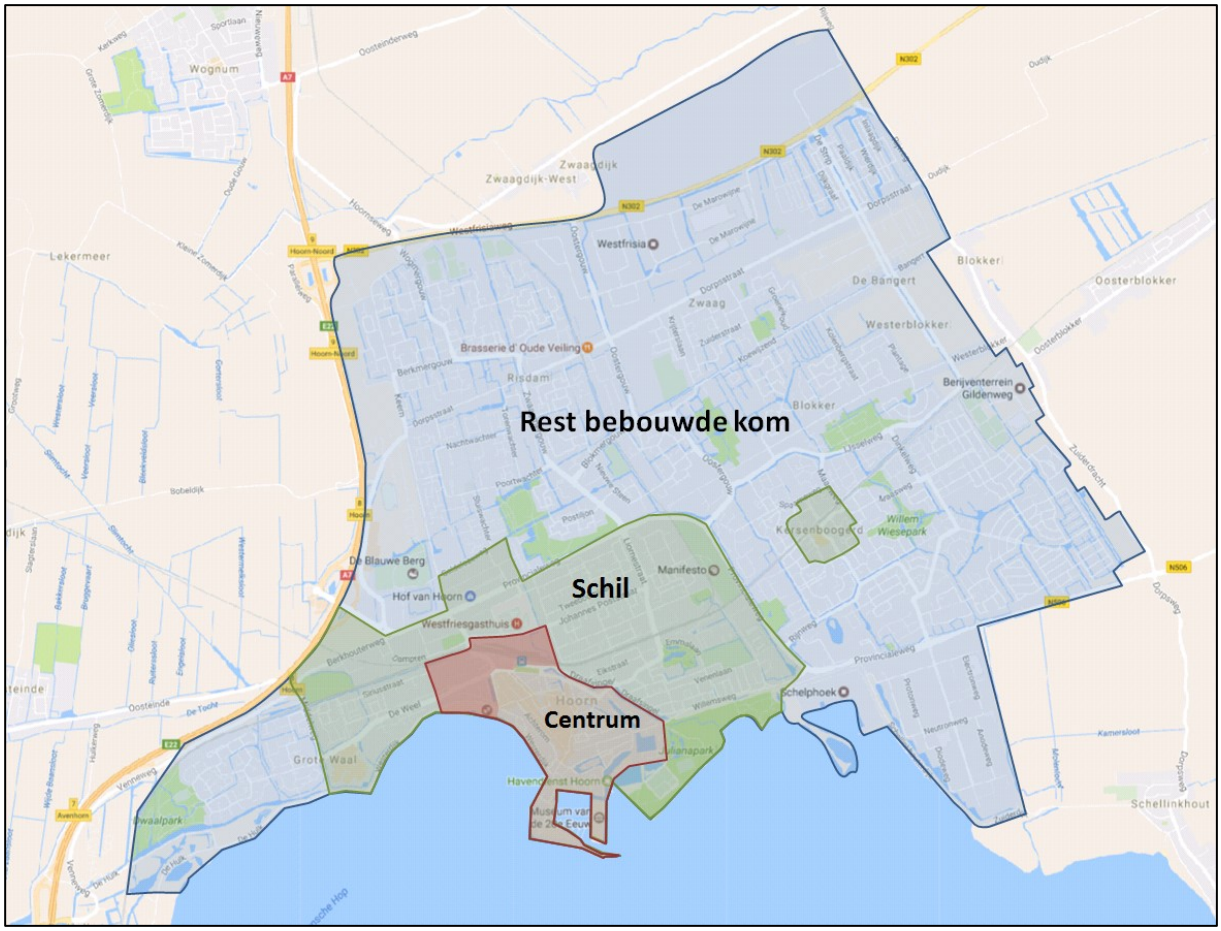
Stedelijkheidsklasse	OAD	Gemeente voorbeelden
zeer sterk stedelijk	>2.500	Amsterdam, Haarlem, Utrecht, Beverwijk, Zoetermeer
sterk stedelijk	1.500 – 2.500	Gouda, Alkmaar, Purmerend, Zaanstad, Hoorn
matig stedelijk	1.000 – 1.500	Enkhuizen, Lelystad, Edam-Volendam, Bloemendaal
weinig stedelijk	500 – 1.000	Aalsmeer, Emmen, Bergen (NH), Beemster, Medemblik
niet stedelijk	< 500	Drechterland, Texel, Koggenland, Alphen-Chaam, Buren

Hoe minder stedelijk een gebied is, hoe meer parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Dit vanwege o.a. de kwaliteit en aanbod van andere vervoerswijzen dan de auto. Tot op heden werd in Hoorn vaak uitgegaan van een matig stedelijke gemeente waarbij in wat oudere bestemmingsplannen ruimere parkeernormeringen zijn opgenomen dan wat deze parkeernormennota aangeeft.
In de praktijk kan blijken dat sommige wijken een lagere parkeerdruk hebben vanwege het feit dat er in het verleden een ruimere parkeernormering is toegepast. Ook kan het zijn dat sommige wijken historische zijn en dat het huidige parkeergedrag niet meer past binnen de ruimtelijke opzet van zo'n wijk. Om deze redenen wordt naast de stedelijkheidsgraad ook de parkeerdruk en het autobezit in de bepaling van de parkeernorm meegenomen. Hierdoor wordt de parkeernorm beter afgestemd op het karakter van het gebied en op de aanwezige vrije parkeerruimte in relatie tot de gewenste ontwikkeling.

3.3 Gebiedsindeling

Onafhankelijk van de stedelijkheidsgraad van een gemeente heeft een locatie invloed op de parkeervraag. De parkeervraag bij een vergelijkbare functie in een centrumgebied hoeft niet gelijk te zijn aan die in een gebied buiten het centrum. De parkeervraag in een gemeente verschilt per zone.
Het CROW heeft voor gemeenten een indeling gemaakt naar zone. De parkeernormen die aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden gekoppeld, houden verband met de verwachte parkeervraag in de betreffende zone.
De indeling naar zone is een handig hulpmiddel om de parkeervraag bij een ontwikkeling in bijvoorbeeld de centrumzone te kunnen onderscheiden van de parkeervraag bij ontwikkelingen in andere gebieden. Het centrumgebied heeft grote aantrekkingskracht. Veel mensen komen met de auto naar het centrum, er is dus een hoge parkeervraag, maar tegelijkertijd is het aanbod van alternatieve vervoersmiddelen ook beter dan in andere gebieden.

De door het CROW aangehouden zones die in Hoorn gebruikt kunnen worden, zijn: centrumgebied, schil/overloopgebied en de rest van de bebouwde kom (zie figuur 1). In bijlage II wordt de gebiedsindeling verder toegelicht.



Figuur 1, Gebiedsindeling in Hoorn

3.4 Parkeerdruk en autobezit

Om parkeernormen te kunnen bepalen, maakt de gemeente gebruik van de ‘CROW-publicatie 317: Kencijfers parkeren’. Zoals hiervoor is aangegeven, is Hoorn een sterk stedelijke gemeente met de zones: centrum, schil/overloopgebied en de rest van de bebouwde kom.

De parkeerkencijfers vanuit de CROW zijn landelijk toepasbaar en hebben een bepaalde bandbreedte. Door deze bandbreedte ontstaat de mogelijkheid om voor iedere gemeente passende normen te leveren. Om passende normen uit die bandbreedte te kunnen bepalen wordt rekening gehouden met verschillende invloedfactoren.
Voor Hoorn is het wenselijk om rekening te houden met de stedelijke eigenschappen (autobezit, bevolkings- en bebouwingsdichtheid) en de parkeerdruk.

Parkeerdruk wordt uitgedrukt in een percentage en is de verhouding tussen de parkeervraag en parkeercapaciteit. Afhankelijk van de functies is de drukste moment hierin maatgevend. Deze percentages zijn, afhankelijk van het niveau van de parkeerdruk, onderverdeeld in drie categorieën. De categorieën zijn gebaseerd een parkeerdruk van: minder dan 50%, tussen 50% en 84%, en 85% of meer.
De parkeerdruk geeft aan of het parkeeraanbod in de huidige situatie van het gebied lager of hoger is dan de vraag in de drukste periode. Hoe hoger de parkeerdruk in een gebied is, des te meer behoefte er is aan parkeerplaatsen en een hoog ingesteld parkeernorm, en andersom.
Daarnaast is het ook zo dat sommige gebieden met een hoge parkeerdruk ook bijzondere eigenschappen hebben waardoor het niet haalbaar is om hoog ingestelde parkeernormen toe te passen. Het gaat hier met name om gebieden met de volgende eigenschappen: een hoge bevolkings- en bebouwingsdichtheid, weinig tot geen ruimte voor extra toevoegingen in het openbaar gebied en de aanwezigheid van goede alternatieve vervoersmogelijkheden.

In Hoorn zijn deze eigenschappen gerelateerd aan een relatief laag autobezit. Om die reden is het wenselijk om ook autobezit te gebruiken voor de medebepaling van de parkeernorm. Autobezit is een indicatie voor automobiliteit en wordt uitgedrukt in personenauto's per huishouden.
Voor de bepaling van de parkeernorm wordt autobezit onderverdeeld in twee categorieën met 0,9 auto's per huishouden als het omslagpunt. Dit is zo omdat de gebieden met een autobezit onder 0,9 een ander karakter hebben dan gebieden met een hoger autobezit.

Naast de eerdergenoemde stedelijke eigenschappen is autobezit verder ook gerelateerd aan welvaart en aan de status van de parkeerders. Bijvoorbeeld, in gebieden waar veel dure koopwoningen zijn, is het autobezit vaak hoger dan in gebieden met veel sociale huurwoningen.
Een andere voorbeeld is dat autobezit in wijken rondom het treinstation en in de historische binnenstad waar weinig ruimte aanwezig is voor de huidige (en toekomstige) parkeervraag vaak lager is.

De aspecten parkeerdruk en autobezit worden gebruikt om de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen in Hoorn te kunnen bepalen. Aan de hand van de parkeerdruk en het autobezit wordt bepaald welke norm uit de bandbreedte passend is.
De bandbreedte van de parkeernormen is in bijlage IV weergegeven in drie categorieën, namelijk: minimum, gemiddeld of maximum. Onderstaande tabel geeft aan hoe de parkeernormen worden bepaald. In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op de wijze waarop de normen in Hoorn toegepast worden.

Tabel 2, Keuze van de parkeernorm volgens de bandbreedtes uit bijlage IV

Autobezit in de wijk	**Parkeerdruk in de buurt**	**Keuze m.b.t. parkeernormen**
0,9 of meer	85% of meer	middenhoog
	50% tot 84%	midden
	minder dan 50%	laag
minder dan 0,9	85% of meer	middenlaag
	50% tot 84%	middenlaag
	minder dan 50%	laag

4 Toepassing van parkeernormen in gemeente Hoorn

De parkeernormen dienen om de volgende gemeentelijke doelstellingen te kunnen bereiken: bereikbaarheid, leefbaarheid, een goede kwaliteit aan ruimtelijke invulling en een gezonde en aantrekkelijke economie. Om die doelstellingen goed te waarborgen, is het belangrijk om in grote lijnen rekening te houden met een aantal (strategische) aspecten:

- **Duidelijkheid en transparantie**: voor alle betrokken partijen moet duidelijk zijn hoe de parkeernormering voor specifieke ruimtelijke ontwikkelingen in het desbetreffende gebied luiden.
- **Flexibiliteit**: de parkeernormering dient ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Hoorn.
- **Maatwerk**: het moet mogelijk blijven om bij uitzonderlijke ruimtelijke ontwikkelingen een specifieke parkeervraag te kunnen bepalen.

4.1 Uitgangspunten bij de toepassing van parkeernormen

Bij het toepassen van de parkeernormering worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Deze nota is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die betrekking hebben op: nieuwbouw, verbouw en functiewijziging.
- Aan de hand van de parkeernorm wordt per ontwikkeling de parkeereis bepaald.
- Elke initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein oftewel binnen het perceel van eigen ontwikkeling.
- De loopafstanden van de parkeerplaats tot de bestemmingen (wonen, winkelen, werken, ontspanning, gezondheidszorg en onderwijs) moeten acceptabel zijn en vallen binnen de afstanden zoals genoemd in tabel 3 in paragraaf 4.2.3.
- Een initiatief mag geen knelpunten in de openbare ruimte veroorzaken en/of vergroten met betrekking tot parkeren en verkeersveiligheid.
- In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen het aandeel bezoekers- en het niet-bezoekersaandeel. Parkeergelegenheid op privéterrein is voor bezoek niet altijd goed te bereiken. Daarom moet het bezoekersaandeel in een openbaar toegankelijk gebied gerealiseerd worden en direct bereikbaar zijn via de openbare weg.
- Bij de bepaling van de parkeervraag mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik. Dit houdt in dat een parkeerplek op verschillende momenten op de dag door verschillende functies gebruikt kan worden. In bijlage IV staan de mogelijkheden beschreven om dubbelgebruik toe te passen.
- Parkeergelegenheid op eigen terrein moet aan maatvoering uit het ASVV2012 van het CROW voldoen om goed te kunnen worden gebruikt. In bijlage V wordt de gehanteerde maatvoering weergegeven.
- Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten of op basis van een door de initiatiefnemer aangeleverde onderbouwing afgeweken kan worden van de parkeernorm.

Specifiek voor de gereguleerde gebieden (bijlage III) geldende volgende uitgangspunten:

- Voor de woonfunctie in de binnenstad geldt dat bewonersvergunningen worden verleend volgens een plafond en een wachtlijstsysteem. Als de parkeervraag hoger is dan het parkeeraanbod worden er geen vergunningen verleend en komen bewoners op een wachtlijst te staan. Voor de bouwontwikkelaars betekent dit dat er met een parkeernorm van 0 gebouwd mag worden. De parkeernormen voor de woonfunctie in de binnenstad volgen de dynamiek van de parkeerverordening en zullen aan de hand daarvan veranderen.
- Het bezoekersparkeren voor de gereguleerde gebieden vindt plaats in de fiscaal- en/of vergunningsgebieden. Dit heeft consequenties voor de parkeernorm omdat ervoor gekozen wordt om het bezoekersdeel niet mee te nemen in de norm. Dit geldt voor alle functies in de gereguleerde gebieden.

4.2 Bepaling van de parkeereis

Bij het bepalen van de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling is onderscheid te maken in nieuwbouwontwikkelingen en ontwikkelingen waarbij er verbouwd wordt en/of waarbij de gebruiksfunctie wordt gewijzigd. De parkeereis bij nieuwbouwplannen wordt berekend aan de hand van de parkeernormen uit deze nota.

