Nota Parkeernormen

voor auto en fiets

2020

gemeente Noordwijk

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding en doel 4

1.2 Het parkeerbeleid als vertrekpunt 4

1.3 Leeswijzer 5

2 Juridisch kader 6

2.1 Parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening 6

2.2 Overgangsregeling voor lopende aanvragen en projecten 6

2.3 Bestaande situaties 7

2.4 Beleidsregels 7

2.5 Bestuurlijke vaststelling 7

2.5.1 Hardheidsclausule 7

3 Gebiedsindeling parkeernormen auto en fiets 8

3.1 De functie van een gebiedsindeling 8

3.1.1 Gebiedsgerichte differentiatie in parkeernormen 8

3.1.2 Differentiatie in het toepassingskader 8

3.2 Gebiedsindeling 8

4 De parkeernormen voor auto en fiets 11

4.1 Wat is een parkeernorm? 11

4.2 Van parkeerkencijfers naar parkeernormen 11

4.3 De parkeernorm voor woningen 12

4.4 De parkeernorm voor overige functies 13

4.5 Laden en lossen 14

4.6 Elektrisch laden 14

5 Toepassingskader parkeernormen 16
5.1 Rolverdeling tussen gemeente en initiatiefnemer 16
5.2 Verschil toepassingskader auto en fiets 16
5.3 De definitie van een parkeerplaats 17
5.4 Afronding 17
5.5 Parkeervraag en parkeeraanbod 17
5.6 Stap 1 – Bepaling van de normatieve parkeerbehoefte 18
5.7 Stap 2 – Bepaling van de normcorrectie 19
5.8 Stap 3 – De normatieve parkeeropgave 20
5.9 Stap 4 – Oplossen binnen de contouren van de ontwikkeling en dubbelgebruik 20
5.10 Stap 5 – Gebruik private parkeerplaatsen 22
5.11 Stap 6 – Aanvraag ontheffing 23
5.12 Stap 7 – Borging afspraken 25
6 Specifieke situaties 26
6.1 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop 26
6.2 Specifieke (tijdelijke) activiteiten 27
6.3 Bouwen op een bestaande parkeervoorziening 27
6.4 Tijdelijke parkeerplaatsen 27
6.5 Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding 27
Bijlage 1 Gebiedsindeling parkeernormen 28
Bijlage 2 Auto- en fietsparkeernormen 30
Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages 45

De Nota Parkeernormen is op 16 december 2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Noordwijk.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Vanwege de samenvoeging van de gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout heeft de gemeente Noordwijk behoefte aan één, integrale Nota Parkeernormen. Dit geeft tevens de mogelijkheid om de in 2018 door het CROW gepubliceerde nieuwe parkeerkencijfers in de Nota Parkeernormen op te nemen. Ook worden nieuwe mobiliteitsconcepten zoals deelauto's en deelfietsen in deze nota verder uitgewerkt.

De gemeente Noordwijk zet in deze Nota Parkeernormen 2020 in op meer flexibiliteit in de omgang met parkeernormen door meer gebiedsgerichte en meer doelgroep specifieke normen. Met het benoemde toepassingskader kiest de gemeente voor een duidelijke rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer van een nieuwe ontwikkeling of transformatie (wijziging bestemming en/of functie).

Met deze Nota Parkeernormen 2020 beschrijft de gemeente Noordwijk het kader ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor fiets en auto bij nieuwbouw of transformatieprojecten. De nota is relevant voor iedereen (projectontwikkelaars, woningcorporaties, zelfbouwers, bedrijven, inwoners) die een omgevingsvergunning 'bouwen' aanvraagt waar een parkeercomponent aan zit.

Deze Nota Parkeernormen 2020 vervangt de Nota Parkeren en Stallen uit 2013 van de gemeente Noordwijk en de Nota Parkeernormen 2016 van de gemeente Noordwijkerhout.

1.2 Het parkeerbeleid als vertrekpunt

Deze Nota Parkeernormen 2020 is een nadere uitwerking van de Kadernota Parkeren 2020 en de daarin genoemde beleidsdoelen. De volgende onderdelen van het gemeentelijk parkeerbeleid zijn hierbij van belang:

- Noordwijk draagt middels haar parkeernormenbeleid bij aan de duurzame verstedelijkingsopgave. Daartoe behoort ook een verdichting aan woon- en overige functies. Hierbij dient de parkeerbehoefte van auto en fiets gebiedsgericht gefaciliteerd te worden;
- Dat nieuwe bedrijven over voldoende parkeer- en stallingsmogelijkheden beschikken en bezoekers van de kernen en overige (wijk)winkelcentra in voldoende mate worden gefaciliteerd in het snel en eenvoudig vinden van een geschikte parkeerplaats;
- Noordwijk zet de verdere stappen naar duurzame mobiliteit hetgeen enerzijds betekent dat nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's en deelfietsen) mogelijk moeten worden gemaakt en anderzijds ook parkeervoorzieningen voor de fiets voldoende en ruimtelijk goed worden ingepast bij nieuwe gebouwen en transformatie van bestaande gebouwen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat het juridisch kader van de Nota Parkeernormen 2020 beschreven. Hoofdstuk 3 bevat de gebiedsindeling waarbinnen de verschillende parkeernormen van toepassing zijn. In hoofdstuk 4 wordt een korte toelichting gegeven op wat een parkeernorm is en hoe de autoparkeernormen en fietsparkeernormen voor Noordwijk tot stand zijn gekomen.

In hoofdstuk 5 wordt het kader beschreven aan de hand waarvan de autoparkeernormen en fietsparkeernormen worden toegepast. Dit wordt vertaald naar het aantal parkeerplaatsen dat door een initiatiefnemer van een nieuwbouw- of transformatieproject dient te worden gerealiseerd. Tenslotte worden in hoofdstuk 6 nog een aantal specifieke situaties nader beschreven.

2 Juridisch kader

2.1 Parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening

Per 1 juli 2018 is de relatie tussen bestemmingsplannen en de gemeentelijke bouwverordening komen te vervallen. Deze Nota Parkeernormen 2020 is via een dynamische planregel in een paraplubestemmingsplan van toepassing voor alle bestemmingsplannen in de gemeente. Hiermee is geborgd dat in heel Noordwijk met dezelfde actuele parkeernormensystematiek wordt gewerkt.

2.2 Overgangsregeling voor lopende aanvragen en projecten

Vanaf het moment dat de Nota Parkeernormen 2020 is vastgesteld en gepubliceerd, is deze nota het kader waar een (bouw)ontwikkeling aan moet voldoen. In sommige gevallen zou dat betekenen dat (vergevorderde) lopende aanvragen of projecten geconfronteerd worden met strengere parkeernormen. Dit leidt tot onredelijke situaties. Daarom is er een overgangsregeling van toepassing als volgens de oude Nota's minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan onder de nieuwe Nota het geval is.

De overgangsregeling houdt in dat de oude Nota's gelden in plaats van deze Nota Parkeernormen 2020 voor:

1. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan vóór de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen 2020 een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Nota Parkeren en Stallen uit 2013 voor Noordwijk en de Nota Parkeernormen uit 2016 voor de voormalige gemeente Noordwijkerhout van toepassing);
2. Een bouwinitiatief dat vóór de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen 2020 door initiatiefnemer aan de gemeente bekend is gemaakt, mits het betreffende bouwinitiatief, met name naar aard, inhoud en haalbaarheid, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning én mits ten aanzien van het gehele bouwinitiatief binnen één jaar na de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen 2020 een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend;
3. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan in een overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente is bepaald dat op de realisering de Nota Parkeren en Stallen uit 2013 voor Noordwijk en de Nota Parkeernormen uit 2016 voor de voormalige gemeente Noordwijkerhout of een andere in die overeenkomst bepaalde normering van toepassing is;
4. Een stedenbouwkundig plan of ontwikkelingsvisie die vóór de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen 2020 bestuurlijk is vastgesteld en waarin is bepaald dat op de realisering daarvan de Nota Parkeren en Stallen uit 2013 voor Noordwijk en de Nota Parkeernormen uit 2016 voor de voormalige gemeente Noordwijkerhout van toepassing is;
5. Een samenwerkingsovereenkomst die vóór de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen 2020 tussen initiatiefnemer en de gemeente gesloten is en waarin de Nota Parkeren en Stallen uit 2013 voor Noordwijk en de Nota Parkeernormen uit 2016 voor de voormalige gemeente Noordwijkerhout expliciet als uitgangspunt voor de toekomstige planontwikkeling is opgenomen;

6. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan de gemeente voor de publicatiedatum van deze Nota met de initiatiefnemer(s) in een precontractuele fase reeds afspraken heeft gemaakt waarin in bepaald dat bij de realisering de Nota Parkeren en Stallen uit 2013 voor Noordwijk en de Nota Parkeernormen uit 2016 voor de voormalige gemeente Noordwijkerhout of een andere normering van toepassing is.

2.3 Bestaande situaties

Bestaande vergunde situaties hoeven niet het bestaand aantal parkeerplaatsen aan te passen aan nieuwe normen. Pas als er sprake is van functiewijziging of uitbreiding wordt getoetst aan de nieuwe normen. Hierbij geldt bovendien dat alleen de extra parkeerbehoefte van het nieuwe plan ten opzichte van het oude plan gerealiseerd moet worden.

2.4 Beleidsregels

De Nota Parkeernormen 2020 heeft het karakter van een beleidsregel. De Nota stelt de kaders waaronder het college van burgemeester en wethouders medewerking verleent aan ruimtelijke ontwikkelingen die een nieuwe parkeerbehoefte genereren of een verandering in de parkeerbehoefte veroorzaken.

Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (artikel 2.1, eerste lid onder a, van de Wabo) worden via de dynamische planregels uit het paraplubestemmingsplan dwingend aan de parkeernormen en bijbehorende uitvoeringsregels getoetst. Maar ook aanvragen omgevingsvergunning voor handelen in strijd met het bestemmingsplan worden onder andere beoordeeld aan de hand van de parkeernormen en bijbehorende uitvoeringsregels.

Ieder initiatief dat aan de uitgangspunten voldoet, voor zover het parkeren betreft, kan rekenen op medewerking van het college van burgemeester en wethouders.

2.5 Bestuurlijke vaststelling

De beleidsuitgangspunten met parkeernormen en uitvoeringsregels van deze Nota worden door de gemeenteraad vastgesteld. Wijziging van de vastgestelde beleidsuitgangspunten met parkeernormen en uitvoeringsregels is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.

2.5.1 Hardheidsclausule

Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer gemotiveerd niet aan de gestelde parkeeropgave kan voldoen, kan het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking of vrijstelling van de parkeeropgave toe te staan.

De hardheidsclausule baseert zich op artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de inherente afwijkingsbevoegdheid. Hier wordt al een voorschot genomen op het toekomstige beleid waarin het nieuwe omgevingsrecht geldt. Aanvragers van een nieuw initiatief óf wijziging van een bestemming mogen een motivatie indienen om aantoonbaar te kunnen gaan voor invulling van een lagere parkeereis. Het college van burgemeester en wethouders besluit of afwijking is toegestaan.

3 Gebiedsindeling parkeernormen auto en fiets

3.1 De functie van een gebiedsindeling

In deze Nota wordt voor de auto- en fietsparkeernormen een gebiedsindeling gehanteerd, geldend voor de gehele gemeente Noordwijk. Het doel hiervan is dat gebiedsgericht gewerkt kan worden aangezien parkeren in bijvoorbeeld de winkelgebieden een ander afwegingskader kent dan in buitengebieden aan de rand van de dorpen.

Per gebied is sprake van een ander bereikbaarheidsprofiel, een ander voorzieningenniveau en een ander aanbod aan alternatieve vervoerwijzen zoals het openbaar vervoer.

Op basis van de hier gehanteerde specifieke gebiedsindeling zal per gebied gedifferentieerd worden de hoogte van de parkeerkencijfers en de wijze waarop deze wordt toegepast.

3.1.1 Gebiedsgerichte differentiatie in parkeernormen

De hoogte van de parkeernormen wordt in deze Nota gedifferentieerd naar gebieden. Hierbij is de gebiedstypologie met adressendichtheid bepalend. In het centrum van een dorp gelden andere parkeernormen dan meer naar het buitengebied gelegen woonwijken. In algemene zin geldt dat bij de bepaling van de parkeernormen rekening wordt gehouden met de autoafhankelijkheid van toekomstige gebruikersgroepen.
Deze autoafhankelijkheid wordt met name ingegeven door:

- De aanwezigheid van parkeerregulering;
- De kwaliteit en kwantiteit van het (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- De kwaliteit van fietsroutes en beschikbaarheid van fiets(parkeer)voorzieningen;
- De nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen en zorgvoorzieningen.

3.1.2 Differentiatie in het toepassingskader

Het hanteren van een gebiedsindeling maakt het mogelijk om het toepassingskader, zoals dat nader is omschreven in hoofdstuk 4 ook daadwerkelijk gebiedsgerichter te maken. Dit houdt bijvoorbeeld in dat auto- en fietsparkeernormen in centrumgebieden op een andere wijze worden toegepast dan de auto- en fietsparkeernormen in aan het centrum grenzende woonwijken of in woonwijken gelegen aan de rand van het dorp. Daarnaast kan, in specifieke gevallen, een bijzondere beleidsregel worden ingezet bij grootschalige projecten.

3.2 Gebiedsindeling

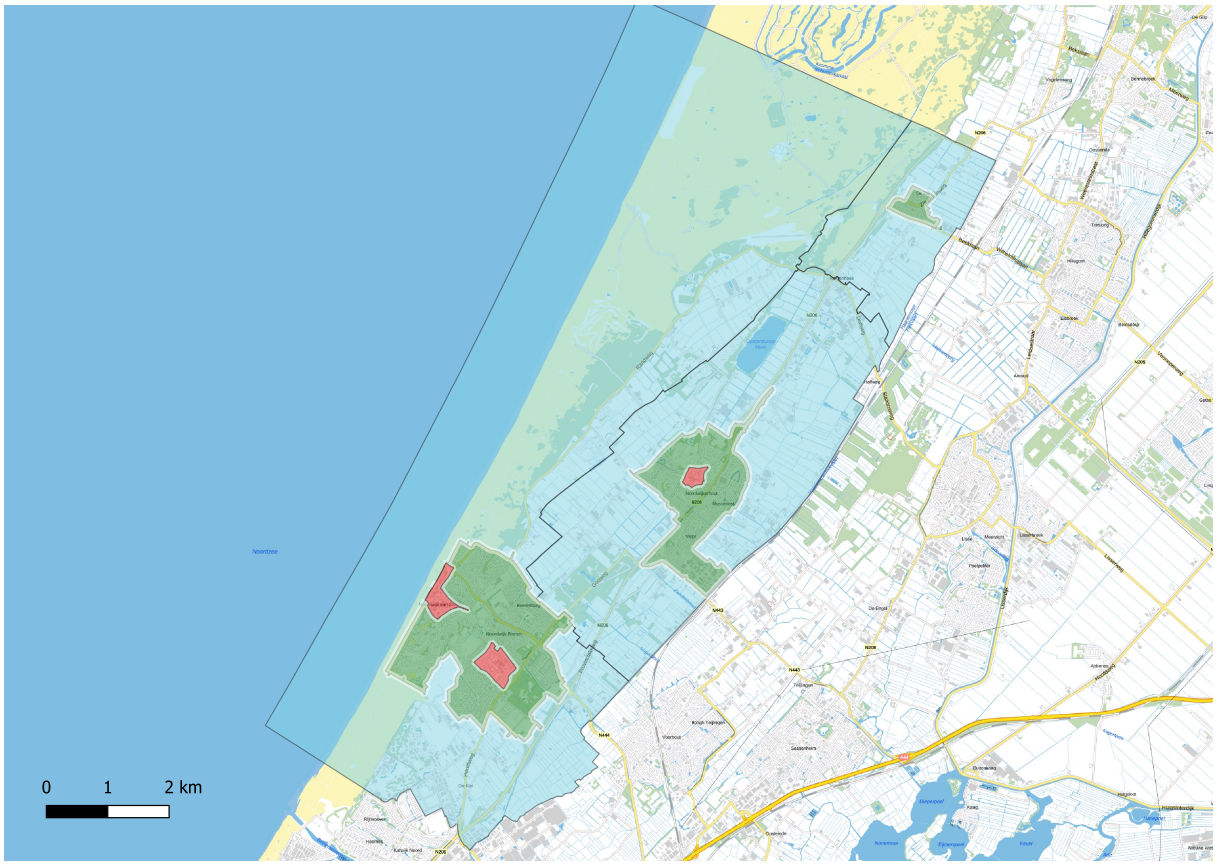
In Bijlage 1 wordt de gebiedsindeling per dorp weergegeven voor de te hanteren parkeernomen en het toepassingskader. In de gebiedsindeling wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende gebieden (Zone A, Zone B en Zone C).
De gebiedsindeling die wordt gehanteerd is de volgende:

- Zone A, een centrumgebied met een relatief lagere autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:
  - Reeds aanwezige parkeerregulering (betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, blauwe zone);
  - Een OV-bereikbaarheid met opstapplaatsen met een verbinding naar minimaal 1 treinstation (Leiden);
  - De aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur en centrale fietsstallingen;
  - Een ruim aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen op loopafstand;

- Zone B, een gebied in de schil (rest bebouwde kom) van Zone A met een gemiddelde autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:
  - Een OV-bereikbaarheid met busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 overstappunt in Zone A;
  - De aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur;
  - Een voldoende aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen op loop- of fietsafstand;
- Zone C, een gebied met een hoge autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:
  - Relatief weinig tot geen openbaar vervoer aanbod in de directe nabijheid
  - De aanwezigheid van fietsinfrastructuur maar met grotere fietsafstanden naar Zone A;
  - Een relatief laag tot geen aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen.

De parkeernormen voor auto zijn een afgeleide van de mate van afhankelijkheid van dit vervoermiddel. Voor de auto zijn de parkeernormen in zone A lager dan in zone B en C.
De fietsnormen zijn in alle zones gelijk.

Op onderstaande afbeelding is de kaart met de indeling weergegeven (zie ook bijlage 1 voor een vergrote weergave).