Bij plannen die betrekking hebben op een verbouwing of een functiewijziging wordt een parkeerbalans uitgevoerd waarbij de parkeervraag van de oude functie (met de bestaande bestemming) in mindering wordt gebracht op de nieuwe parkeervraag (van de nieuwe bestemming). De resultaten uit de parkeerbalans kunnen een parkeertekort of -overschot weergeven. In het geval van een parkeertekort wordt er een aanvullende parkeereis opgelegd. In het geval van een overschot kan het aantal parkeerplaatsen teruggebracht worden naar de eis.

In het geval van nieuwbouwplannen wordt de parkeereis in zijn geheel berekend. Er vindt geen verrekening plaats.

4.2.1 Parkeerbalans: Dubbel gebruik parkeerplaatsen

Bij iedere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling wordt een parkeerbalans opgesteld. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt welke parkeereis gekoppeld wordt aan het nieuwe plan. Bij realisering van verschillende functies wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen toegestaan.
Als de initiatiefnemer aantoont dat parkeergelegenheid voor meerdere functies kan worden gebruikt, kan de parkeereis worden verlaagd. Het dubbelgebruik van parkeerplaatsen moet onderbouwd worden met een parkeerbalans, waarbij de tabel met aanwezigheidspercentages van de CROW-uitgangspunt is (zie bijlage IV).

4.2.2 Afronding van het aantal parkeerplaatsen

Het benodigd aantal parkeerplaatsen (parkeervraag) wordt berekend op één decimaal achter de komma. Net zoals de parkeernorm wordt uitgedrukt tot op 1 decimaal achter de komma. De parkeervraag wordt vanaf 0,5 naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen. Tot 0,4 wordt de parkeervraag naar beneden afgerond op hele parkeerplaatsen.

Indien er bij nieuwe initiatieven 0,5 of minder parkeerplaatsen gerealiseerd zou moeten worden, dan hoeft men geen parkeerplaatsen te realiseren. Er vindt in deze gevallen geen toets voor de parkeerbalans plaats. De grenswaarde is 0,5 parkeerplaatsen, dus bij 0,6 parkeerplaatsen is er geen automatische vrijstelling mogelijk.

4.2.3 Loopafstand tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de parkeergelegenheid

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling met de onmogelijkheid tot realisering van parkeergelegenheid op eigen terrein wordt een maximale loopafstand gehanteerd ten aanzien van de ligging van de ontwikkeling tot de vervangende parkeergelegenheid.
Hierbij wordt gebruik gemaakt van een aangepaste vorm van de richtlijn uit de CROW-publicatie 317. In tabel 3 is een overzicht opgenomen van de maximaal acceptabele loopafstanden van verschillende functies.

Tabel 3, Acceptabele loopafstanden volgens een aangepaste vorm van CROW richtlijnen

Hoofdfunctie	Centrumgebied	Overige gebieden
wonen	300 meter	100 meter
winkelen	750 meter	200 meter
werken	800 meter	200 meter
ontspanning	200 meter	100 meter
gezondheidszorg	100 meter	100 meter
onderwijs	100 meter	100 meter

4.3 Ontheffing van de parkeereis

Als uit de ingediende aanvraag omgevingsvergunning en bijbehorende situatietekening blijkt dat het aantal parkeerplaatsen niet op het eigen perceel van ontwikkeling gerealiseerd kan worden, is het mogelijk om van dit principe af te wijken. Deze afwijking is in de vorm van een ontheffing.

Ontheffing van de parkeereis is mogelijk:

- in gebieden met een bestaande parkeerdruk die lager is dan 80%. Hier mag de parkeerdruk door de parkeervraag van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling niet hoger worden dan 85%;
- indien het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden toegekend;
- in uitzonderingsgevallen waarbij het gaat om bijzondere maatschappelijke, culturele en/of economische belangen welke zwaarder wegen dan het voldoen aan de parkeereis.

4.3.1 Ontheffing bij een lage parkeerdruk in de direct omliggende omgeving

Indien de parkeerdruk op de drukste moment lager is dan 80% kan het college besluiten de parkeereis geheel of gedeeltelijk in de openbare ruimte af te wikkelen. Voorgesteld wordt deze optie niet toe te staan voor het centrum omdat:

- de parkeereis voor het centrum al wordt aangepast doordat maatwerkoplossingen worden geboden voor de eis ten aanzien van bezoek, werknemers en bewoners. Er wordt al zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande ruimte;
- het centrum een hoge parkeerdruk en piekbelastingen kent en weinig fysieke ruimte voor extra parkeerdruk heeft;
- voor de woonfunctie de parkeervraag wordt gestuurd middels een plafond en wachtlijstsysteem bij vergunningverlening. Het parkeeraanbod is beperkt en de parkeervraag wordt gestuurd om daarmee in balans te kunnen komen.

4.3.2 Op andere wijze de benodigde parkeerplaats voorzien

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

- het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte binnen een acceptabele loopafstand van het plangebied (zie de tabel in paragraaf 4.2.3). Bij dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden de CROW-aanwezigheidspercentages gebruikt.
- gebruik te maken van openbaar toegankelijke parkeergarages wat wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst. Met deze overeenkomst kan, als dat nodig is, parkeergelegenheid gehuurd worden. Deze overeenkomst kent geen mogelijkheid tot beëindiging, anders dan dat de betreffende ontwikkeling van wonen, werken e.d. wordt beëindigd.

Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met de kwaliteit van de omgeving. De aanleg van extra parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Er dient altijd een interdisciplinaire afweging gemaakt te worden met het ruimtelijkbeleid.

4.3.3 Ontheffing door een besluit van het college

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

Het college kan in uitzonderingsgevallen kiezen om af te wijken van de parkeernorm.
Hierbij zijn voornamelijk maatschappelijke, culturele en/of economische argumenten van belang. Het voldoen aan de parkeereis moet in deze gevallen absoluut niet mogelijk zijn en de aangedragen argumenten moeten zwaarder wegen dan de parkeerproblemen die door het bouwplan zullen ontstaan.

Deze afwijkingsbevoegdheid kan alleen door het college worden toegepast. Terughoudend gebruik van deze bevoegdheid is geboden. Er moet zorgvuldige worden gemotiveerd waarbij de aantoonbare

bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en aangegeven wordt waarom de wordt afgeweken van de parkeernorm. Daarnaast moet ook aangetoond worden dat er geen mogelijkheden bestaan om de parkeereis geheel of gedeeltelijk in de openbare ruimte op te lossen.

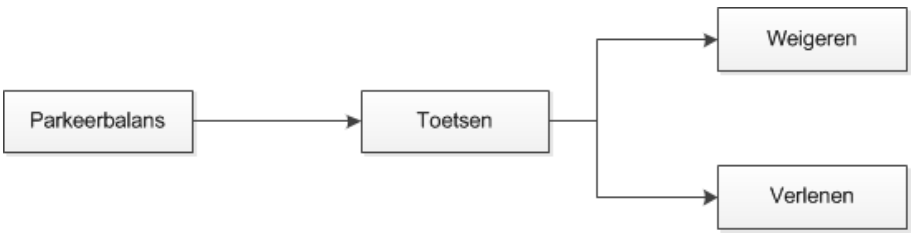
5 Stappenplan: Vaststellen benodigd parkeeraanbod

Stap 1: Vaststellen benodigd parkeeraanbod
Om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, wordt een parkeerbalans opgesteld. Met deze parkeerbalans wordt aan de hand van de soort functie(s), de omvang van de functie(s) en de bijbehorende parkeernorm(en) een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend.
Indien verschillende functies worden ontwikkeld, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer in het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het plan gebruikt kan worden, dus dat exclusieve parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken.
Bij verbouw en functiewijziging mag de berekende parkeervraag van het laatste legale gebruik van het pand of perceel, voor zover toegerekend aan de openbare ruimte, worden afgetrokken van de berekende parkeervraag van het nieuwe gebruik.
Bij nieuwbouw of herstructureringen mag de vraag van de oude situatie worden afgetrokken van de nieuwe vraag voor zover hiervoor parkeerplaatsen werkelijk in de openbare of eigen terrein aanwezig waren en blijven. De initiatiefnemer stelt de parkeerbalans op en de gemeente Hoorn toetst de parkeerbalans aan de regelgeving uit de parkeernormennota. Het aantal parkeerplaatsen dat een initiatiefnemer moet realiseren, is de op te leggen parkeereis.

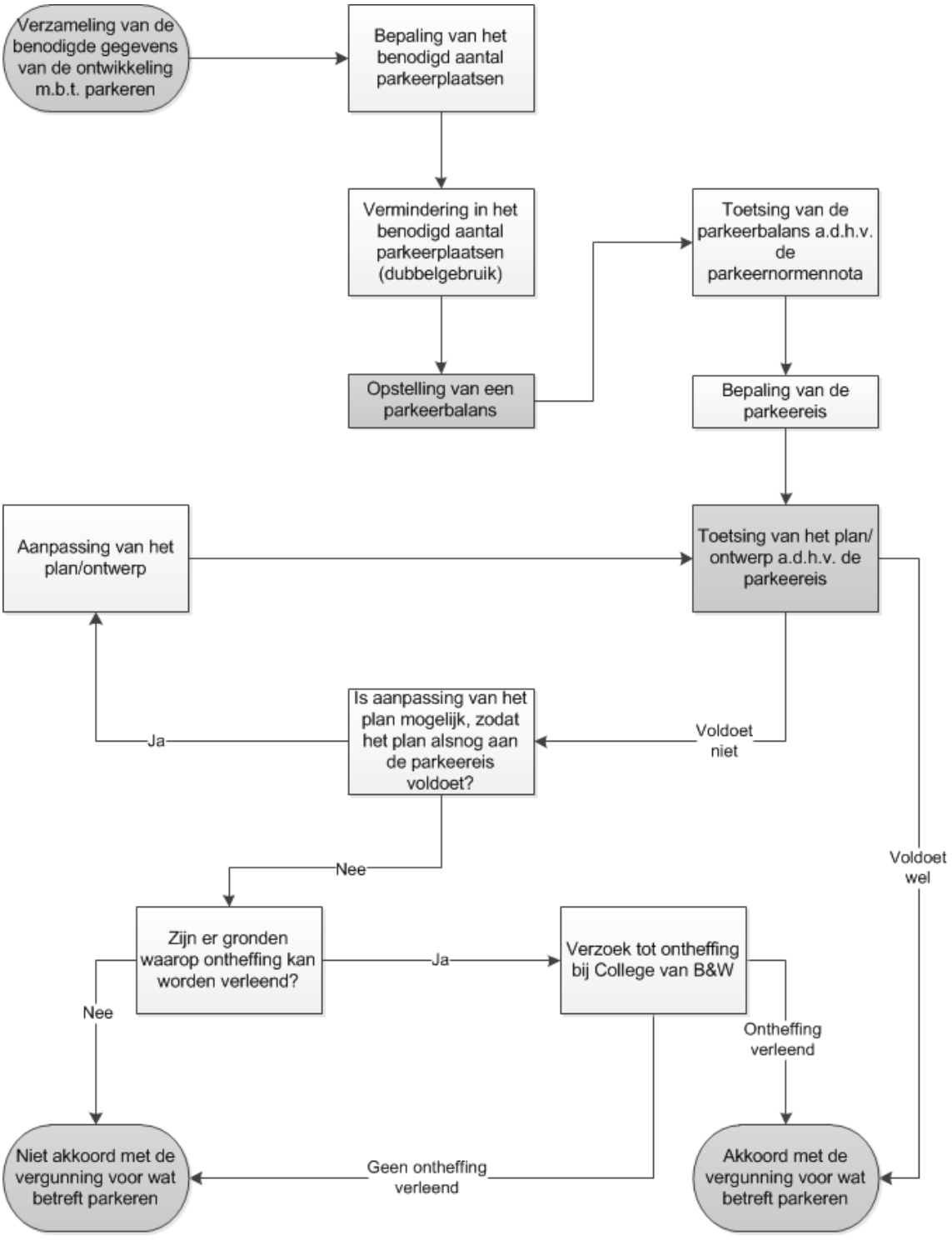
Stap 2: Vaststellen of voldaan wordt aan de parkeereis
Nadat de parkeereis door de gemeente is vastgesteld, volgt een vergelijking met het in het plan opgenomen aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gelijk of meer dan de parkeereis, dan is het plan in principe akkoord en wordt er een omgevingsvergunning verleend. Maar als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner is dan de parkeereis, dan is het plan in principe niet akkoord. Het plan is in dat geval strijdig met het bestemmingsplan en de aanvraag om een omgevingsvergunning moet worden geweigerd.

Stap 3: Beoordelen of een aanpassing van het plan kan leiden tot het voldoen aan de parkeereis
De initiatiefnemer moet aantonen dat ook na aanpassingen van het plan voldaan kan worden aan de parkeereis. In het andere geval terug naar stap 1 of stap 2.

Stap 4: Ontheffing van de parkeereis
Het college van burgemeester en wethouders heeft de bevoegdheid om ontheffing te verlenen van de eis dat er bij een plan in voldoende mate ruimte voor het parkeren of stallen van auto´s op het terrein van het plan moet worden aangebracht.
Als daarvan ontheffing wordt verleend, wordt de omgeving belast. De parkeerdruk zal toenemen, waarmee de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Hoorn in eerste instantie zal afnemen.
Het creëren van parkeergelegenheid binnen het plan moet daarom op zodanige bezwaren stuiten, dat aan deze bezwaren doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Als de initiatiefnemer niet aannemelijk maakt –de initiatiefnemer moet daarvoor bij aanvraag een deugdelijke onderbouwing aanleveren- dat de parkeereis niet binnen het plan op eigen terrein kan worden opgelost, dan wordt de aanvraag/het verzoek geweigerd.