Afbeelding 1. Gebiedsindeling auto- en fietsparkeernormen gemeente Noordwijk

Op de afbeelding is te zien dat Zone A gevormd wordt door de winkelgebieden van Noordwijkerhout, Noordwijk aan Zee en Noordwijk-Binnen:

- Centrum Noordwijkerhout is het gebied dat begrensd wordt door de Herenweg, Victoriberg, Kerkeland, Viaductweg, Hoogstraat, Marktplein, Havenstraat en de Schoolstraat;
- Centrum Noorwijk aan Zee is het gebied dat begrensd wordt door de Koningin Wilhelmina Boulevard, het Vuurtorenplein, de Parallel Boulevard, de Schoolstraat, de Nieuwe Zeeweg t/m 62, de Huis ter Duinstraat, het Pickeplein, de Grent en het Palaceplein;
- Centrum Noordwijk-Binnen is het gebied dat begrensd wordt door de Lijnbaanweg, de Weteringkade, de Bloemendaalstraat, de Molenstraat, de Wilhelminastraat, de Offemweg, de Douzastraat en de Pickestraat.

De genoemde grensbepalende straten vallen over de volledige breedte binnen het centrumgebied. Zodra nieuwe uitbreidingswijken in ontwikkeling komen, zullen deze wijken binnen de bebouwde kom gelegen zijn en dienen de bijbehorende normen te worden toegepast

Zone B wordt voornamelijk gevormd door de gebieden in de schil rond de winkelgebieden van Noordwijk-Binnen, Noordwijk aan Zee en Noordwijkerhout en door de De Zilk.

Zone C wordt gevormd door alle overige gebieden van de gemeente Noordwijk, dus niet zijnde Zone A of Zone B.

4 De parkeernormen voor auto en fiets

4.1 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. De oppervlakten zijn weergegeven in bruto-vloeroppervlak (m^2 bvo).

De gemeente Noordwijk hanteert parkeernormen voor de auto én voor de fiets. De voorliggende Nota Parkeernormen vormt het toetsingskader op het gebied van parkeren bij een aanvraag om een omgevingsvergunning. De voorwaarde bij het verkrijgen van een omgevingsvergunning is dat voldaan wordt aan de parkeernorm en/of het bijbehorende toepassingskader. Dit geldt zowel voor het voldoen aan de autoparkeernormen als aan de fietsparkeernormen.

4.2 Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

Als basis voor autoparkeernormen en fietsparkeernormen kiest de gemeente Noordwijk voor de recent in 2018 geactualiseerde parkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn door het CROW opnieuw uitgebracht en in december 2018 gepubliceerd in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. Noordwijk als gehele gemeente is in de classificering van het CROW aangemerkt als een "matig stedelijke" gemeente (tussen 1.000 en 1.500 adressen per km^2).

De kencijfers van het CROW worden vervolgens gedifferentieerd naar gebiedstypen (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied). Noordwijk hanteert voor Zone A de kencijfers uit het gebiedstype 'centrum', voor Zone B de kencijfers van het gebiedstype 'overig bebouwde kom' en voor Zone C de kencijfers van het gebiedstype 'buitengebied'.

Per gebiedstype worden de parkeerkencijfers van het CROW weergegeven met een bandbreedte (minimum-maximum). Voor de woonfuncties en de niet-woonfuncties hanteert Noordwijk voor de auto het uitgangspunt dat in alle zones het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-kencijfers wordt gehanteerd.

Ook de fietsparkeerkencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, bandbreedtes. Het minimum kencijfer is van toepassing op gemeenten met een laag fietsgebruik, het maximum kencijfer geldt voor gemeenten met een (zeer) hoog fietsgebruik. Op basis van de beleidsdoelen om het fietsgebruik in Noordwijk verder te stimuleren en hoogwaardig te faciliteren hanteert Noordwijk in alle gebieden de hoogste fietsparkeerkencijfers.

Er wordt een onderscheid gemaakt in parkeernormen voor woningen en overige functies. In de parkeernormen voor woningen wordt weer onderscheid gemaakt tussen normen voor algemeen voorkomende woningtypen en doelgroepgerichte woningtypen. In de parkeernormen voor overige functie wordt een onderscheid gemaakt naar verschillende functies.

In bijlage 2 is de volledige lijst van de Noordwijkse auto- en fietsparkeernormen opgenomen.

4.3 De parkeernorm voor woningen

In Noordwijk worden veel verschillende soorten woningen gebouwd. Om de verschillende woningtypen te categoriseren wordt onderscheid gemaakt in niet-gestapelde en gestapelde woningen, die verder zijn onderverdeeld in oppervlakte (in m^2 bvo).

Doelgroepgerichte woningnormen

Naast de parkeernormen voor de in Noordwijk algemeen voorkomende woningtypen (gestapeld of niet-gestapeld en van een bepaalde grootte), wordt ook een aantal woon doelgroepgerichte parkeernormen benoemd. Deze parkeernormen zijn specifiek benoemd voor woningen of wooneenheden die bewoond worden door een specifieke woondoelgroep en houden rekening met hun autobezit. Een korte nadere toelichting van de woningen of wooneenheden die bewoond worden door een specifieke woondoelgroep volgt hierna.

1-kamer appartement

Een woning – ook wel studio genoemd - die bedoeld is voor bewoning door 1 persoon waarbij de kamer fungeert als woon- en slaapkamer en voorzien is van een keukenhoek. Aanvullend is er een aparte, tot de woning behorende ruimte aanwezig met een douche en toilet.

Kamerverhuur (ook voor arbeidsmigranten)

Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke toegang bereikt kan worden zonder eigen voordeur en waarbij de bewoner afhankelijk is van één of meer gemeenschappelijke dagelijkse voorzieningen (keuken, douche en/of toilet) buiten die woonruimte.

Gemeenschappelijke ruimte

Als er sprake is van een gemeenschappelijke ruimte ten behoeve van bewoners van één of meerdere woningen en die ruimte heeft niet als functie een dagelijkse voorziening (keuken, douche, toilet), dan wordt deze ruimte (in m^2 bvo) evenredig toebedeeld aan alle woningen die hiervan gebruik kunnen maken.

De bezoekersparkeernorm voor woningen

In de autoparkeernorm voor woningen zit een deel dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers. Dat kan bijvoorbeeld visite zijn, mantelzorgers, dienstverleners of serviceverleners.

Ook in de fietsparkeernorm voor woningen is een deel ingecalculeerd dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de bewoners. Het aandeel voor bezoekers is bij alle woningtypen in alle zones gelijk: 1 fiets per woning. Het fietsbezit per huishouden is niet of nauwelijks afhankelijk van de woonlocatie, maar des te meer van de omvang van het huishouden.

Het parkeren voor bezoekers van woningen - van auto en/of fiets- dient altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten kunnen krijgen tot de betreffende parkeerplaatsen. Bij gebouwde of afgesloten parkeervoorzieningen kan door middel van toegangscodes of apps de vrije toegankelijkheid voor bezoekers eventueel gewaarborgd worden.

4.4 De parkeernorm voor overige functies

In de hiernavolgende tabellen in bijlage 2 worden de parkeernormen voor overige functies weergegeven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de volgende functiecategorieën:

- Werkgelegenheid;
- Winkels;
- Ontspanning;
- Horeca en verblijfsrecreatie;
- Gezondheid;
- Onderwijs;
- Overig.

De benoemde functies zijn overgenomen van het CROW (publicatie 381). Voor functies waarvan in de CROW-publicatie geen melding wordt gemaakt maar waarvoor Noordwijk wel een parkeernorm wenst te benoemen, wordt dat in de hiernavolgende paragrafen expliciet vermeld.

Het kan voorkomen dat voor een functie geen autoparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de parkeernorm gehanteerd te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie of anders de meest recente autoparkeerkencijfers van het CROW.

De fietsparkeerkencijfers van het CROW zijn op dit moment minder gedetailleerd dan de parkeerkencijfers voor auto's. Om die reden kan het voorkomen dat voor een te realiseren functie nog geen fietsparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de fietsparkeernorm gehanteerd te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

De bezoekersparkeernorm voor de overige functies

In de auto- en fietsparkeernormen voor overige functies is eveneens een deel opgenomen dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de betreffende functie. Dit deel is weergegeven in de vorm van een percentage (bron: CROW, publicatie 381).

Ook voor het parkeren voor bezoekers van de overige functies geldt dat dit altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven dient te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten kunnen krijgen tot de voor hen bestemde parkeerplaatsen. Bij gebouwde of afgesloten parkeervoorzieningen kan door middel van toegangscodes of apps de vrije toegankelijkheid voor bezoekers eventueel gewaarborgd worden.

Parkeernorm: niet van toepassing (n.v.t.)

Bij sommige functies staat de afkorting 'n.v.t.' vermeld. Dit houdt in dat de betreffende functie in de betreffende zone niet wordt voorzien. Zo is het bijvoorbeeld niet de gangbare praktijk dat een bouwmarkt zich vestigt midden in het dorp. Op het moment dat bij een te realiseren functie de parkeernorm 'n.v.t.' vermeld staat maar de functie toch wordt gerealiseerd, dan wordt de parkeernorm gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie of anders de meest recente autoparkeerkencijfers van het CROW.

Parkeernormen Werkgelegenheid

Er is in de hoofdfunctie Werkgelegenheid is onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie, zoals ook in de kencijfers van het CROW. Kantoren met baliefunctie (commerciële dienstverlening) kennen een hogere parkeervraag dan kantoren zonder baliefunctie. Bij de realisatie van kantoorpanden moet goed vastgesteld worden welk type kantoren er zich zullen vestigen. In de loop van de tijd komt een functieverandering geregeld voor waarbij bijvoorbeeld een kantoor een baliefunctie krijgt en waarbij vaak meer parkeervoorzieningen nodig zijn.

Productiebedrijven, laboratorium, werkplaats en garagebedrijf (excl. Opslag) vallen onder de categorie bedrijf arbeidsintensief/ bezoeker extensief.

Logistieke bedrijven, glastuinbouw, akkerbedrijf en kleinschalige veehouderijen vallen onder de categorie bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief.

Parkeernormen Ontspanning

Hieronder vallen onder andere de sociaal/culturele en sportvoorzieningen.

Parkeernormen Gezondheidszorg

Bij huisartsenpraktijk en gezondheidscentrum geldt dat niet in de openbare ruimte zal worden voorzien in gereserveerde plaatsen voor de praktijk. Indien dit bij de ontwikkeling gewenst is, kan dit enkel binnen het plan op eigen terrein worden gerealiseerd.

Parkeernormen Onderwijs

Naast de genoemde parkeernormen worden ook Kiss & Ride parkeerplaatsen bij basisscholen en kinderdagverblijven gerealiseerd. In de richtlijnen van het CROW zijn rekenregels opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor Kiss & Ride (Zoen & Zoef) bij kinderdagverblijven, basis- en voortgezet onderwijs.

Parkeernormen Overig

Hieronder vallen parkeernormen van overige, niet onder één van bovenstaande functiecategorieën behorende functies weergegeven.

Zoals blijkt zijn van deze overige functies geen functie specifieke fietsparkeernormen benoemd. Hier geldt de eerder benoemde regel dat de fietsparkeernorm gehanteerd moet worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie of een parkeernorm welke op basis van een mobiliteitsprofiel van de functie wordt bepaald.

4.5 Laden en lossen

Met name detailhandel- en horecavoorzieningen worden gekenmerkt door een expliciete behoefte aan ruimte bestemd voor het laden en lossen van goederen. Een initiatiefnemer is verplicht om het laden en lossen van goederen binnen de contouren van de ontwikkeling te laten plaatsvinden. In verschillende delen van de gemeente zijn in de openbare ruimte parkeerplaatsen bestemd voor laden en lossen aanwezig (verkeersbord E07). Indien het op eigen terrein faciliteren van laden en lossen op overwegende bezwaren stuit (bijvoorbeeld met incidenteel, exceptioneel transport), kan de het college van burgemeester en wethouders beslissen om het laden en lossen te laten plaatsvinden in de openbare ruimte.

4.6 Elektrisch laden

De gemeente Noordwijk wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven, zoals elektrisch rijden, stimuleren. Daarom wordt van initiatiefnemers geëist dat 5% van de te realiseren parkeerplaatsen – auto én fiets - voorzien zijn van een laadpunt en dat nog eens 5% van de parkeerplaatsen voorbereid dient te zijn om een laadpunt aan te brengen. Voorbereid houdt in dat de ondergrondse/inpandige infrastructuur al aangelegd is (loze leidingen e.d.) en dat het elektrisch vermogen hierop voorbereid is, zodat, wanneer de behoefte er is, direct een laadpunt kan worden aangesloten. Voor andere innovatieve alternatieven zoals bijvoorbeeld waterstof of

zonnecellaadpunten zal indien dit zich voordoet nagegaan worden hoe deze alternatieven het beste gefaciliteerd kunnen worden. Vooralsnog is hier in deze Nota nog geen norm voor opgenomen.

De eis voor elektrisch laden geldt alleen bij een normatieve parkeeropgave van meer dan 20 parkeerplaatsen. Bij bouwinitiatieven met een lagere eis dan 20 parkeerplaatsen, staat het de initiatiefnemers vrij om laadpunten aan te leggen of het verzoek bij de gemeente in te dienen voor laadpunten in de openbare ruimte.

De laadpunten bij parkeerplaatsen binnen de contouren van de ontwikkeling dienen door de initiatiefnemer zelf gerealiseerd te worden. De laadpunten bij parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden door de gemeente gerealiseerd tegen een door de initiatiefnemer hiertoe te betalen vergoeding.

5 Toepassingskader parkeernormen

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Noordwijk komt tot een normatieve opgave en het daarop gebaseerde aantal door de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen (de parkeereis). De in hoofdstuk 3 benoemde gebiedsindeling en de in hoofdstuk 4 benoemde parkeernormen per functie dienen eenduidig toegepast te worden. De te maken afspraken met de initiatiefnemer over het feitelijk uitvoeren van de vereiste parkeeropgave worden vastgelegd.

5.1 Rolverdeling tussen gemeente en initiatiefnemer

De volledige looptijd van nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen kan, van (pre-)verkenning tot realisatie, meerdere jaren bedragen. In dit kader is het van belang dat duidelijk is welke rolverdeling van toepassing is tussen de gemeente Noordwijk en de initiatiefnemer.

De initiatiefnemer

De initiatiefnemer van een nieuwbouw- of transformatieontwikkeling is een breed begrip. Met de term wordt hier de partij bedoeld die op het gebied van parkeren betrokken is bij de aanvraag van een omgevingsvergunning en hiervoor de verantwoordelijkheid draagt. De initiatiefnemer levert alle voor parkeren relevante gegevens van een ontwikkeling bij de gemeente aan (zoals het bouwprogramma, aantallen eenheden met bijbehorende oppervlakten in m^2 bvo, aanwezige gemeenschappelijke ruimten, de parkeerbalans, contracten over oplossing van de normatieve parkeeropgave) die benodigd zijn om door de gemeente een parkeertoets uit te kunnen laten voeren. Hierbij zal door de gemeente getoetst worden of ten behoeve van het parkeren van auto's, fietsen en overige voertuigen (alsmede het laden en lossen) is voldaan aan de parkeernorm.

De gemeente Noordwijk

De gemeente Noordwijk treedt binnen deze beleidsregels op als adviserende en toetsende partij. Hiervoor houdt de gemeente de vigerende beleidsregels als leidraad aan. De belangrijkste aspecten die op het gebied van parkeernormen in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen worden getoetst zijn:

- Of de normatieve parkeeropgave op een duurzame en toekomstbestendige wijze wordt opgelost;
- Of de normatieve parkeeropgave ook in de praktijk zal functioneren (hierbij wordt expliciet aandacht besteed aan de wijze waarop het bezoekersaandeel van de opgave wordt opgelost);
- Of nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen niet tot extra (ongewenste) parkeervraag en daarmee verhoogde parkeerdruk in de openbare ruimte leiden.

5.2 Verschil toepassingskader auto en fiets

In de basis is de wijze waarop de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast hetzelfde. Zowel voor de auto als de fiets is het uitgangspunt dat de volledige normatieve parkeeropgave binnen de contouren van de ontwikkeling dient te worden opgelost. Als het onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de normatieve parkeeropgave binnen de ontwikkeling, dan kan deze ook op andere wijzen worden opgelost. In dit hoofdstuk worden voor auto en fiets deze mogelijkheden beschreven.

5.3 De definitie van een parkeerplaats

Waar in deze Nota Parkeernormen 2020 gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013 en de CROW-publicatie ASVV 2012 voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte (langs straten e.d.). Een langsparkeervak heeft een breedte 2,00 (m) bij lengte 6,00 (m). Een gestoken parkeervak heeft een breedte 2,50 (m) bij lengte 5,00 (m) met een rijbaan van 5,50 - 6,00 (m). Voor overige vakken staat deze ruimte opgenomen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) van de gemeente.

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in of op een fietsparkeervoorziening die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291, hoofdstuk 6).
In de LIOR zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

De inrichting van parkeervoorzieningen wordt door de gemeente Noordwijk beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De gemeente kan met het oog daarop voorwaarden stellen, zoals bebording, belijning etc. De kosten hiervan zijn voor de aanvrager.

5.4 Afronding

Bij het berekenen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt pas op het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats:

- Bij kleiner dan 0,5 wordt er naar beneden afgerond;
- Bij 0,5 of hoger wordt er naar boven afgerond.

5.5 Parkeervraag en parkeeraanbod

In deze Nota Parkeernormen 2020 wordt onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag (hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig?) en het parkeeraanbod (hoe lossen we de parkeervraag op?).