Figuur 2, Schematisch overzicht van de stappen bij het vaststellen van benodigde parkeeraanbod



Figuur 3, Schematisch overzicht van de beoordeling van de omgevingsvergunning op parkeren

Bijlage I: Algemene definities

Tabel 4, Algemene definities uit de parkeernormennota

Begrip / Afkorting	Definitie
Arbeidsplaats	Het maximaal aantal gelijktijdig aanwezige werknemers.
ASVV	Een door het CROW uitgebracht boek met aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.
Bvo	Bruto vloeroppervlak. Het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren en inclusief alle verdiepingen.
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek. Het CBS is in Nederland de instantie waar de verzameling, bewerking en publicatie van de statistieken ten behoeve van overheid, wetenschap en bedrijfsleven zijn gecentraliseerd.
CROW	Een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.
Functiewijziging	Dit gaat eventueel in combinatie met verbouw. Met functiewijziging wordt het gebruik van een pand veranderd. Deze ruimtelijke verandering leidt tot een gewijzigde parkeervraag.
Gestoken parkeren	Parkeren onder een parkeerhoek tussen 0˚ en 90˚ met de rijbaan.
Haaks parkeren	Parkeren loodrecht op de rijbaan.
Initiatiefnemer	De partij die het initiatief neemt tot realisatie van een nieuwe functie of verbouw van een bestaande functie.
Langs parkeren	Parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan.
Nieuwbouw	Een nieuw te bouwen ontwikkeling. Bestaande bebouwing wordt hiervoor gesloopt of er wordt op lege kavels bebouwd. Deze ruimtelijke verandering leidt tot een nieuwe parkeervraag
OAD	Omgevingsadressendichtheid. De OAD van een gebied is het gemiddeld aantal adressen per vierkante kilometer binnen een cirkel met een straal van één kilometer. De OAD beoogt de mate van concentratie van menselijke activiteiten (wonen, werken, schoolgaan, winkelen, uitgaan etc.) weer te geven en wordt gebruikt om de stedelijkheid van een bepaald gebied te bepalen.
Omgevingsvergunning	Een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk en/of een vergunning voor bedrijfsactiviteiten die mogelijke hinder voor mens en milieu zullen veroorzaken (milieuvergunning).
Parkeeraanbod	Het aantal aanwezige parkeerplaatsen binnen een bepaald gebied.
Parkeerbalans	Hiermee wordt de (on)balans berekend tussen de parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied. Is het parkeeraanbod groter dan de parkeervraag, dan is er sprake vaneen parkeeroverschot. Is de vraag groter dan het aanbod, dan is er sprake van een parkeertekort.
Parkeercapaciteit	Het aantal aanwezige parkeerplaatsen op een locatie of bij een functie.
Parkeereis / Parkeerplaatsverplichting	De parkeereis is het aantal te realiseren parkeerplaatsen dat op grond van de parkeernormen als verplichting opgelegd wordt bij de oplevering van een nieuwbouwplan. Deze wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren voorzieningen.
Parkeergelegenheid op eigen terrein (van ontwikkeling)	Parkeergelegenheid op perceel van eigen ontwikkeling. De ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein van het perceel waar de ontwikkeling plaatsvindt.
Parkeergelegenheid op eigen (privé) terrein	Privé parkeergelegenheid op eigen erf zoals een garage, carport en/of oprit. Deze plaatsen zijn niet voor het publiek en zijn vaak niet openbaar toegankelijk.
Parkeernorm	Een door de gemeente vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen waaraan een bouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning.

Begrip / Afkorting	Definitie
Parkeerplaats/ Parkeergelegenheid	Een parkeerplaats is een ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd. Een parkeergelegenheid is een ruimte waar een of meer parkeerplaatsen zijn.
Parkeerweg	Rijbaan op parkeerplaats of parkeerterrein of in parkeergarage.
Parkeervraag	De behoefte aan parkeerplaatsen op het maatgevende moment bij een bepaalde functie in een bepaald gebied.
Parkeren	Het laten staan van een voertuig dat niet aan het verkeer deelneemt. Parkeren is anders als stilstaan waarbij het om personen gaat die onmiddellijk in- of uitstappen of om het onmiddellijk laden en lossen van goederen.
Verbouw	Met verbouwing wordt gedoeld op het uitbreiden of splitsen van een pand. De ruimtelijke verandering van een pand op deze manier leidt tot een gewijzigde parkeervraag.
Wro	Wet ruimtelijke ordening
Wvo naar bvo	Voor winkels is het bvo gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak.
Wvo / vvo	Winkelvloeroppervlak ofwel Verkoop vloeroppervlak.

Bijlage II: Hoorn in cijfers

Algemeen

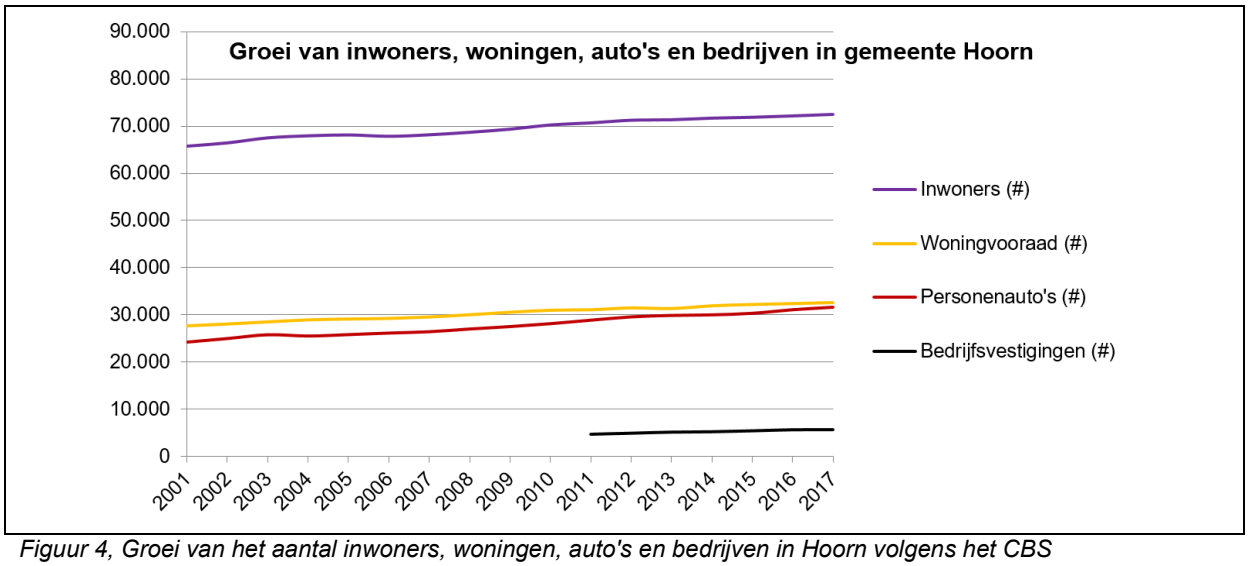
In deze bijlage zijn de meest recente meetgegevens van de Centraal Bureau voor de Statistiek weergegeven om het karakter van de gemeente inzichtelijk te maken. Hoorn is qua landoppervlakte een van de kleinste gemeenten in Nederland maar heeft daarentegen een van grootste aantallen aan bevolking, woningvoorraad en personenauto's. Qua hoogte van de bevolking-, woning- en autodichtheid staat Hoorn zelfs in de top 15 gemeenten van Nederland. Met hoge dichtheden in relatie tot die aspecten liggen ook uitdagingen in het omgaan met de ruimtelijke invulling voor het parkeren van de auto.

Autobezit in Hoorn is gemiddeld 1,0 personenauto's per huishouden en met een omgevingsadressendichtheid (OAD) van 1.660 adressen per km² is Hoorn een sterk stedelijke gemeente. Verder zijn in Hoorn twee treinstations (Hoorn en Hoorn Kersenboogerd) die een goede verbinding leggen met de grote steden van de Randstad en met de direct omliggende steden. Busvervoer faciliteert vooral de verbinding tussen Hoorn en de regio.

Tabel 5, Eigenschappen van Hoorn in 2017 volgens de Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Eigenschappen van Hoorn in 2017		Eenheid	Vergelijkbaar gemeenten
Inwoners	72.490	aantal inwoners	Almelo, Vlaardingen, Gouda
Woningvoorraad	32.640	aantal woningen	Lelystad, Almelo, Gouda
Personenauto's	31.680	aantal personenauto's	Delft, Velsen, Bergen op Zoom
Landoppervlakte	20,4	km²	Beek, Zwijndrecht, Aalsmeer
Bevolkingsdichtheid	3.560	inwoners per km²	Rijswijk, Zoetermeer, Purmerend
Woningdichtheid	1.600	woningen per km²	Zoetermeer, Utrecht, Purmerend
OAD	1.660	adressen per km²	Gouda, Alkmaar, Purmerend
Autodichtheid	1.560	personenauto's per km²	Zoetermeer, Amersfoort, Veenendaal
Huishoudensgrootte	2,2	personen per huishouden	Gouda, Purmerend, Zoetermeer
Autobezit	1,0	personenauto's per huishouden	Zoetermeer, Hilversum, Tilburg

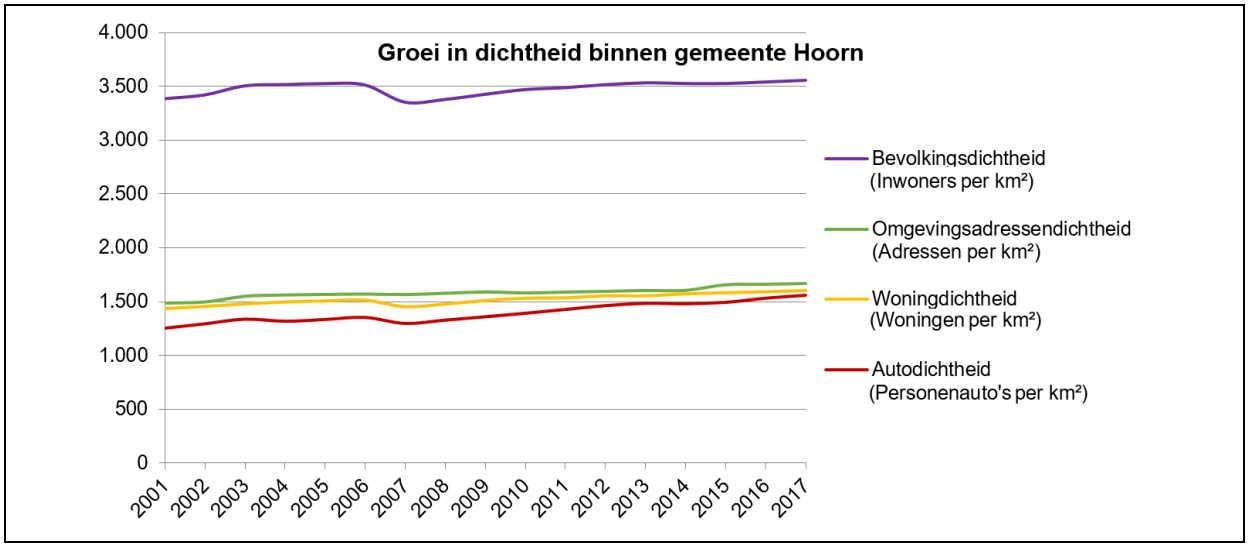
Wat nog meer opvalt in de CBS-cijfers is dat de kenmerkende eigenschappen van Hoorn door de jaren heen een groeiend patroon laten zien. Naarmate de stad zich verder ontwikkelt, groeit ook de behoefte om een auto te hebben en te gebruiken. Zie figuren 4 t/m 7 voor de groeicijfers.



Figuur 4, Groei van het aantal inwoners, woningen, auto's en bedrijven in Hoorn volgens het CBS

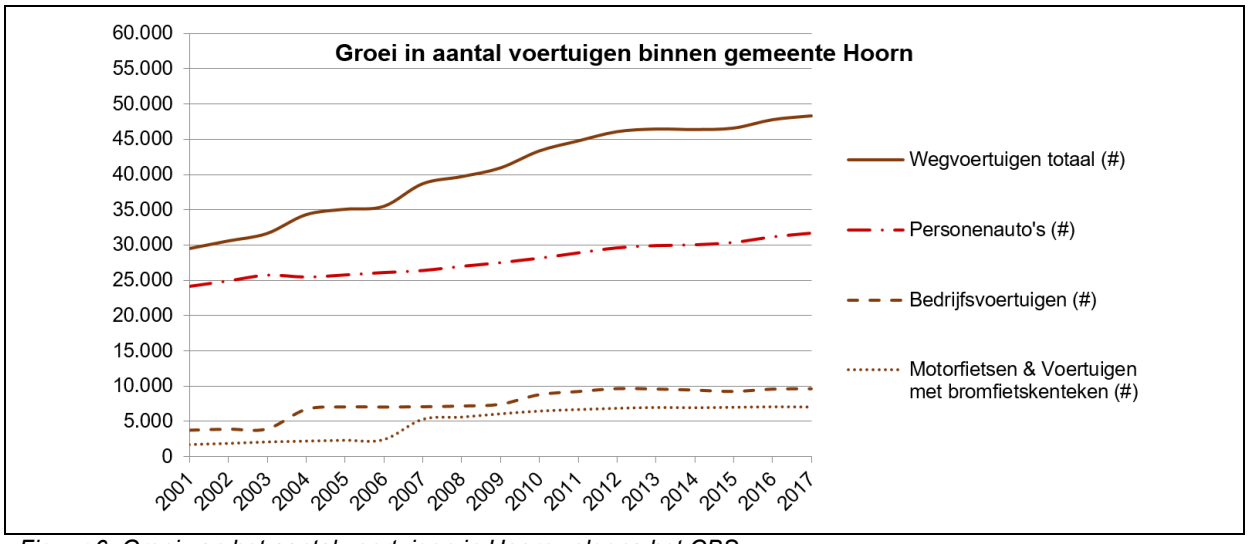
Het aantal inwoners, woningen, personenauto's en bedrijven in Hoorn groeit met de jaren en dat met een vergelijkbaar stijgende trend (zie figuur 4).

Omdat de CBS-meetmethodiek voor het aantal bedrijven in 2011 is veranderd, is ervoor gekozen om alleen de nieuwste meetgegevens weer te geven. Anders is het moeilijk om vergelijkingen met de overige aspecten te kunnen maken. In Hoorn zijn minder auto's dan woningen en inwoners maar het aantal auto's groeit harder dan het aantal woningen en inwoners.



Figuur 5, Groei in dichtheid van verschillende kenmerken in Hoorn volgens het CBS

De dichtheidscijfers (figuur 5) laten ook zien dat het aantal inwoners, adressen, woningen en personenauto's per km² in Hoorn blijft groeien. In 2006/2007 was een kleine teruggang, maar daarna is de lijn weer stijgend.
Ook vanuit dichtheid gezien valt het op dat autodichtheid harder groeit dan de overige aspecten. Hoorn wordt steeds dichter bebouwd en de ruimte voor de auto gaat steeds meer concurreren met de ruimte voor andere ruimtelijke invullingen in de openbare ruimte.