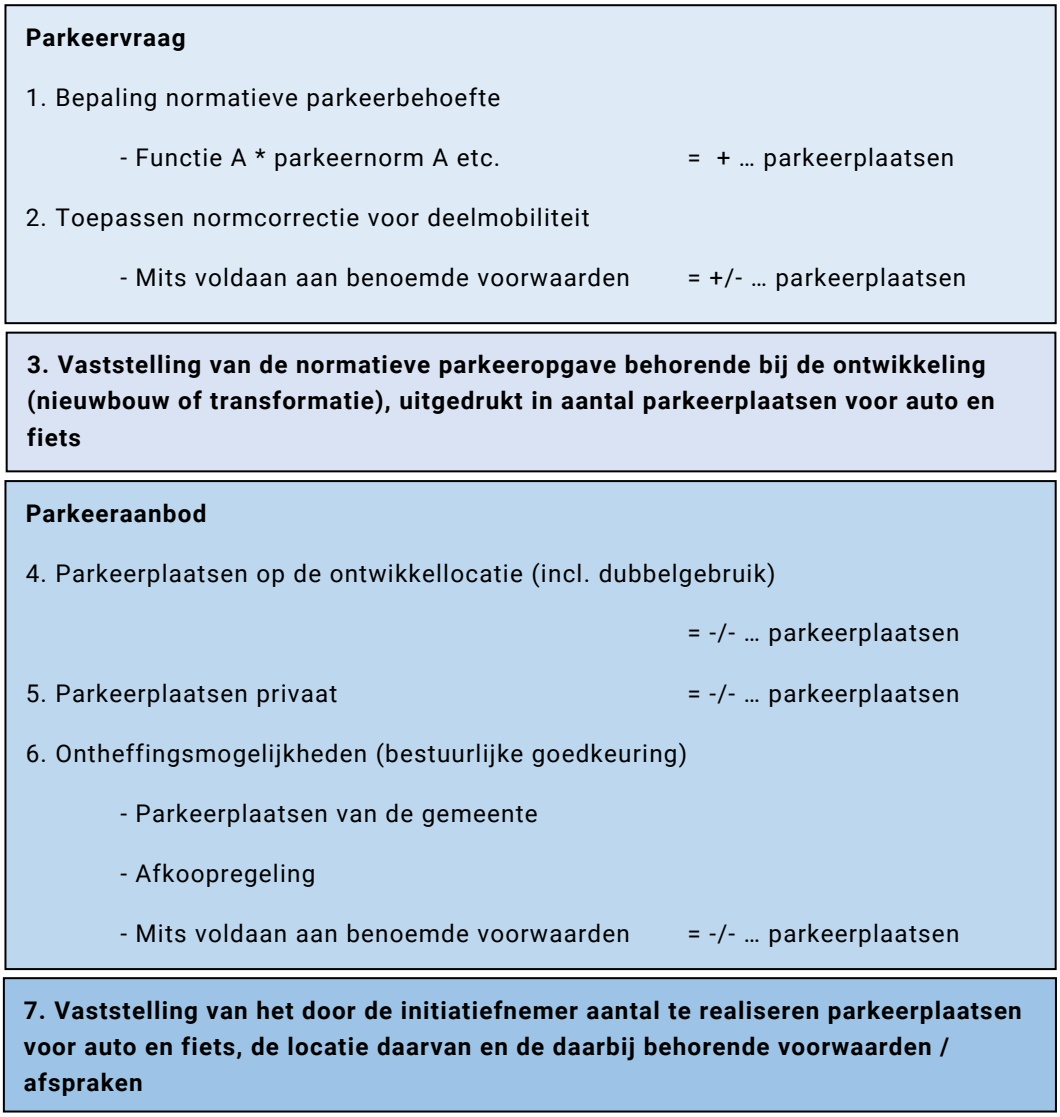
De parkeervraag wordt veroorzaakt door verschillende gebruikersgroepen, welke in omvang van functie tot functie verschillen. De gebruikersgroepen bestaan uit vaste gebruikers (bewoners, werknemers) en bezoekers (bezoekers van bewoners, bezoekers van winkelfuncties etc.).

Het parkeeraanbod wordt vormgegeven door parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende locaties in, op, onder of rondom een ontwikkellocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen particulier eigendom of in eigendom van de gemeente Noordwijk zijn.

Schematisch weergave toepassingskader

In onderstaand figuur is het toepassingskader opgenomen dat de gemeente Noordwijk hanteert voor zowel auto als fiets. Het toepassingskader kent een bewust gekozen volgorde (stappen).

Vanaf paragraaf 5.6 wordt iedere stap van het toepassingskader nader beschreven.



Figuur 1 Schematische weergave van het toepassingskader parkeernormen auto en fiets

5.6 Stap 1 – Bepaling van de normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt door de initiatiefnemer zelfstandig dan wel in een iteratief (herhalend) proces met de gemeente een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in deze Nota Parkeernormen 2020 genoemde parkeernormen.

De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door als eerste te bepalen in welke zone (zone A, B of C) de ontwikkellocatie is gelegen. Vervolgens door de betreffende functie (in omvang bepaald door oppervlakte in m^2 bvo of afgeleide eenheden hiervan) te vermenigvuldigen met de parkeernorm (voor auto en fiets) die van toepassing is voor de betreffende functie.

5.7 Stap 2 – Bepaling van de normcorrectie

In deze Nota is de mogelijkheid opgenomen om de parkeernorm te corrigeren (verlagen) als er deelmobiliteit (deelauto's en/of deelfietsen) wordt ingezet, die aantoonbaar leidt tot een verandering van de behoefte aan auto- en/of fietsparkeerplaatsen. De normcorrectie is gebaseerd op het uitgangspunt dat 1 deelauto 4 autoparkeerplaatsen voor bewoners vervangt (ruimtebesparing van 3 parkeerplaatsen voor bewoners per deelauto). Voor deelfietsen wordt uitgegaan van een vervanging van 5 fietsparkeerplaatsen van bewoners door 1 deelfiets (ruimtebesparing van 4 fietsparkeerplaatsen voor bewoners per deelfiets).

In alle gevallen geldt dat deelmobiliteit van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwd plan de beoogde oplossing aantoont. Deze onderbouwing dient te bestaan uit:

- Een beschrijving van het beoogde deelmobiliteitsconcept en de wijze waarop dit concept aan de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers van de functie voldoet;
- Zo veel als mogelijk referenties met bijbehorende gegevens van de behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen (incl. een opgave van contactpersonen die geraadpleegd kunnen worden);
- Een definitie van een zogenaamde 'terugvaloptie'. Er is immers sprake van een risico als de in de onderbouwing gehanteerde argumenten en benoemde uitkomsten zich in werkelijkheid niet gaan aandienen. Met als een mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk kan ontstaan in de openbare ruimte. Om die reden wordt aan de initiatiefnemer een risicobeheersmaatregel gevraagd (terugvaloptie) zodat initiatiefnemer alsnog aan de oorspronkelijke normatieve parkeerbehoefte kan voldoen.

De terugvaloptie bestaat uit een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (inclusief definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer doet om het risico van het tekort aan parkeerplaatsen – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken. Inclusief een wijze waarop de risico's (en eventuele restrisico's) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente altijd een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectuering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

In Zone A bedraagt de terugvaloptie 50% van de toegepaste normcorrectie. In Zone B en C bedraagt de terugvaloptie 100% van de toegepaste normcorrectie. Let op, hierbij dient de initiatiefnemer in zijn toetsbare onderbouwing wél een beeld te schetsen van de wijze waarop de volledige parkeereis wordt ingevuld.

De gemeente zal deze onderbouwing zowel inhoudelijk/functioneel als ruimtelijk en juridisch toetsen.

De toe te passen normcorrectie is gelimiteerd

De mate waarin een normcorrectie door toepassing van deelmobiliteit door de gemeente ontvankelijk wordt verklaard, is gelimiteerd tot maximaal 25% van totale normatieve parkeervraag. Hierbij wordt uitgegaan van 1 deelauto welke 4 autoparkeerplaatsen vervangt (ruimtebesparing van 3 parkeerplaatsen per deelauto). Voor deelfietsen wordt uitgegaan van een vervanging van 5 fietsparkeerplaatsen door 1 deelfiets (ruimtebesparing van 4 fietsparkeerplaatsen per deelfiets).

Rekenvoorbeeld normcorrectie deelmobiliteit (auto)

Voor een woningbouwcomplex zijn normatief 80 parkeerplaatsen benodigd voor de bewoners van de woningen.

Indien de normcorrectie maximaal wordt toegepast, kan 25% van de normatieve parkeervraag (=25% van 80 = 20 parkeerplaatsen) worden ingezet voor deelmobiliteit. Dit betekent dat het maximale aantal van 5 deelauto's (20 : 4 = 5) moet worden aangeboden.
De totale normatieve parkeeroplossing bedraagt dan:

- 60 parkeerplaatsen voor reguliere auto's van bewoners
- 5 parkeerplaatsen voor deelauto's

Totaal **65 parkeerplaatsen** voor bewoners

Mochten toekomstige ontwikkelingen ten aanzien het gebruik van deelmobiliteit daartoe aanleiding geven dan kan besloten worden het gelimiteerd plafond voor deelmobiliteit aan te passen door een tussentijdse actualisatie van deze Nota Parkeernormen.

5.8 Stap 3 – De normatieve parkeeropgave

De normatieve parkeeropgave is de uitkomst die ontstaat door de omvang van de betreffende functie, zoals een woning, het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren en bedrijven) of andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een theater) te vermenigvuldigen met de bij die functie behorende parkeernorm uit de zone (A, B of C) waarin de functie is gelegen.

Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld.

Aan deze uitkomst wordt – indien van toepassing – de toegepaste, gemotiveerde normcorrectie in mindering gebracht. De normcorrectie kan alleen in mindering worden gebracht indien ook de terugvaloptie is benoemd.

5.9 Stap 4 – Oplossen binnen de contouren van de ontwikkeling en dubbelgebruik

Het uitgangspunt in deze Nota Parkeernormen 2020 is dat de normatieve parkeeropgave, zo mogelijk geoptimaliseerd op basis van zogenaamd dubbelgebruik (zie onderstaand kader), binnen de contouren van de ontwikkeling moet worden opgelost. Dit geldt zowel voor de auto als de fiets en zowel voor het deel vaste gebruikers van de parkeernorm (zoals bewoners en werknemers) als het bezoekersdeel.

Het hoofddoel van Stap 4 is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd en dat parkeerplaatsen voldoende toegankelijk moeten zijn, ook voor bezoekers. Bij enkel de functie woningen wordt geen aanwezigheidspercentages c.q. dubbelgebruik toegepast.

Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik

Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit voor het aandeel vaste gebruikers (de bewoners) bijvoorbeeld 's nachts maximaal terwijl het aandeel voor bezoekers van bewoners op zaterdagavond maximaal is. Bij een bedrijf of kantoor zal de maximale parkeerbehoefte vooral op doordeweekse dagen overdag optreden.
Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

In alle gevallen moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers. Parkeerplaatsen voor bezoek komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik. Deelauto's daarentegen dienen weer een eigen, vaste, bij voorkeur goed zichtbare parkeerplek te hebben (voor vindbaarheid).

In bijlage 3 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment (dagdeel) van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per functie berekend. Door middel van het opstellen van een parkeerbalans op basis van deze aanwezigheidspercentages kan een overzicht worden verkregen van de parkeerbehoefte inclusief uitwisselbaarheid door dubbelgebruik.

Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op de ontwikkelkavel in eerste instantie niet mogelijk lijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op de ontwikkelkavel of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is. Dit kan leiden tot een afwijzing óf tot het onderbouwd voorleggen van een afwijking aan het college.

Eigen parkeerplaatsen bij grondgebonden woningen

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen bij de functie Wonen wordt bepaald, kan behoorlijk verschillend zijn. Dit is namelijk afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als gedeeltelijke parkeerplaats meetelt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein door middel van een oprit of een garage voor de functie Wonen meetelt aan de aanbodzijde wordt onderstaande tabel 1 gehanteerd.

Parkeervoorziening	Praktisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0	Oprit min. 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,0	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,0	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,0	Oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit min. 5,0 meter breed

Tabel 1 Berekeningsaantallen opritten en/of garage

5.10 Stap 5 – Gebruik private parkeerplaatsen

In Noordwijk zijn verschillende private parkeervoorzieningen aanwezig. Zowel voor de auto als voor de fiets.

Een initiatiefnemer kan, in die gevallen dat de normatieve parkeeropgave (incl. dubbelgebruik) aantoonbaar (deels of geheel) niet oplosbaar is binnen de contouren van de eigen ontwikkeling, ervoor kiezen om een gedeelte van de normatieve parkeeropgave in private parkeervoorzieningen op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen.

De gemeente hanteert hierbij verder de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie onderstaand kader);
- De parkeerplaatsen moeten, op ieder moment van de dag, toegankelijk zijn (rekening houdend met de openingstijden van private parkeervoorzieningen). Op het moment dat een parkeervoorziening niet toegankelijk is, vormt de betreffende voorziening geen geschikte parkeeroplossing;
- De parkeerplaatsen moeten langjarig beschikbaar zijn voor de te faciliteren parkeerbehoefte van de te realiseren functie(s);
- De initiatiefnemer dient een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden, de termijn (een periode van tenminste 20 jaar) en de mate van kettingbeding;
- Daarnaast dient door initiatiefnemer aangetoond te worden dat het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is ook daadwerkelijk beschikbaar is (rapportage bezetting parkeervoorziening middels data-analyse of parkeeronderzoek).

Alle met het voldoen aan de voorwaarden gemoeide kosten worden betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning.

Loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden zoals hieronder weergegeven. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges en wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. Vanwege de steeds schaarser wordende ruimte zal in het centrum en in intensief bebouwde gebieden een grotere loopafstand geaccepteerd moeten worden. Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW-publicatie.

De gemeente Noordwijk streeft ernaar maximaal acceptabele loopafstanden bij nieuwe ontwikkelingen toe te passen, zie tabel 2. De genoemde maximale loopafstanden gelden niet voor bestaande situaties.

Wonen	(Zone A)	max. 400 meter
Wonen	(Zone B en C)	max. 200 meter
Werken	(Zone A)	max. 600 meter
Werken	(Zone B en C)	max. 400 meter
Bezoekers	(Zone A)	max. 300 meter
Bezoekers	(Zone B en C)	max. 200 meter

Tabel 2 Maximaal acceptabele loopafstanden bij nieuwe ontwikkelingen

5.11 Stap 6 – Aanvraag ontheffing

Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen binnen de contouren van de eigen ontwikkeling niet mogelijk is en de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd, kan het college van burgemeester en wethouders besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van burgemeester en wethouders de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van parkeren, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Om voor ontheffing in aanmerking te komen dient de initiatiefnemer een schriftelijk verzoek in bij het college van burgemeester en wethouders, Dit schriftelijk verzoek moet aannemelijk maken dat redelijkerwijs niet op een andere wijze aan (het resterende deel van) de normatieve parkeeropgave kan worden voldaan, tenzij:

- Gebruik wordt gemaakt van gemeentelijke parkeerplaatsen (zei stap 6a);
- Gebruik wordt gemaakt van een afkoopregeling (zie stap 6b).

De initiatiefnemer dient voorafgaand aan de aanvraag van een omgevingsvergunning voor eigen rekening te onderzoeken of ontheffingsverlening mogelijk is. Hetzij door gebruik van restcapaciteit op gemeentelijke parkeerplaatsen hetzij door de gemeente parkeercapaciteit te laten realiseren (afkoopregeling).

Stap 6a – Gebruik gemeentelijke parkeerplaatsen

Als alle bovengenoemde oplossingen (zie stap 4 en stap 5) echt niet mogelijk blijken, dan kan in overleg met de gemeente onderzocht worden of de resterende parkeervraag in of op gemeentelijke parkeerplaatsen kan worden opgelost. De gemeente Noordwijk beschikt zelf over vele duizenden auto- en fietsparkeerplaatsen gelegen in de openbare ruimte of in gemeentelijke parkeervoorzieningen. In sommige gevallen wordt een gedeelte van deze parkeerplaatsen - op bepaalde tijden - minder intensief gebruikt.

De gemeente hanteert hierbij de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie kader bij paragraaf 5.10);
- De parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze benodigd zijn ook daadwerkelijk beschikbaar (en toegankelijk) zijn. Bij het beoordelen hiervan dient door initiatiefnemer en in overleg met de gemeente en voor rekening van de initiatiefnemer een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd (ten minste een 0-meting en een herhaalonderzoek/monitoringsonderzoek tijdens de maatgevende dagen en dagdelen van de week). De gemeente zal op basis van de door initiatiefnemer aangereikte onderzoeksgegevens vervolgens aangeven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeeropgave te faciliteren;
- Eén van de toetsingscriteria hierbij is dat de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, niet hoger mag uitkomen dan 90% (overdag en avond) en 95% (nacht) voor auto's en de parkeerbezetting niet hoger mag uitkomen dan 90% voor fietsen;
- De gemeente behoudt altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op parkeerplaatsen van de gemeente als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, infrastructurele maatregelen, toename van autobezit en gebruik van reeds bestaande functies e.d.).

Belangrijk uitgangspunt blijft dat de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft.

Als de resterende parkeervraag in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten (incl. beheer en onderhoud van parkeerplaatsen) in principe betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning. Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden gemaakt (zie ook Stap 6b).

Stap 6b – Bijdrageregeling

Alleen in het geval dat ook de oplossing zoals beschreven in Stap 6a niet mogelijk is, kan (het resterende deel) van de normatieve parkeeropgave opgelost worden middels een bijdrageregeling met de gemeente, waarbij de gemeente onder voorwaarden en voor rekening van initiatiefnemer (het resterende deel van) de normatieve parkeeropgave oplost (bijvoorbeeld door aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen in het openbaar gebied). In dit geval neemt de gemeente de verplichting over van de initiatiefnemer tegen een daartoe door de initiatiefnemer aan de gemeente te betalen vergoeding.

De gemeente hanteert hierbij de volgende voorwaarden:

- ‘Bijdragen’ mag nooit een doel zijn. De mogelijkheden hiervoor moeten voor elke situatie apart nader worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat een bijdrageregeling voor een bepaalde ontwikkeling van toepassing kan worden verklaard, onder meer gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen te realiseren (ruimtelijk, juridisch en gelijktijdig gereed met de oplevering van de ontwikkeling), tegen welke kosten (financieel) en of zij het daartoe behorende realisatieproces kan beheersen (organisatorisch);
- Wanneer een bijdrageregeling mogelijk is én wenselijk wordt geacht, zullen afspraken hiertoe ten minste in de omgevingsvergunning worden vastgelegd, zo nodig aangevuld met een anterieure overeenkomst. Indien een bijdrageregeling om één of meerdere redenen niet mogelijk is, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling;
- Een bijdrageregeling is alleen mogelijk voor nog niet bestaande, nog door de gemeente te realiseren parkeerplaatsen of reeds gerealiseerde parkeerplaatsen van de gemeente welke bij oprichting zijn gemotiveerd als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen.