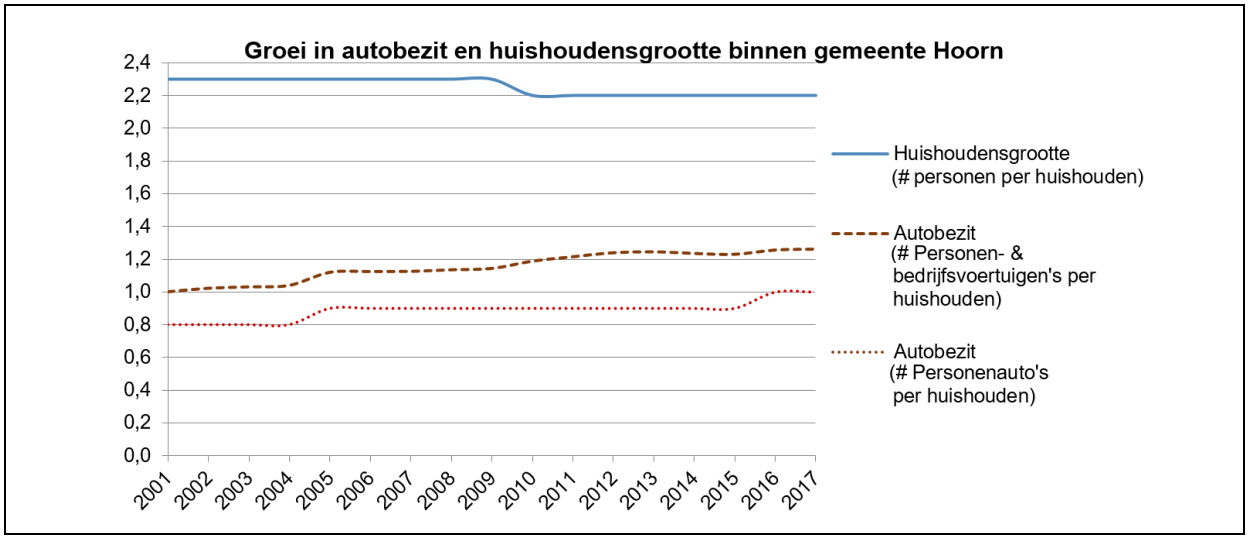


Figuur 6, Groei van het aantal voertuigen in Hoorn volgens het CBS

Als specifiek wordt gekeken naar het aantal voertuigen dat in Hoorn geparkeerd moet worden, is er door de jaren heen een groei.
Bij de bedrijfsvoertuigen worden aanhangers en opleggers vanaf 2004 bij het autobezit geteld waardoor er rond 2004 een stijging is te zien.
Vanaf 2007 worden de voertuigen met bromfietskenteken er ook bij geteld waardoor er rond 2007 een stijging is te zien. Voor de parkeernormennota is deze groep tweewielers niet van belang. Er wordt alleen gekeken naar de personenauto's en bedrijfsvoertuigen.

Omdat het wagenpark blijft groeien en in verhouding iets sneller groeit dan de groei van de woningbouw betekent dat dat het aantal auto's per huishouden ook groeit. In figuur 7 is te zien dat het

personenautobezit inderdaad is gestegen van 0,8 auto's per huishouden in 2001 naar 1,0 auto's per huishouden in 2017. Het autobezit inclusief bedrijfsvoertuigen is in de loop van de tijd iets harder gestegen omdat in Hoorn steeds meer gebruik wordt gemaakt van bedrijfsvoertuigen.
Uit deze cijfers kan worden afgeleid dat het autogebruik in Hoorn door de jaren heen is gestegen.

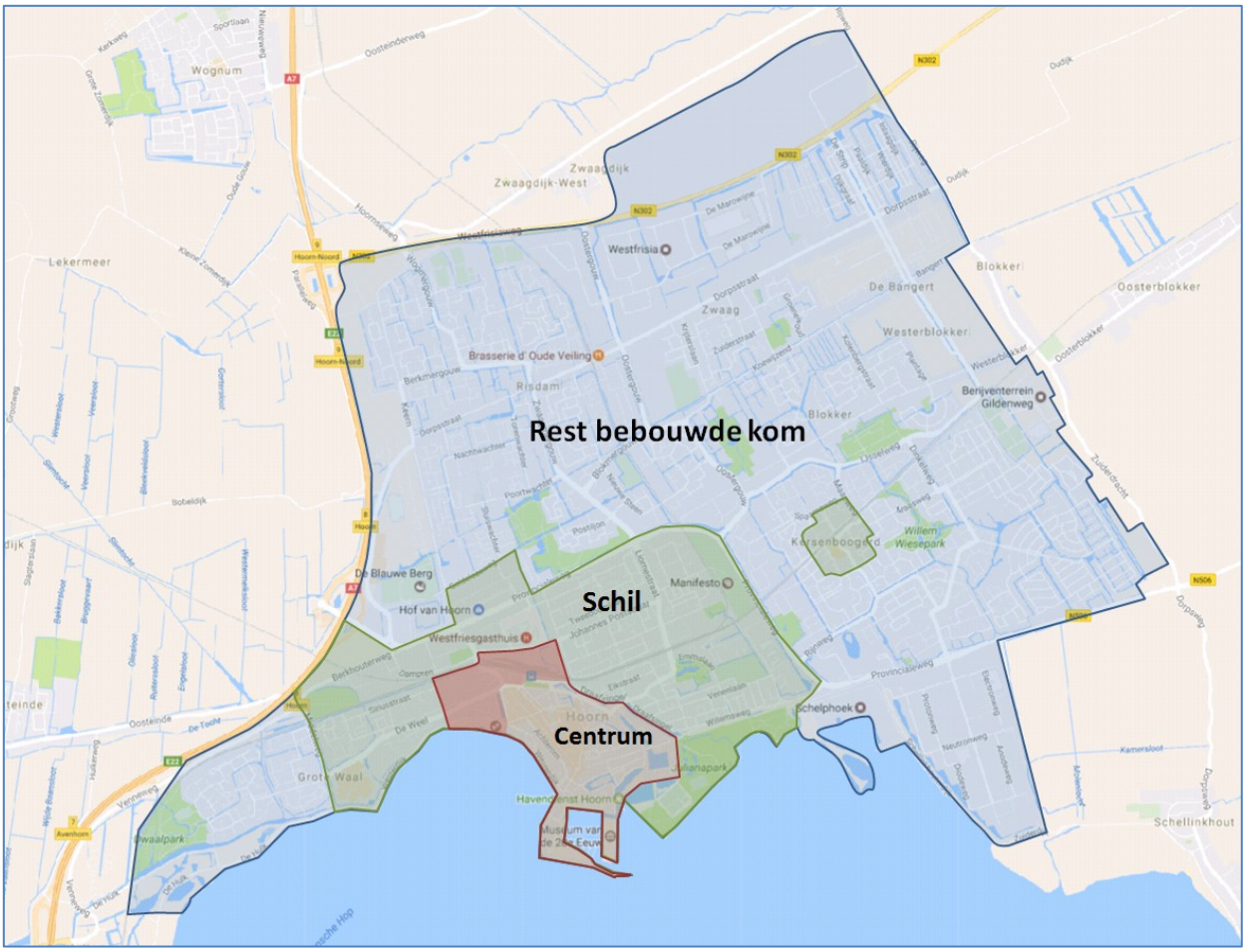


Figuur 7, Groei van het autobezit en huishoudensgrootte in Hoorn volgens het CBS

Gebiedsindeling en mate van stedelijkheid

Welke parkeernormen voor een gebied gelden, is mede afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en ligging van het gebied. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (OAD). De bepaling van de passende parkeernormen per gebied is gerelateerd aan de volgende fenomenen:

- Hoe dichter het gebied bij de kern/hart van de stad ligt, des te beter is de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager is het autobezit en de parkeerbehoefte. Vanwege een lagere parkeerbehoefte worden in dit soort gebieden daarom ook lagere parkeernormen toegepast.
- Hoe meer stedelijk een gebied is, des te beter is de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager is het autobezit en de parkeerbehoefte. In een gebied met een hoge OAD is het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lagere OAD.
- de gebieden in en rondom het centrum kennen een vrij hoge bebouwingsdichtheid waardoor er weinig tot geen ruimte overblijft voor ruimtelijke invullingen zoals het realiseren van meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte.



Figuur 8, Gebiedsindeling van gemeente Hoorn

Afbakening van de gebieden

- De grens tussen het centrum en het schilgebied wordt aangeduid met de volgende route: ABC – Draafsingel – Koepoortsweg – van Dedemstraat – Zuiderkruisstraat. Het centrumgebied buiten de singels behoort tot de ontwikkelingen van de Poort van Hoorn. Dit gebied wordt nu ontwikkeld en zal na oplevering bij het centrum horen.
- De grens tussen het schilgebied en de rest van de bebouwde kom wordt aangeduid met de volgende route: Provincialeweg – Geldelozeweg – Keern – Provincialeweg.
- Het schilgebied in de Kersenboogerd wordt afgebakend met de volgende route: Nieuwendoorngracht – Rondeelstraat – Spaarneweg – Maasweg – Brederodergracht – Aagje Dekenplein – Marquettegracht.

Gebiedseigenschappen

De tabellen 6 t/m 8 geven aan wat de (ruimtelijke) eigenschappen per gebied in Hoorn zijn. De cijfers in deze tabellen zijn gebaseerd op statistische cijfers van het CBS die jaarlijks worden gemeten.
Onder de tabellen wordt de relatie van deze cijfers tot de bepaling van de parkeernormen verder uitgelegd.

Tabel 6, Ruimtelijke eigenschappen per gebied in Hoorn volgens statistische cijfers van het CBS

	Bevolkingsdichtheid	**Omgevings-adressendichtheid**	**Autodichtheid**	**Autobezit**
	# inwoners per km²	*# adressen per km²*	*# auto's per km²*	*# auto's per huishouden*
Heel Hoorn	3.550	1.650 (Sterk stedelijk)	1.550	1,0
Centrum	5.700	2.000 (Sterk stedelijk)	2.550	0,8
Schil	4.000	1.850 (Sterk stedelijk)	1.450	0,7
Rest bebouwde kom	3.300	1.500 (Sterk stedelijk)	1.500	1,1

Tabel 7, Ruimtelijke eigenschappen per gebied in Hoorn volgens statistische cijfers van het CBS

	Landoppervlakte	**Bevolking**	**Huishoudens**	**Bedrijfs-vestigingen**	**Personenauto's**
	km² (%)	*# inwoners*	*# huishoudens*	*# vestigingen*	*# auto's*
Heel Hoorn	20,4 (100%)	72.493	32.738	5.705	31.680
Centrum	1,0 (5%)	5.490	3.080	1.075	2.450
Schil	3,5 (17%)	14.035	7.000	910	5.110
Rest bebouwde kom	15,9 (78%)	52.810	22.500	3.720	23.970

Tabel 8, Wooneigenschappen per gebied in Hoorn volgens statistische cijfers van het CBS

	Woningen	**Aandeel eengezinswoningen**	**Aandeel koopwoningen**	**Gemiddelde huishoudgrootte**
	# woningen	*% eengezinswoningen*	*% koopwoningen*	*# personen per huishouden*
Heel Hoorn	32.640	72%	59%	2,2
Centrum	3.197	47%	48%	1,7
Schil	6.935	52%	40%	2,0
Rest bebouwde kom	22.508	82%	66%	2,3

Zone: Centrumgebied
De binnenstad behoort tot het centrum van de stad en functioneert als de kern van de stad. Het is de wijk waar veel en diverse voorzieningen zijn te vinden. In Hoorn heeft de binnenstad historische kenmerken (oude kernen, singels, stadspoorten). Direct ten noordwesten van de binnenstad liggen de ontwikkelingsgebieden stationsgebied-noord, Pelmolenpad en de Prismalocatie. Nadat deze gebieden zijn ontwikkeld, vallen ze onder de zone Centrumgebied.

Karakter van het centrum
- Het centrum is met ca. 2.000 adressen per km² als sterk stedelijk gebied gecategoriseerd.
- Er is een goede menging van diverse functies (wonen, winkels, vrijetijdsbestedingen en bedrijvigheid). Er zijn veel bezoekers voor de functies en de aantrekkingskracht is hoog.
- Er zijn winkels aanwezig waardoor het centrum een stads- en regiofunctie heeft. Met circa. 40.000 m² winkelvloeroppervlak is de binnenstad van Hoorn een middelgroot centrum.
- Het centrum heeft een hogere bebouwingsdichtheid dan de wijken in de rest van de bebouwde kom. Het centrum is hiermee ruimtelijk beperkt, met schaarse ruimte voor parkeren. Het aandeel meergezinswoningen is 53%.
- Het centrum heeft met 5.700 inwoners per km² een hogere bevolkingsdichtheid dan de wijken in de schil en in de rest van de bebouwde kom. Er wonen gemiddeld 1,7 personen per huishouden en dat is duidelijk minder als buiten het centrum waar gemiddeld meer dan twee personen per huishouden wonen.
- In het centrum liggen goede openbaar vervoersverbindingen en er zijn alternatieve vervoersmogelijkheden. De ligging van het station is hier belangrijk. Door de aanwezigheid van goede alternatieve vervoersmogelijkheden is de parkeerbehoefte lager dan in de rest van de bebouwde kom. Ook is het autobezit van 0,8 auto's per huishouden ligt lager het stadsgemiddelde van 1,0 auto's per huishouden.
- Op dit moment is het hele centrum een gebied met gereguleerde parkeermogelijkheden voor bewoners en bezoekers (zie bijlage III).

Zone: Schil-/Overloopgebied
Het schilgebied is het overloopgebied tussen het centrum en de rest van de bebouwde kom. Dit gebied heeft gecombineerde karakteristieken van kern- en niet-kerngebieden van de stad. Hoorn-Noord, Venenlaankwartier en het oostelijke deel van Grote Waal (tussen de Middelweg en de Prismalocatie) horen tot het schilgebied. De gebieden Hof van Hoorn en het centrumgebied van de Kersenboogerd hebben hetzelfde karakter als deze overloopgebieden en worden ook als overloopgebied beschouwd.

Karakter van het schilgebied
- Het schilgebied is met ca. 1.850 adressen per km² als sterk stedelijk gebied gecategoriseerd.
- Er is een redelijke menging van diverse functies (wonen, winkels, vrijetijdsbestedingen en bedrijvigheid).
- Winkels zijn aanwezig maar in een minder sterke mate dan in de binnenstad. Het schilgebied kent twee winkelgebieden (Grote Beer en Hof van Hoorn) en drie verspreid liggende supermarkten.
- Het schilgebied heeft een hogere bebouwingsdichtheid dan het gebied rest van de bebouwde kom. Net als in het centrum is de ruimte in het openbaar terrein hier ook beperkt. Het aandeel meergezinswoningen is hier net iets minder dan in de binnenstad. Het is hier 48%.
- Het schilgebied heeft 4.000 inwoners per km². Dit gebied heeft een hogere bevolkingsdichtheid dan de rest van de bebouwde kom. Daarbij wonen er gemiddeld 2,0 personen per huishouden en dat is duidelijk meer dan in het centrum maar minder dan in de rest van de bebouwde kom.
- In het schilgebied (maar ook in de nabijheid ervan) liggen redelijk tot goede verbindingen voor openbaar vervoer en alternatieve vervoersmogelijkheden. Net als voor het centrum is de ligging van het station hier belangrijk. De aanwezigheid van meerdere vervoersmogelijkheden leidt tot een lagere parkeerbehoefte dan in de rest van de bebouwde kom. Ook is het autobezit van 0,7 auto's per huishouden lager dan het stadsgemiddelde van 1,0 auto's per huishouden.
- Op dit moment zijn er in een gedeelte van het schilgebied gereguleerde parkeermogelijkheden voor de bewoners en bezoekers (zie bijlage III).

Zone: Rest bebouwde kom
De rest van de bebouwde kom in Hoorn betreft de wijken buiten de kerngebieden en is meer gericht op de woonfunctie. Deze gebieden zijn het westelijke gedeelte van de Grote Waal (ten westen van Middelweg) en de wijken ten noorden van de Provincialeweg (behalve Kersenboogerd-centrum).