Door een bijdrage te doen in het door de gemeente te realiseren deel van de normatieve parkeeropgave is er nog geen sprake van een ‘om niet’ verkregen parkeerrecht op die parkeerplaatsen. De gemeente draagt uitsluitend zorg (zelfstandig dan wel door derden) voor de realisatie en instandhouding van de betreffende parkeerplaatsen. In het geval op deze parkeerplaats(en) een parkeerregime van toepassing is of op enig moment van toepassing wordt (vergunning parkeren, betaald parkeren, blauwe zone), dan zal de gebruiker van die parkeerplaatsen onder de door de exploitant van de betreffende parkeerplaatsen benoemde gebruiksvoorwaarden (tariefstelling, gebruikstijden e.d.) gebruik kunnen maken van deze parkeerplaats(en).

Als richtlijn voor de bijdrage wordt de gemiddelde reële stichtingskosten van een parkeervoorziening gehanteerd. Zo wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen als daar behoefte aan bestaat, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt dat de aanleg van extra parkeerplaatsen kostenneutraal kan plaatsvinden. De hoogte van de bijdrage is derhalve gekoppeld aan de manier waarop de parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De aldus verkregen middelen zijn gekoppeld aan een expliciete verplichting. Het is niet mogelijk om deze gelden later anders te bestemmen dan voor het tijdig beschikbaar stellen van de afgesproken parkeercapaciteit.

5.12 Stap 7 – Borging afspraken

Wanneer de normatieve parkeeropgave voor een ontwikkeling (zie stap 1 t/m 3) kan worden opgelost (zie stappen 4 t/m 6) dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning aan het onderdeel ‘parkeren’.

De resultaten en de daartoe gemaakte afspraken dienen nauwkeurig te worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele overige overeenkomsten (o.a. anterieure overeenkomst), zodat de initiatiefnemer en zijn rechtsopvolger(s) aan de benoemde parkeeroplossing kan worden gehouden.

Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken en om eventueel benoemde terugvalopties te kunnen effectueren.

6 Specifieke situaties

De werkelijkheid van het parkeren blijkt soms weerbarstiger dan de theorie. Uiteindelijk is het van belang dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de ontwikkellocaties en de omgeving daar onder lijden. Niemand heeft iets aan projecten die in de toekomst leiden tot ongebruikte parkeerplaatsen of een tekort aan parkeergelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving en in het openbaar gebied.

Dit hoofdstuk beschrijft specifieke situaties en maatwerkmogelijkheden die er zijn voor partijen die onder bijzondere omstandigheden of met bijzondere doeleinden iets willen realiseren. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders bij zowel initiatiefnemer als gemeente goed bekend zijn en wanneer er een open discussie en argumentatie en bewijsvoering aan vooraf is gegaan.

6.1 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij wijziging of sloop van een bestaande functie wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte en parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie (voorafgaand aan de wijziging of sloop). Een bestaand tekort op bepaalde momenten hoeft niet alsnog gecompenseerd te worden op dezelfde momenten (vaste jurisprudentie). Als er echter een extra parkeerbehoefte ontstaat op andere momenten dan de momenten waarop een tekort was, dan zullen deze wél gerealiseerd moeten worden. Ook kan in de berekening (hoofdstuk 5) direct gewerkt worden met de verschillen tussen oude en nieuwe situaties.

Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie (< 2 jaar) - voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal - negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.

Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie gelden. De berekening van de ‘oude’ versus de ‘nieuwe’ situatie is dus per dagdeel uitgewerkt.

Als een gebouw of terrein gedurende een langere periode (ten minste 2 jaar) ongebruikt of ’tijdelijk’ gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan twee jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik.

Het is aan de gemeente om te beoordelen of sprake is van tijdelijk gebruik.

Het maatgevend moment is bepalend

Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van een oude functie groter kan zijn dan die van een nieuwe functie, kan de nieuwe functie op bepaalde momenten in de week een hogere parkeerbehoefte genereren dan de oude functie. In die gevallen kan dus niet worden verondersteld dat de nieuwe functie zonder aanleg van extra parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd.

Het is dan geheel afhankelijk van de aard (privaat of openbaar), de omvang (het aantal aanwezige plaatsen) en de beschikbaarheid van aanwezige parkeerplaatsen op verschillende momenten, of de transformatie zonder gevolgen voor de bestaande parkeersituatie kan plaatsvinden.

6.2 Specifieke (tijdelijke) activiteiten

Bij ruimtelijke activiteiten waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar waarbij wel de parkeervraag tijdelijk verandert (bijvoorbeeld bij een evenement) geldt dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte adequaat opvangt en in een mobiliteitsplan/verkeersplan vastlegt. In dit plan dient speciale aandacht te worden besteed aan het parkeren van auto's en stallen van fietsen.
Bij evenementen dient de fietsstallingsbehoefte op het evenemententerrein zelf of een gehuurde tijdelijke private of gemeentelijke locatie te worden opgevangen.

Bij evenementen die plaatsvinden op of in parkeervoorzieningen, dienen ten minste ook de voorzieningen voor speciale doelgroepen (mindervaliden) en special voertuigen (elektrisch laden) gecompenseerd te worden.

6.3 Bouwen op een bestaande parkeervoorziening

Bij bouwinitiatieven die gerealiseerd moeten gaan worden op een bestaande parkeervoorziening moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van de bestaande parkeercapaciteit. In principe moet het verlies aan capaciteit binnen een project zodanig worden gecompenseerd dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving.
Met andere woorden: dat de parkeerdruk in de omgeving (loopafstand 300 meter) op het maatgevende moment in de week onder de 95% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in Zone A en 85% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in
Zone B en C uitkomen.

Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichtingen voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente.

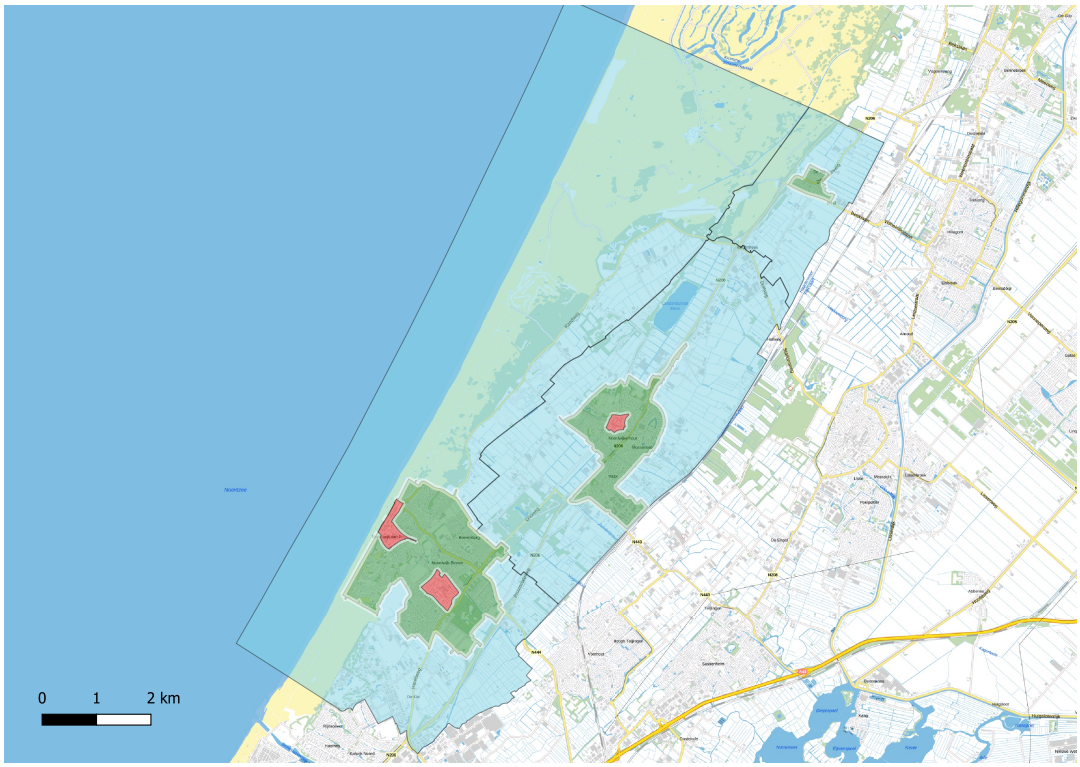
6.4 Tijdelijke parkeerplaatsen

Indien door de gemeente of door een grondeigenaar ter voorkoming van braakliggend terrein en ten gunste van het algemeen belang/buurt tijdelijke parkeerplaatsen worden aangelegd, die niet dienen ter compensatie van te saneren of tijdelijk niet te gebruiken parkeerplaatsen, dan tellen deze parkeerplaatsen niet mee als te compenseren parkeerplaatsen als er later gebouwd wordt.
Deze parkeerplaatsen waren immers primair bedoeld als tijdelijke nuttige invulling van een terrein dat slechts braak zou liggen of verwaarloosd zou worden.