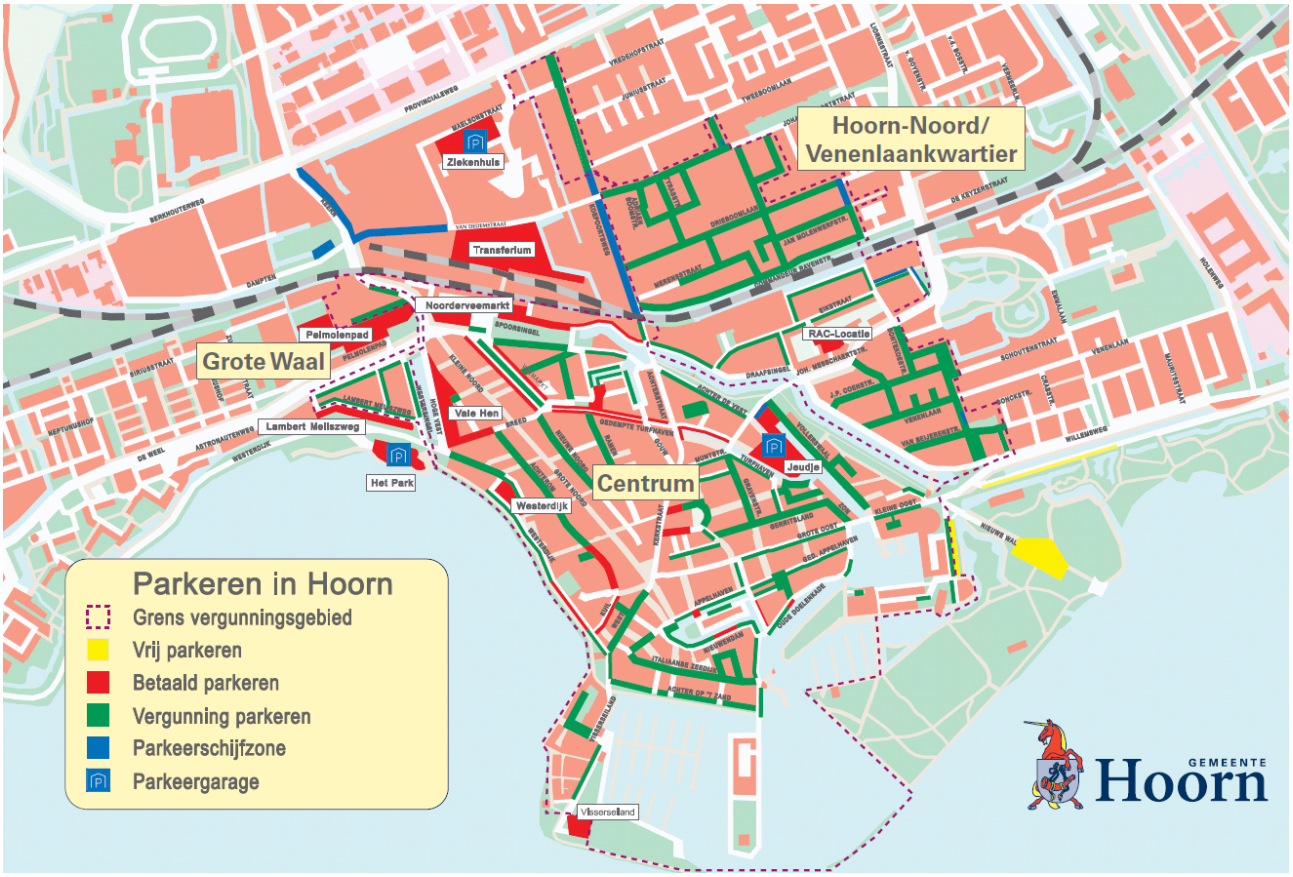
Karakter van de rest van de bebouwde kom

- De rest van de bebouwde kom is met ca. 1.500 adressen per km² als sterk stedelijk gebied gecategoriseerd.
- Hier zijn vooral woon- en bedrijfsfuncties te vinden.
- Hier zijn minder winkels dan in de kerngebieden. Wijkwinkelcentra zijn vooral om boodschappen te halen en worden vooral door de respectievelijke wijk gebruikt.
- De rest van de bebouwde kom heeft een lagere bebouwingsdichtheid dan in de kerngebieden. Buiten de kerngebieden is er meer ruimte in het openbaar terrein te vinden. Het aandeel meergezinswoningen in dit gebied is laag (18%) in vergelijking met de kerngebieden.
- De rest van de bebouwde kom heeft met 3.300 inwoners per km² een lagere bevolkingsdichtheid dan de wijken in de kerngebieden. Er wonen gemiddeld 2,3 personen per huishouden en dat is duidelijk meer dan in de andere gebieden.
- Er is weinig tot matig aanbod en kwaliteit van openbaar vervoer en alternatieve vervoersmogelijkheden. In deze gebieden is de parkeerbehoefte en het autobezit (1,1 auto’s per huishouden) hoger dan het stadsgemiddelde (1,0 auto’s per huishouden) en hoger dan in de kerngebieden.

Zone: Buitengebied
Dit zijn gebieden buiten de bebouwde kom met een ruraal karakter, een lage bebouwingsdichtheid en een lage kwaliteit aan openbaar vervoer. In Hoorn zijn er geen buitengebieden. Heel Hoorn ligt in de bebouwde kom.

Bijlage III: Gereguleerd parkeergebied van gemeente Hoorn

In de vergunningsgebieden kunnen bewoners of bedrijven in aanmerking komen voor diverse parkeervergunningen. Parkeren mag alleen op plaatsen die daarvoor worden aangewezen. Bezoekers van functies in de gereguleerde gebieden kunnen alleen parkeren op fiscale parkeerplaatsen, vrij parkeerplaatsen buiten het gereguleerd gebied of gebruik maken van de bezoekerskraskaarten/o.g. van bewoners uit het vergunningsgebied.



Figuur 9, Weergave van het gereguleerd parkeergebied in Hoorn

Als de parkeervraag in vergelijking met de aanwezige parkeerruimte te groot wordt, werkt gereguleerd parkeren niet meer. Er is dan geen ruimte om een parkeerplaats te kunnen vinden. In die gevallen kan parkeerruimte buiten het drukbezette gebied worden benut om een deel van de parkeervraag op te vangen. Afhankelijk van de omstandigheden kan extra ruimte worden gerealiseerd in de volgende vormen:

- ondergronds of bovengronds in het drukbezette gebied.
- aan de rand of net buiten de rand van het drukbezette gebied.

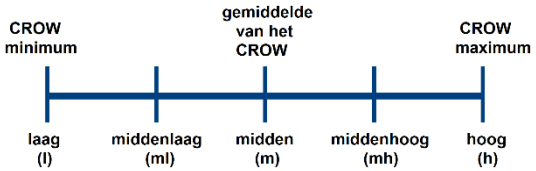
Oplossingen zijn echter niet alleen te vinden in het realiseren van extra parkeerruimte maar ook in het verder optimaliseren van het beleid dat betrekking heeft op de parkeerverordening en ook in het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen.
Vanwege een hoge dichtheid en een gebrek aan ruimte zullen dit soort oplossingen aan de orde zijn voor de drukbezette gebieden in Hoorn, zoals de binnenstad.

Bijlage IV: De te hanteren parkeernormen

Bepaling van de passende parkeernormen per gebied

Voor Hoorn geldt dat er in het dichtbij verleden het gemiddeld parkeernorm van een matig stedelijke stad werd gehanteerd. Deze normen zijn een klasse lager als die van een sterk stedelijke stad en vallen daarom ook hoger uit. Ook is het zo dat de centrum- en schilgebieden zodanig oud zijn dat er toen der tijd veel lagere normen zijn toegepast in relatie tot het autogebruik van die tijd.

Nu is Hoorn een sterk stedelijke stad met een duidelijke verschil in het autogebruik per gebied. Zoals eerder is aangegeven hebben de verschillende gebieden in Hoorn verschillende eigenschappen waardoor er gekozen wordt om voor iedere gebied een passend parkeernorm te hanteren. De parkeernormen van het CROW hebben een bandbreedte die flexibiliteit in het gebruik ervan faciliteren.

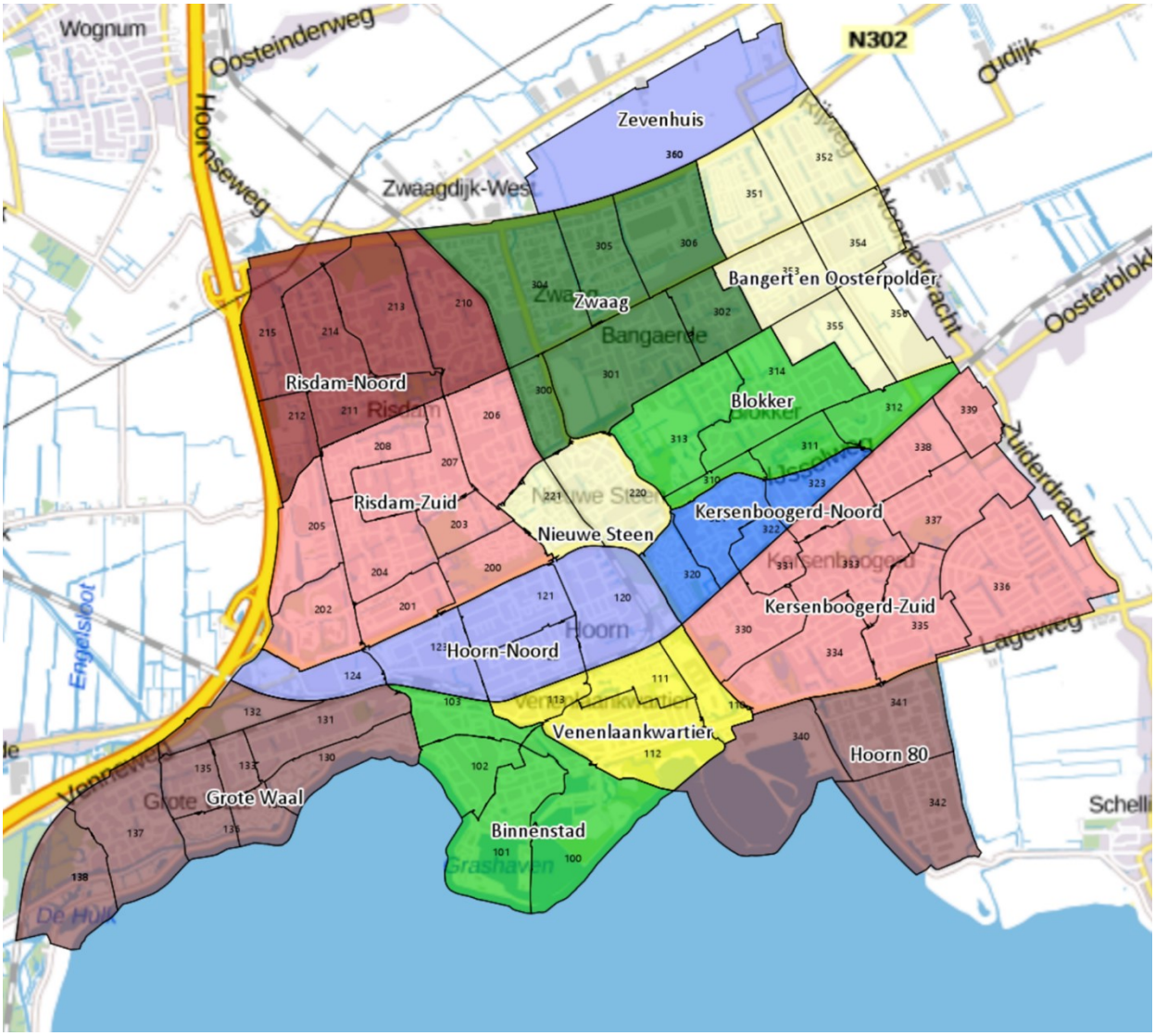


Figuur 10, Van het CROW bandbreedte naar Hoornse parkeernorm categorieën

Voor Hoorn wordt ervoor gekozen om die bandbreedte verder te splitsen in 5 categorieën zodat er per gebied een norm gehanteerd kan worden die meer bij de eigenschappen van dat gebied passen. Om de juiste norm per gebied te kiezen wordt er gebruik gemaakt van het autobezit per wijk en de parkeerdruk per buurt. De wijze waarop de parkeernormen worden bepaald wordt weergegeven in het onderstaande tabel. En de wijk en buurtindeling wordt weergegeven in figuur 11. In de volgende paragraven wordt verder ingegaan op de parkeernormen.

Tabel 9, Keuze van de parkeernorm volgens de bandbreedtes uit bijlage IV

Autobezit in de wijk	Parkeerdruk in de buurt	Keuze m.b.t. parkeernormen
0,9 of meer	85% of meer	middenhoog
	50% tot 84%	midden
	minder dan 50%	laag
minder dan 0,9	85% of meer	middenlaag
	50% tot 84%	middenlaag
	minder dan 50%	laag



Figuur 11, Wijk- en buurtindeling van gemeente Hoorn

Hoofdfunctie wonen

Tabel 10, Parkeernormen voor de woonfunctie gebaseerd op de CROW publicatie 317

FUNCTIE		EENHEID	CENTRUM				SCHIL				REST BEBOUWDE KOM				INBEGREPEN AANDEEL BEZOEKERS
			l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	
KOOP	Vrijstaand,	Per woning	1,2	1,4	1,6	1,8	1,4	1,6	1,8	2,0	1,7	1,9	2,1	2,3	0,3
	Twee-onder-een-kap,	Per woning	1,1	1,3	1,5	1,7	1,3	1,5	1,7	1,9	1,6	1,8	2,0	2,2	0,3
	Tussen/hoek,	Per woning	1,0	1,2	1,4	1,6	1,2	1,4	1,6	1,8	1,4	1,6	1,8	2,0	0,3
	Etage, duur, >120m²	Per woning	1,0	1,2	1,4	1,6	1,2	1,4	1,6	1,8	1,5	1,7	1,9	2,1	0,3
	Etage, midden, 60-120m²	Per woning	0,9	1,1	1,3	1,5	1,1	1,3	1,5	1,7	1,3	1,5	1,7	1,9	0,3
	Etage, goedkoop, <60m²	Per woning	0,8	1,0	1,2	1,4	0,9	1,1	1,3	1,5	1,1	1,3	1,5	1,7	0,3
HUUR	Vrije sector,	Per woning	1,0	1,2	1,4	1,6	1,2	1,4	1,6	1,8	1,4	1,6	1,8	2,0	0,3
	Sociale huur,	Per woning	0,8	1,0	1,2	1,4	0,9	1,1	1,3	1,5	1,1	1,3	1,5	1,7	0,3
	Etage, duur, >120m²	Per woning	0,9	1,1	1,3	1,5	1,1	1,3	1,5	1,7	1,3	1,5	1,7	1,9	0,3
	Etage, midden, 60-120m²	Per woning	0,6	0,8	1,0	1,2	0,7	0,9	1,1	1,3	0,9	1,1	1,3	1,5	0,3
	Etage, goedkoop, <60m²	Per woning	0,6	0,8	1,0	1,2	0,7	0,9	1,1	1,3	0,9	1,1	1,3	1,5	0,3
BIJZONDER	Starterswoning,	Per woning	0,6	0,8	1,0	1,2	0,7	0,9	1,1	1,3	0,9	1,1	1,3	1,5	0,3
	Kamerverhuur, zelfstandig, niet-studenten	Per kamer	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2
	Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten	Per kamer	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
	Aanleunwoning/ serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	Per woning	0,2	0,3	0,4	0,5	0,8	0,9	1,1	1,2	0,9	1,0	1,1	1,2	0,3

Verdere toelichting voor de hoofdfunctie wonen

- Voor de woonfunctie in de binnenstad (binnen de gordels) geldt dat bewonersvergunningen worden verleend volgens een plafond en wachtlijstsysteem. Als de parkeervraag hoger is dan het parkeeraanbod worden geen vergunningen verleend en komen bewoners op een wachtlijst te staan. Voor de ontwikkelaars betekent dit dat er met een parkeernorm van nul parkeerplaatsen per woning gebouwd mag worden (conform raadsbesluit van 20 februari 2018). De dynamiek van deze normen gaat mee met de veranderingen in de geldende parkeerverordening. Daarom is het belangrijk om deze veranderingen leidend te houden voor de bepaling van de parkeernorm voor de woonfunctie in de binnenstad.
- De parkeernormen uit tabel 9 m.b.t. het centrum gelden alleen bij het geval dat er vanuit de parkeerverordening niet meer gestuurd wordt met een 0-parkeernorm voor de binnenstad.
- De parkeernorm voor de functie flex-wonen is gelijk aan de parkeernorm voor de functie kamerverhuur voor zelfstandigen (niet-studenten).

Hoofdfunctie werken

Tabel 11, Parkeernormen voor de werkfunctie gebaseerd op de CROW publicatie 317

FUNCTIE	EENHEID	CENTRUM				SCHIL				REST BEBOUWDE KOM				INBEGREPEN AANDEEL BEZOEKERS
		l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	
Kantoor zonder baliefunctie	Per 100m² bvo	0,9	1,0	1,2	1,3	1,3	1,4	1,6	1,7	1,4	1,5	1,7	1,8	5%
Kantoor met baliefunctie	Per 100m² bvo	1,3	1,4	1,6	1,7	1,6	1,7	1,9	2,0	2,0	2,1	2,3	2,4	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	Per 100m² bvo	1,1	1,2	1,4	1,5	1,5	1,6	1,8	1,9	1,9	2,0	2,2	2,3	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	Per 100m² bvo	0,4	0,5	0,7	0,8	0,5	0,6	0,8	0,9	0,7	0,8	1,0	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100m² bvo	0,8	0,9	1,1	1,2	1,1	1,2	1,4	1,5	1,3	1,4	1,6	1,7	5%

Verdere toelichting voor de hoofdfunctie werken

- Kantoor zonder baliefunctie: administratief en zakelijk
- Kantoor met baliefunctie: (commerciële) dienstverlening
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: werkfuncties met relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers zoals industrie, laboratorium of een werkplaats. De norm is exclusief vrachtwagenparkeren.
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: werkfuncties met relatief weinig werknemers en bezoekers zoals loods, opslag of transportbedrijf. De norm is exclusief vrachtwagenparkeren.
- Bedrijfsverzamelgebouw: mix van bedrijven en kantoren zonder baliefunctie.

Hoofdfuncties winkelen en boodschappen

Tabel 12, Parkeernormen voor de functies winkelen en boodschappen gebaseerd op de CROW publicatie 317

FUNCTIE	EENHEID	CENTRUM				SCHIL				REST BEBOUWDE KOM				INBEGREPEN AANDEEL BEZOEKERS
		l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	
Buurtsupermarkt	Per 100m² bvo	0,9	1,4	1,9	2,4	1,7	2,2	2,7	3,2	2,4	2,9	3,4	3,9	89%
Discountsupermarkt	Per 100m² bvo	2,3	2,8	3,3	3,8	3,9	4,4	4,9	5,4	5,5	6,0	6,5	7,0	96%
Full-service supermarkt (tot middellaag prijsniveau)	Per 100m² bvo	2,1	2,6	3,1	3,6	3,6	4,1	4,6	5,1	4,4	4,9	5,4	5,9	93%
Full-service supermarkt (tot hoog prijsniveau)	Per 100m² bvo	2,5	3,0	3,5	4,0	3,0	3,5	4,0	4,5	3,9	4,4	4,9	5,4	93%
Grote supermarkt	Per 100m² bvo	4,9	5,4	5,9	6,4	5,8	6,3	6,8	7,3	6,7	7,2	7,7	8,2	84%
Weekmarkt (bij klein wijk- en buurtcentrum)	Per m¹ kraam	0,15	0,17	0,20	0,22	0,15	0,17	0,20	0,22	0,15	0,17	0,20	0,22	85%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads) centrum	Per 100m² bvo	3,3	3,6	3,8	4,1	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	92%
Buurtcentrum (5-9 winkels)	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	2,1	2,6	3,1	3,6	2,7	3,2	3,7	4,2	72%
Wijkcentrum (klein, 5-10 winkels)	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	2,7	3,2	3,7	4,2	3,5	4,0	4,5	5,0	76%
Wijkcentrum (gemiddeld, 10-25 winkels)	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	3,3	3,8	4,3	4,8	4,1	4,6	5,1	5,6	79%
Wijkcentrum (groot, 25-50 winkels)	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	3,8	4,3	4,8	5,3	4,7	5,2	5,7	6,2	81%
Groothandel in levensmiddelen	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	5,4	5,9	6,4	6,9	5,4	5,9	6,4	6,9	80%
Kringloopwinkel	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	0,9	1,0	1,2	1,3	1,4	1,5	1,7	1,8	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100m² bvo	2,9	3,3	3,7	4,0	4,8	5,2	5,6	5,9	6,6	7,0	7,4	7,7	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	Per 100m² bvo	0,9	1,0	1,2	1,3	1,3	1,4	1,6	1,7	1,4	1,5	1,7	1,8	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	4,0	4,4	4,8	5,1	95%
Meubelboulevard/ woonboulevard	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	1,6	1,7	1,9	2,0	2,0	2,1	2,3	2,4	93%
Winkelboulevard	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	3,2	3,3	3,5	3,6	3,7	3,8	4,0	4,1	94%
Outletcentrum	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	7,8	8,3	8,8	9,3	8,6	9,1	9,6	10,1	94%
Bouwmarkt	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	1,5	1,6	1,8	1,9	2,0	2,1	2,3	2,4	87%
Tuin-/Groencentrum	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	2,0	2,1	2,3	2,4	2,3	2,4	2,6	2,7	89%

Verdere toelichting voor de hoofdfuncties winkelen en boodschappen

- Bij de functies waar “n.v.t.” wordt weergegeven in plaats van een parkeernorm wordt bedoeld dat die functie niet in de desbetreffende zone past.
- Buurtsupermarkt: kleinere supermarkt met minder dan 600m² winkelvloeroppervlak.
- Discountsupermarkt: supermarkt met een relatief laag prijs- en serviceniveau, en een beperkt assortiment (bijvoorbeeld Aldi en Lidl).
- Full-service supermarkt: uitgebreid assortiment, met meer dan 1.000m² winkelvloeroppervlak. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen supermarkten met een laag tot middellaag prijsniveau en supermarkten met een middelhoog tot hoog prijsniveau.
- Grote supermarkt: (zeer) uitgebreid assortiment met een zeer hoog serviceniveau, en winkelvloeroppervlak tussen 2.500m² en 4.000m² (bijvoorbeeld Albert Heijn XL)
- Groothandel in levensmiddelen: meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad (bijvoorbeeld Makro, Hanos en Sligro)
- Weekmarkt: Per m¹ kraam = 6m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra). Van deze functie kunnen alleen globale parkeercijfers gegeven worden. Bij het toepassen van de weergegeven normering moet een forse marge in acht worden genomen.
- De normen voor de binnenstad of hoofdwinkel(stads) centrum zijn alleen toepasselijk voor steden met 50.000-100.000 inwoners.
- Woonwarenhuis/woonwinkel (overig): Het betreft grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment voeren met betrekking tot het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Voorbeelden van dergelijke woonwinkels zijn Kwantum, Profijtmeubel, Trendhopper en Leen Bakker. In verband met het ontbreken van praktijkgegevens wordt aangeraden deze kencijfers ook te gebruiken voor meer gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.
- Woonwarenhuis (zeer groot): De normering is gebaseerd op vestiging van circa 25.000m² bvo.
- Winkelboulevard: Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon-of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).
- Outletcentrum: Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000m² wvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.
- Tuincentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000m² wvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals dierartikelen, seizoenartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).
- Groencentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000m² wvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groen gerelateerde decoraties). Er worden geen seizoenartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

Hoofdfuncties sport, cultuur en ontspanning

Tabel 13, Parkeernormen voor de functies sport, cultuur en ontspanning gebaseerd op de CROW publicatie 317

FUNCTIE	EENHEID	CENTRUM				SCHIL				REST BEBOUWDE KOM				INBEGREPEN AANDEEL BEZOEKERS
		l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	
Bibliotheek	Per 100m² bvo	0,2	0,3	0,5	0,6	0,5	0,6	0,8	0,9	0,8	0,9	1,1	1,2	97%
Museum	Per 100m² bvo	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,9	0,9	1,0	1,0	95%
Bioscoop	Per 100m² bvo	2,2	2,7	3,2	3,7	6,9	7,4	7,9	8,4	10,0	10,5	11,0	11,5	94%
Filmtheater / filmhuis	Per 100m² bvo	1,6	2,1	2,6	3,1	4,2	4,7	5,2	5,7	6,7	7,2	7,7	8,2	97%
Theater / schouwburg	Per 100m² bvo	5,8	6,6	7,3	8,1	6,4	7,2	7,9	8,7	8,3	9,1	9,8	10,6	87%
Musicaltheater	Per 100m² bvo	2,4	2,7	2,9	3,2	2,9	3,2	3,4	3,7	3,4	3,7	3,9	4,2	86%
Casino	Per 100m² bvo	5,2	5,5	5,7	6,0	5,6	5,9	6,1	6,4	6	6,3	6,5	6,8	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,1	1,4	1,6	1,9	1,7	2,0	2,2	2,5	2,3	2,6	2,8	3,1	89%
Biljart- / snookercentrum	Per tafel	0,6	0,7	0,9	1,0	0,8	0,9	1,1	1,2	1,1	1,2	1,4	1,5	87%
Dansstudio	Per 100m² bvo	1,0	1,3	1,5	1,8	3,3	3,6	3,8	4,1	4,9	5,2	5,4	5,7	93%
Fitnessstudio / sportschool	Per 100m² bvo	0,9	1,2	1,4	1,7	2,9	3,2	3,4	3,7	4,2	4,5	4,7	5,0	87%
Fitnesscentrum	Per 100m² bvo	1,2	1,5	1,7	2,0	3,9	4,2	4,4	4,7	5,7	6,0	6,2	6,5	90%
Wellnesscentrum	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	8,8	9,1	9,3	9,6	99%
Sauna, hammam	Per 100m² bvo	2,0	2,3	2,5	2,8	4,1	4,4	4,6	4,9	6,1	6,4	6,6	6,9	99%
Sporthal	Per 100m² bvo	1,2	1,3	1,5	1,6	1,8	1,9	2,1	2,2	2,4	2,5	2,7	2,8	96%
Sportzaal	Per 100m² bvo	0,8	0,9	1,1	1,2	1,6	1,7	1,9	2,0	2,4	2,5	2,7	2,8	94%
Tennishal	Per 100m² bvo	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	87%
Squashhal	Per 100m² bvo	1,5	1,6	1,6	1,7	2,3	2,4	2,4	2,5	2,6	2,7	2,7	2,8	84%
Zwembad overdekt	Per 100m² bassin	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	9,7	10,2	10,7	11,2	10,5	11,0	11,5	12,0	97%
Zwembad openlucht	Per 100m² bassin	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	9,1	9,6	10,1	10,6	11,9	12,4	12,9	13,4	99%
Zwemparadijs	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	*	*	*	*	*
Sportveld	Per ha, netto terrein	13,0	16,5	20,0	23,5	13,0	16,5	20,0	23,5	13,0	16,5	20,0	23,5	95%
Stadion	Per zitplaats	0,04	0,08	0,12	0,16	0,04	0,08	0,12	0,16	0,04	0,08	0,12	0,16	99%
Kunstijsbaan (< 400 meter)	Per 100m² bvo	0,9	1,0	1,2	1,3	1,1	1,2	1,4	1,5	1,4	1,5	1,7	1,8	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100m² bvo	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	1,8	1,9	2,1	2,2	2,1	2,2	2,4	2,5	98%

Ski- en snowboardhal	Per 100m² sneeuw		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		*	*	*	*		*
Jachthaven	Per ligplaats		0,5	0,6	0,6	0,7		0,5	0,6	0,6	0,7		0,5	0,6	0,6	0,7		*
Golfoefencentrum	Per centrum		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		48,7	49,7	50,7	51,7		93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes, 60ha		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		85,6	90,6	95,6	100,6		98%
Indoorspeeltuin (klein-gemiddeld)	Per 100m² bvo		0,4	1,7	2,9	4,2		1,2	2,5	3,7	5,0		1,9	3,2	4,4	5,7		97%
Indoorspeeltuin (groot)	Per 100m² bvo		1,0	2,3	3,5	4,8		1,8	3,1	4,3	5,6		2,8	4,1	5,3	6,6		98%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	Per 100m² bvo		2,2	3,0	3,7	4,5		3,1	3,9	4,6	5,4		4,0	4,8	5,5	6,3		98%
Kinderboerderij / stadsboerderij	Per gemiddelde boerderij		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		*	*	*	*		*	*	*	*		*
Manege / paardenhouderij	Per box		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		90%
Dierenpark	Per ha, netto terrein		4,0	6,0	8,0	10,0		4,0	6,0	8,0	10,0		4,0	6,0	8,0	10,0		99%
Attractie- en pretpark	Per ha, netto terrein		4,0	6,0	8,0	10,0		4,0	6,0	8,0	10,0		4,0	6,0	8,0	10,0		99%
Volkstuin	Per 10 tuinen		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		1,1	1,2	1,3	1,3		1,2	1,3	1,4	1,4		100%
Plantentuin / botanisch tuin	Per gemiddelde tuin		n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t		*		*	*		*		*	*		*

Verdere toelichting voor de hoofdfuncties sport, cultuur en ontspanning

- Bij de functies waar “n.v.t.” wordt weergegeven in plaats van een parkeernorm wordt bedoeld dat die functie niet in de desbetreffende zone past.
- Bij de functies waar een sterretje (*) wordt weergegeven in plaats van een parkeernorm wordt bedoeld dat er voor die gevallen een parkeernorm wordt vastgesteld in overleg met de gemeente.
- Bioscoop: 1 zitplaats is circa 3m² bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
- Filmtheater/filmhuis: 1 zitplaats is circa 3m² bvo. Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
- Theater/schouwburg: 100 zitplaatsen is 300m² bvo.
- Musicaltheater: 100 zitplaatsen is 840m² bvo.
- Fitnesstudio/sportschool: Normering geldt voor kleinschaligere voorzieningen van circa 750m² bvo.
- Fitnesscentrum: Normering geldt voor grotere multifunctionele centra (groter dan 1.500m² bvo).
- Wellnesscentrum: Invulling met bijvoorbeeld thermen, kuurcentrum, beautycentrum.
- Zwembad (combinatie zwembad overdekt en openlucht): Bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100m² bassin en kencijfers openlucht per 100m² bassin.
- Sportveld: Normering is exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.
- Ski- en snowboardhal: Normering is exclusief oefenpistes.
- Golfoefencentrum (ook wel pitch & put genoemd): Al dan niet in combinatie met een golfbaan kan er sprake zijn van een golfoefencentrum. Bij de normering wordt er uitgegaan van een omvang van circa 6 ha.

- Golfbaan: Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60-70 ha groot.
- Indoorspeeltuin/kinderspeelhal: De afmetingen van de klein tot gemiddelde voorzieningen variëren meestal van 1500 tot 3500m² bvo. Er zijn ook voorzieningen die beduidend groter zijn met ook grotere bvo's.
- Van sommige functies kunnen alleen globale parkeercijfers gegeven worden. Bij het toepassen van de weergegeven normering moet een forse marge in acht worden genomen. Het gaat namelijk om de volgende functies; museum, zwemparadijs, sportveld, stadion, ski- en snowboardhal, jachthaven, kinderboerderij/stadsboerderij, manege/paardenhouderij, dierenpark, attractie- en pretpark, plantentuin/botanisch tuin.

Hoofdfuncties horeca en (verblijfs)recreatie

Tabel 14, Parkeernormen voor de functies horeca en (verblijfs)recreatie gebaseerd op de CROW publicatie 317

FUNCTIE	EENHEID	CENTRUM				SCHIL				REST BEBOUWDE KOM				INBEGREPEN AANDEEL BEZOEKERS
		l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	
Camping/kampeerterrein	Per standplaats	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	1,5	1,6	1,6	1,7	91%
1*hotel	Per 10 kamers	0,3	0,4	0,4	0,5	0,7	0,8	0,8	0,9	2,2	2,3	2,3	2,4	77%
2*hotel	Per 10 kamers	1,1	1,2	1,4	1,5	1,9	2,0	2,2	2,3	3,6	3,7	3,9	4,0	80%
3*hotel	Per 10 kamers	1,5	1,8	2,0	2,3	2,6	2,9	3,1	3,4	4,2	4,5	4,7	5,0	77%
4*hotel	Per 10 kamers	2,7	3,0	3,2	3,5	4,4	4,7	4,9	5,2	6,3	6,6	6,8	7,1	73%
5*hotel	Per 10 kamers	4,2	4,6	5,0	5,4	6,8	7,2	7,6	8,0	9,3	9,7	10,1	10,5	65%
Café/ bar/ cafetaria	Per 100m² bvo	4,0	4,5	5,0	5,5	4,0	4,5	5,0	5,5	5,0	5,5	6,0	6,5	90%
Restaurant	Per 100m² bvo	8,0	8,5	9,0	9,5	8,0	8,5	9,0	9,5	12,0	12,5	13,0	13,5	80%
Fastfoodrestaurant	Per gemiddelde vestiging	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	*	*	*	*	*
Discotheek	Per 100m² bvo	4,1	5,1	6,1	7,1	10,3	11,3	12,3	13,3	16,4	17,4	18,4	19,4	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	Per 100m² bvo	3,0	3,5	4,0	4,5	4,0	4,8	5,5	6,3	5,0	6,3	7,5	8,8	99%

Verdere toelichting voor de hoofdfuncties horeca en (verblijfs) recreatie

- Bij de functies waar “n.v.t.” wordt weergegeven in plaats van een parkeernorm wordt bedoeld dat die functie niet in de desbetreffende zone past.
- Bij de functies waar een sterretje (*) wordt weergegeven in plaats van een parkeernorm wordt bedoeld dat er voor die gevallen een parkeernorm wordt vastgesteld in overleg met de gemeente.
- Camping: Normering is exclusief 10% voor gasten van bezoekers. Kampeerterreinen zijn vooral terug te vinden in buitengebieden. Binnen gemeente Hoorn zijn er daarom geen kampeerterreinen.
- Van sommige functies kunnen alleen globale parkeercijfers gegeven worden. Bij het toepassen van de weergegeven normering moet een forse marge in acht worden genomen. Het gaat namelijk om de volgende functies; café/ bar/ cafetaria, restaurant, fastfoodrestaurant, en evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw.

Hoofdfuncties gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Tabel 15, Parkeernormen voor de functies gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen gebaseerd op de CROW publicatie 317

FUNCTIE	EENHEID	CENTRUM				SCHIL				REST BEBOUWDE KOM				INBEGREPEN AANDEEL BEZOEKERS
		l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,8	1,9	2,1	2,2	2,2	2,3	2,5	2,6	2,7	2,8	3,0	3,1	57%
Apotheek	Per apotheek	2,0	2,1	2,3	2,4	2,5	2,6	2,8	2,9	2,9	3,0	3,2	3,3	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,0	1,1	1,3	1,4	1,2	1,3	1,5	1,6	1,5	1,6	1,8	1,9	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,0	1,1	1,3	1,4	1,3	1,4	1,6	1,7	1,6	1,7	1,9	2,0	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,2	1,3	1,3	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	1,8	1,9	1,9	2,0	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,3	1,4	1,6	1,7	1,7	1,8	2,0	2,1	2,1	2,2	2,4	2,5	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,3	1,4	1,6	1,7	1,6	1,7	1,9	2,0	1,9	2,0	2,2	2,3	55%
Ziekenhuis	Per 100m² bvo	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,6	1,7	1,7	1,8	29%
Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	25,1	27,6	30,1	32,6	99%
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	26,6	29,1	31,6	34,1	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,4	1,5	1,7	1,8	1,9	2,0	2,2	2,3	3,0	3,1	3,3	3,4	37%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	*
Verpleeg- en verzorgingstehuis (zorghotel)	Per wooneenheid	0,5	0,6	0,6	0,7	0,5	0,6	0,6	0,7	0,5	0,6	0,6	0,7	60%

Verdere toelichting voor de hoofdfuncties gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

- Bij de functies waar “n.v.t.” wordt weergegeven in plaats van een parkeernorm wordt bedoeld dat die functie niet in de desbetreffende zone past.
- Bij de functies waar een sterretje (*) wordt weergegeven in plaats van een parkeernorm wordt bedoeld dat er voor die gevallen een parkeernorm wordt vastgesteld in overleg met de gemeente.
- Ziekenhuis: 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 parkeerplaatsen per bed bij beperkt aantal bezoekuren per dag, 0,25 parkeerplaatsen per bed bij gespreide bezoektijden.
    - dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 parkeerplaatsen per bed bij respectievelijk plaats.
    - medewerkers: 0,25 parkeerplaatsen per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats).
- Verpleeg-en verzorgingstehuis: Normering is inclusief parkeren voor personeel.

Hoofdfunctie onderwijs

Tabel 16, Parkeernormen voor de onderwijsfunctie gebaseerd op de CROW publicatie 317

FUNCTIE	EENHEID	CENTRUM				SCHIL				REST BEBOUWDE KOM				INBEGREPEN AANDEEL BEZOEKERS
		l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	l	ml	m	mh	
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100m² bvo	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,3	0%
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,5	0,6	0,8	0,9	0,5	0,6	0,8	0,9	0,5	0,6	0,8	0,9	*
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,3	2,8	3,3	3,8	3,0	3,5	4,0	4,5	3,3	3,8	4,3	4,8	11%
ROC	Per 100 leerlingen	3,2	3,7	4,2	4,7	3,8	4,3	4,8	5,3	4,2	4,7	5,2	5,7	7%
Hogeschool	Per 100 studenten	6,3	7,3	8,3	9,3	6,9	7,9	8,9	9,9	7,5	8,5	9,5	10,5	72%
Universiteit	Per 100 studenten	9,7	10,7	11,7	12,7	11,5	12,5	13,5	14,5	12,7	13,7	14,7	15,7	48%
Avondonderwijs	Per 10 studenten	3,0	3,5	4,0	4,5	4,0	4,5	5,0	5,5	5,0	5,5	6,0	6,5	95%

Verdere toelichting voor de hoofdfunctie onderwijs

- Bij de functies waar een sterretje (*) wordt weergegeven in plaats van een parkeernorm wordt bedoeld dat er voor die gevallen een parkeernorm wordt vastgesteld in overleg met de gemeente.
- Kinderdagverblijf: exclusief Kiss & Ride
- Basisonderwijs: exclusief Kiss & Ride
- Middelbare school en ROC: bezoekers zijn leerlingen
- Hogeschool, universiteit en avondonderwijs: bezoekers zijn studenten

Aantal arbeidsplaatsen

Tabel 17, Het volgens de CROW aantal arbeidsplaatsen per m² bvo voor enkele functies

Functie	1 arbeidsplaats is circa
• Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum • Stadsdeel, wijk-, buurt-, dorpscentrum • Grootschalige detailhandel	40m² bvo
• Kantoor • Commerciële dienstverlening • Bedrijf: arbeidsintensief/bezoekersextensief • Bedrijfsverzamelgebouw	25-35m² bvo
• Bedrijf: arbeidsextensief/bezoekersextensief	30-50m² bvo

Aanwezigheidspercentages

Bij de berekening van de parkeerplaatsverplichting wordt bij gebiedsontwikkeling gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers, of bewoners aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

De aanwezigheidspercentages zijn ontleend aan de CROW-publicatie 317. Als de volledige parkeervraag van een functie gedurende een periode volledig aanwezig is, geldt een aanwezigheidspercentage van 100%.

Tabel 18, De aanwezigheidspercentages t.b.v. dubbelgebruik van parkeergelegenheden volgens de CROW

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor-bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalig detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/ theater/ podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/ maatschap/ therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/ verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

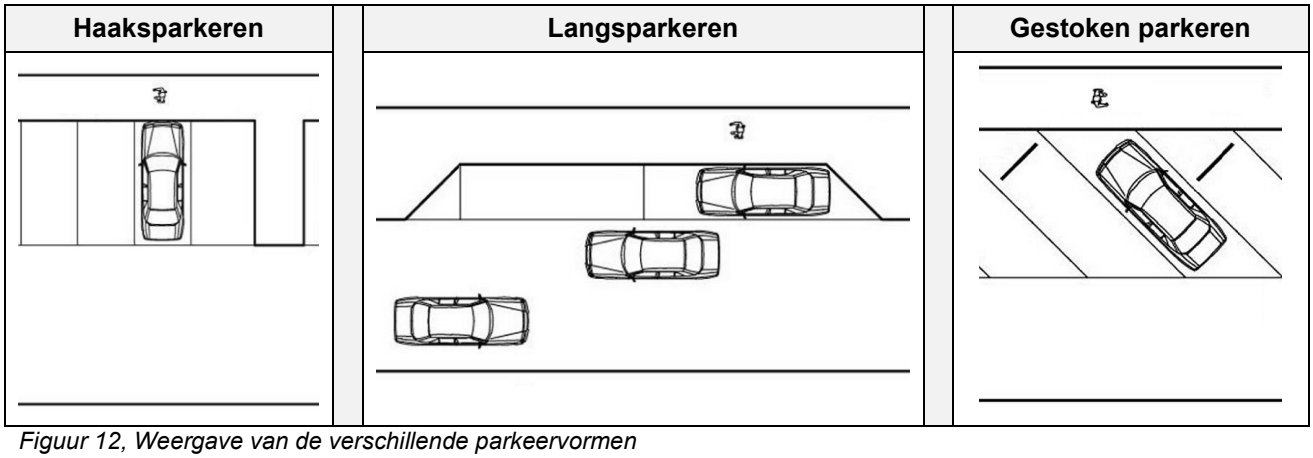
Maatvoering van atsen

Standaardmaten voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Voor het parkeren in de openbare ruimte geldt de ASVV 2012. Voor parkeren in garages gelden de normen uit de NEN 2443 en de Ontwerpwijzer Gebouwde Parkeervoorzieningen van het CROW.

Tabel 19, Maatvoering van parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Manier van parkeren	Maatvoering van parkeerplaats	Breedte parkeerweg	Opmerkingen
Haaks parkeren (90°)	2,50 bij 5,00m	6,00m	- Een rabatstrook (manoeuvreerstrook) van 0,60m wordt eventueel in het parkeervak aangebracht tegen de rijbaan aan.
Langs parkeren (0°)	2,00 bij 6,00m	Afhankelijk van de type weg en de gebruikers ervan.	- De parkeerplaatsen zijn minimaal 2,50m breed als er een obstakel (muur of kolom) aanwezig is aan de bestuurderszijde. - Bij drukkere wegen is het wenselijker om de parkeervakken dieper en breder aan te leggen. - Voor een gehandicaptenparkeerplaats geldt een lengte van 7,50m indien er achterin wordt in- en uitgestapt.
Gestoken parkeren (30°)	2,50 bij 4,20m	3,50m	- Op erftoegangswegen wordt gestoken parkeren toegepast bij éénrichtingsverkeer.
Gestoken parkeren (45°)	2,50 bij 4,85m	4,00m	
Gestoken parkeren (60°)	2,50 bij 5,15m	4,50m	



Figuur 12, Weergave van de verschillende parkeervormen

Algemene opmerkingen

- Bij parkeerplaatsen die langs belemmeringen (uitstulpingen, groenstroken of andere obstakels) zijn gesitueerd, moeten de vakken afhankelijk van de positie van de belemmeringen:
  - 0,30 á 0,45m breder worden aangebracht, en/of:
  - 0,50m langer worden aangebracht.
- De gehandicaptenparkeerplaatsen zijn breder dan de gewone parkeerplaatsen met een breedte van 3,50m om het in- en uitstappen van gehandicapten te kunnen faciliteren.

- Voor minder-validen geldt dat er tenminste één gehandicaptenparkeerplaats op ≤ 50m van de bestemmingen dient te zijn. Het gaat hier dan om één aangepaste parkeerplaats per 50 gewone parkeerplaatsen. En verder gaat het om de volgende bestemmingen:
  - openbare gebouwen,
  - bestemmingen die voor minder-validen toegankelijk zijn,
  - en aangepaste woningen, mits er geen parkeergelegenheid op privéterrein aanwezig is.

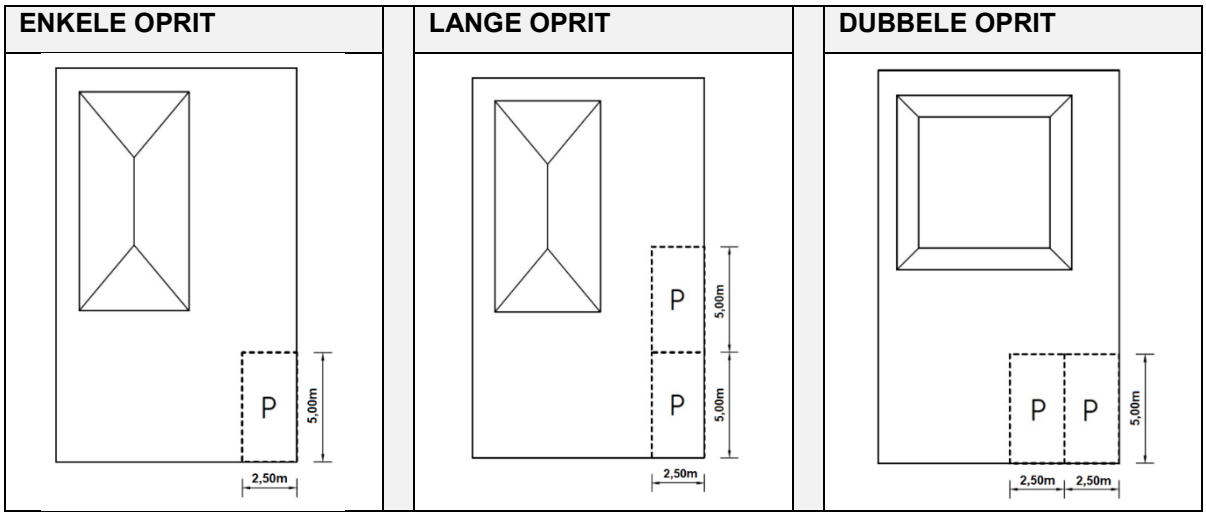
Maatvoering van parkeerplaatsen op privéterrein

De parkeergelegenheid op eigen terrein moet voldoen aan de door het bestemmingsplan of het in Hoorn geldende uitwegenbeleid opgelegde regels. Voor het realiseren van parkeerplaatsen gelden de parkeernormen uit bijlage IV. Bij ieder bouwplan waarbij parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd, worden afspraken gemaakt over de inrichting en het gebruik van de parkeerplaatsen die ten behoeve van de ontwikkeling worden gerealiseerd.

Parkeerplaatsen op privéterrein worden vaak voor andere doeleinden gebruikt dan voor het parkeren van auto's (denk bijvoorbeeld aan garages die als schuur of bijkeuken worden gebruikt of opritten die als extra tuinruimte worden gebruikt). Doordat deze parkeergelegenheden minder optimaal worden benut, kunnen niet alle privé parkeerplaatsen bij woningen als volledige parkeerplaatsen worden meegerekend. De mate waarin parkeren op privéterrein wordt meegerekend (afhankelijk van de vorm van de parkeergelegenheid) is opgenomen in onderstaande tabel. De bijbehorende afmetingen staan in de opvolgende afbeeldingen.

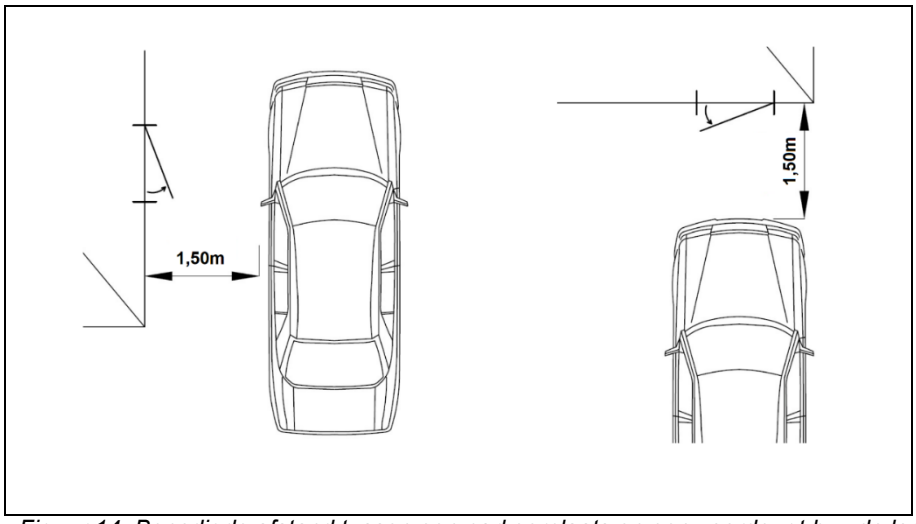
Tabel 20, De maatvoering en berekeningsaantal van de verschillende parkeervormen op privé terrein

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Minimale afmetingen (lengte*breedte) in meters
Enkele oprit zonder garage of carport	1	0,8	5,00 x 2,50
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	10,00 x 2,50
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	5,00 x 5,00
Garage of carport zonder oprit	1	0,4	5,00 x 2,50
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	5,00 x 2,50
Garage met enkele oprit	2	1,0	5,00 x 2,50 (oprit)
Garage met lange oprit	3	1,3	10,00 x 2,50 (oprit)
Garage met dubbele oprit	3	1,8	5,00 x 4,50 (oprit)



Figuur 13, Weergave van de verschillende parkeervormen op privé terrein

Verder geldt een minimale afstand tussen een parkeerplaats en een toegang (voordeur) van een gebouw. Als de parkeerplaats vlak naast de ingang is gesitueerd, moet er voldoende loopruimte zijn. Dit is nodig in verband met de toegankelijkheid van het gebouw en de mogelijkheid om de parkeerplaats goed te kunnen benutten.



Figuur 14, Benodigde afstand tussen een parkeerplaats en een voordeur t.b.v. de loopruimte

Bijlage VI: Voorbeeld berekening van de parkeereis

Fictief voorbeeld 1: Berekening van de parkeereis bij nieuwbouw

Een ontwikkelaar heeft de wens om aan het Hoefblad in de Risdam-Noord het volgende te realiseren: 10 koop appartementen van 75m² in de goedkope klasse, een kringloopwinkel van 250m² bvo en 750m² bvo kantoorruimte zonder balie. Het terrein is niet eerder bebouwd geweest. De ontwikkelaar wil weten hoeveel parkeerplaatsen hij moet realiseren om aan de parkeereis te voldoen.

Vergaren en controleren van gegevens

- Wonen: 10 koopappartementen van 75m² (goedkope klasse)
- Detailhandel: 250m² bvo
- Kantoren (zonder baliefunctie): 750m² bvo
- Hoefblad ligt in de zone 'rest bebouwde kom'
- Het autobezit in de wijk is 0,9 personenauto's per huishouden en de parkeerdruk in de buurt is 75%. Bij deze ontwikkeling is de gemiddelde norm gebruikelijk.

Bepalen van de juiste normen

Het Hoefblad ligt in de zone 'rest bebouwde kom' en de gemiddelde norm is gebruikelijk gezien de ruimtelijk eigenschappen van het gebied. De normen voor de bijbehorende functies zijn:

- Wonen: 1,5 parkeerplaatsen per woning
- Kringloopwinkel: 1,7 parkeerplaatsen per 100m² bvo
- Kantoren (zonder baliefunctie): 1,7 parkeerplaatsen per 100m² bvo

Berekening van de parkeereis

De bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie gaat als volgt:

- Wonen: 10 appartementen x 1,5 = 15 parkeerplaatsen
- Kringloopwinkel: (250m² bvo ÷ 100m² bvo) x 1,7 = 4,25 parkeerplaatsen
- Kantoren (zonder baliefunctie): (750m² bvo ÷ 100m² bvo) x 1,7 = 12,75 parkeerplaatsen
- Totaal: 32 parkeerplaatsen

Voor de mogelijkheden tot dubbelgebruik wordt het volgende bekeken:

- In de directe nabijheid van het ontwikkelingsgebied zijn geen functies waarbij dubbelgebruik mogelijk is.
- Binnen het plan zijn drie verschillende functies waarbij dubbelgebruik onderling mogelijk is. Dit biedt de mogelijkheid om te kijken of er door middel van dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

De bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie inclusief dubbelgebruik gaat als volgt:

- Aanwezigheidspercentages per functie en dagdeel worden in kaart gebracht.

Tabel 21, Aanwezigheidspercentages zoals weergegeven in bijlage IV.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Kantoor-bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

- De parkeereis per moment wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages (zie tabellen 19 en 20). Het piekmoment is de ‘werkdag middag’. Indien alle parkeerplaatsen voor alle gebruikers vrij toegankelijk zijn is de parkeereis 21,90 parkeerplaatsen.

Tabel 22, Berekende parkeereis per moment a.d.h.v. de aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Totaal
Woningen bewoners	6	6	10,8	9,6	12	7,2	9,6	8,4	12
Woningen bezoekers	0,3	0,6	2,4	2,1	0	1,8	3	2,1	3
Detailhandel	1,275	2,55	0,425	3,1875	0	4,25	0	0	4,25
Kantoor-bedrijven	12,75	12,75	0,6375	0,6375	0	0	0	0	12,75
Totaal	20,33	**21,90**	14,26	15,53	12,00	13,25	12,60	10,50	32,00

- Bij de woonfunctie kunnen de parkeerplaatsen (gedeeltelijk) vast worden toebedeeld. Dit gebeurt vaak alleen voor het bewonersparkeren en niet voor het bezoekersparkeren omdat bezoekersparkeren altijd openbaar toegankelijk moeten zijn. Voor de bewoners van de appartementen kan een garage worden gerealiseerd waar alleen bewoners terecht kunnen. Het bezoekersaandeel wordt geregeld in de openbare ruimte. De parkeereis bij deze toedeling wordt als volgt bepaald:

Tabel 23, Aangepaste aanwezigheidspercentages bij een maximale vaste toedeling voor het bewonersparkeren.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Kantoor-bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

- De parkeereis per moment bij een maximale vaste toedeling voor het bewonersparkeren wordt bepaald aan de hand van de aangepaste aanwezigheidspercentages (zie tabellen 21 en 22). Het piekmoment is de ‘werkdag middag’ en de bijbehorende parkeereis is 27,90 parkeerplaatsen.

Tabel 24, Parkeereis per moment bij een maximale vaste toedeling voor het bewonersparkeren.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Totaal
Woningen bewoners	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Woningen bezoekers	0,3	0,6	2,4	2,1	0	1,8	3	2,1	3
Detailhandel	1,275	2,55	0,425	3,1875	0	4,25	0	0	4,25
Kantoor-bedrijven	12,75	12,75	0,6375	0,6375	0	0	0	0	12,75
Totaal	26,33	**27,90**	15,46	17,93	12,00	18,05	15,00	14,10	32,00

Afronding van de berekening

De parkeereis voor de situatie waarbij alle parkeerplaatsen voor alle gebruikers vrij toegankelijk zijn is 21,90 = 22 parkeerplaatsen.

Als er specifiek voor de bewoners een garage wordt gebouwd is de parkeereis 27,90 = 28 parkeerplaatsen.

Fictief voorbeeld 2: Berekening van de parkeereis bij verbouw

Op een perceel aan het Dampten in Hoorn-Noord is een loods gevestigd van 1.250m² bvo. Op het perceel zijn 2 parkeerplaatsen aanwezig. Er zijn maar 2 parkeerplaatsen op eigen terrein. De rest van de parkeerplaatsen vindt plaats in openbaar gebied .
Het gebouw wordt verbouwd naar een laboratorium van 1.500m² bvo.

Vergaren en controleren van gegevens

- Oude situatie: loods: 1.250m² bvo.
- Nieuw situatie: laboratorium: 1.500m² bvo.
- Het Dampten ligt in de zone 'schil-/overloopgebied'.
- Het autobezit in de wijk is 0,8 personenauto's per huishouden en de parkeerdruk in de buurt is 85%. Bij deze ontwikkeling is de minimale norm gebruikelijk.

Bepalen van de juiste normen

Het Dampten ligt in het schil-/overloopgebied en de minimale norm is gebruikelijk gezien de ruimtelijk eigenschappen van het gebied. De normen voor de bijbehorende functies zijn:

- Loods = arbeidsextensitieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: 0,7 parkeerplaatsen per 100m² bvo, inclusief 5% voor bezoek.
- Laboratorium = arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: 1,9 parkeerplaatsen per 100m² bvo, inclusief 5% voor bezoek.

Berekening van de parkeereis

- Oude situatie: (1.250m² bvo ÷ 100m² bvo) x 0,7 = 8,75 parkeerplaatsen
- Nieuwe situatie: (1.500m² bvo ÷ 100m² bvo) x 1,9 = 28,5 parkeerplaatsen
- Er zijn maar 2 parkeerplaatsen op eigen terrein en 7 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In de oude situatie bedraagt de parkeerdruk op de openbare ruimte vanuit theoretisch oogpunt dus 8,75 – 2 = 6,75 parkeerplaatsen.
- De parkeereis voor de nieuwe situatie betreft: 28,5 – 6,75 = 21,75 parkeerplaatsen omdat de parkeerplaatsen in de openbare ruimte in stand worden gehouden.
- In de directe nabijheid van het ontwikkelingsgebied zijn geen functies waarbij dubbelgebruik bij mogelijk is.
- In het plan is er maar één functie. Dit biedt ook geen mogelijkheid om te kijken of er door middel van dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Afronding van de berekening

- De parkeereis is 21,75 = 22 parkeerplaatsen
- Tenminste 5% van de parkeerbehoefte moet voor bezoekers in het openbaar gebied toegankelijk zijn (5% van 28,5 = 1 parkeerplaats)

Controle van de parkeerbalans

Het plan (ontwerp) biedt de basis voor de controle van de parkeerbalans. In totaal worden er 25 parkeerplaatsen geteld. Dit is meer dan de parkeereis van 22. Deze parkeerplaatsen voldoen allemaal aan de maatvoeringseisen. Het zijn namelijk haaksparkeerplaatsen met een maatvoering van 2,5 x 5,0 meter. Ook zijn alle parkeerplaatsen afzonderlijk toegankelijk via een toegangsweg die voldoet aan de eisen (6 meter breed bij haaksparkeren).

Hoorn,

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 12 juni 2018,

de griffier, de voorzitter,

Gemeente Hoorn
Nieuwe Steen 1
Postbus 603
1620 AR Hoorn
T 0229 25 22 00
www.hoorn.nl