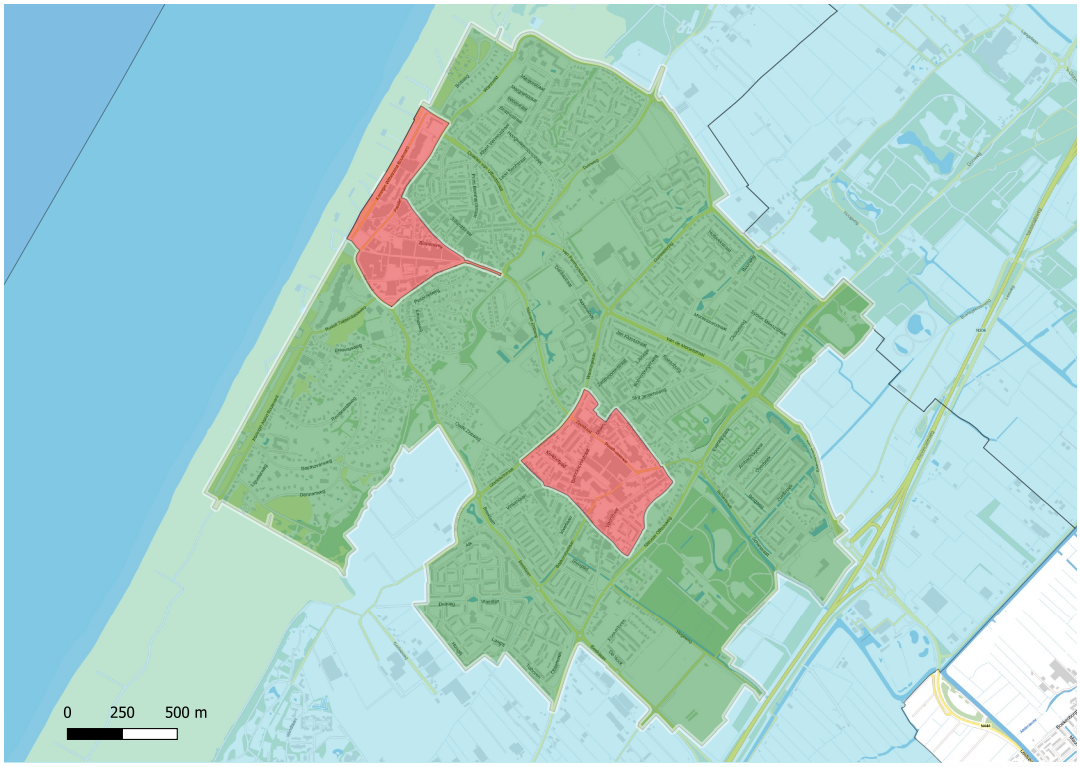
6.5 Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding

Indien de toename van de parkeervraag bij wijzing van gebruik, sloop of uitbreiding, maximaal 0,5 parkeerplaatsen bedraagt, dan wordt vrijstelling gegeven, zonder dat hier een financiële bijdrage tegenover staat.

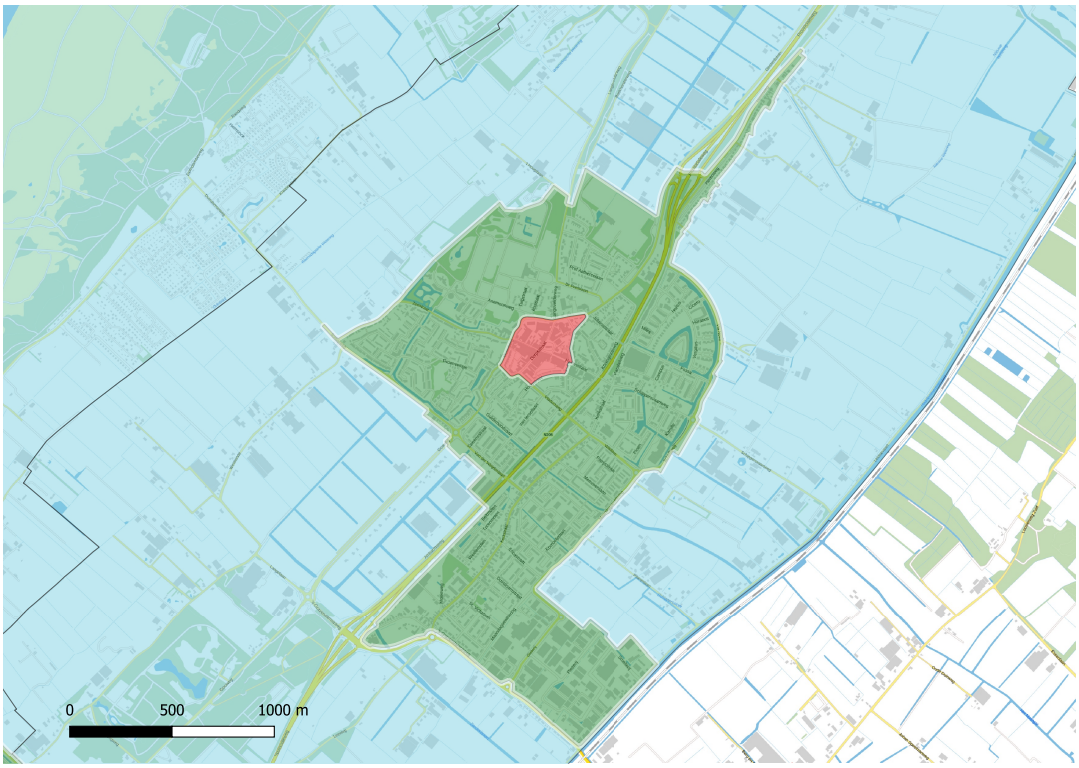
Bijlage 1 Gebiedsindeling parkeernormen



Afbeelding 1. Gebiedsindeling auto- en fietsparkeernormen gemeente Noordwijk



Afbeelding 2. Gebiedsindeling auto- en fietsparkeernormen Noordwijk



Afbeelding 3. Gebiedsindeling auto- en fietsparkeernormen Noordwijkerhout



Afbeelding 4. Gebiedsindeling auto- en fietsparkeernormen De Zilk

Bijlage 2 Auto- en fietsparkeernormen

Parkeernormen Noordwijk 2020

Wonen	Type woning	Oppervlakte (bvo) van	Oppervlakte (bvo) tot	Eenheid	AUTO Zone A Parkeernorm totaal	AUTO Zone A Parkeernorm aandeel bezoek	AUTO Zone B Parkeernorm totaal	AUTO Zone B Parkeernorm aandeel bezoek	AUTO Zone C Parkeernorm totaal	AUTO Zone C Parkeernorm aandeel bezoek	FIETS Zone A/B/C Parkeernorm totaal	FIETS Zone A/B/C Parkeernorm aandeel bezoek
gestapeld	zeer groot	> 120 m2		per woning	1,6	0,3	2,0	0,3	2,1	0,3	5,0	1,0
gestapeld	groot	90 m2	120 m2	per woning	1,6	0,3	2,0	0,3	2,1	0,3	4,0	1,0
gestapeld	gemiddeld	70 m2	90 m2	per woning	1,4	0,3	1,8	0,3	1,9	0,3	4,0	1,0
gestapeld	klein	40 m2	70 m2	per woning	1,3	0,3	1,6	0,3	1,6	0,3	3,0	1,0
gestapeld	zeer klein	0 m2	40 m2	per woning	1,1	0,3	1,4	0,3	1,4	0,3	2,0	1,0
niet-gestapeld	zeer groot	> 150 m2		per woning	1,8	0,3	2,2	0,3	2,4	0,3	5,0	1,0
niet-gestapeld	groot	110 m2	150 m2	per woning	1,7	0,3	2,1	0,3	2,2	0,3	4,0	1,0
niet-gestapeld	gemiddeld	80 m2	110 m2	per woning	1,5	0,3	1,9	0,3	2,0	0,3	4,0	1,0
niet gestapeld	klein	50 m2	80m2	per woninfg	1,3	0,3	1,7	0,3	1,8	0,3	3,0	1,0
niet-gestapeld	zeer klein	0 m2	50 m2	per woning	1,1	0,3	1,5	0,3	1,6	0,3	2,0	1,0
overig	sociale huur/goedkope huur	< liberal.grens		per woning	1,1	0,3	1,5	0,3	1,5	0,3	3,0	1,0
overig	1-kamer appartement	< 40 m2		per woning	1,0	0,3	1,1	0,3	1,1	0,3	2,0	1,0
overig	Kamerverhuur			per persoon	0,55	0,3	0,7	0,3	0,7	3,0	2,0	0,5
grondgebonden	Tiny house	< 50 m2		per woning	0,55	0,3	0,7	0,3	0,7	3,0	2,0	0,5
overig	Aanleunwoning, serviceflat			per woning	1,05	0,3	1,1	0,3	1,2	0,3	0,5	0,5

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn de eisen uit het vigerend bouwbesluit van toepassing. Het bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden. Vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe omgevingswet en het bijbehorende Besluit Bouwwerken Leefomgeving zullen voor woonfuncties de fietsparkeernormen van toepassing zijn zoals weergegeven in hiernaast weergegeven tabel.

Werkgelegenheid	Functie	Eenheid	Zone A Parkeernorm totaal	Zone A Parkeernorm aandeel bezoek	Zone B Parkeernorm totaal	Zone B Parkeernorm aandeel bezoek	Zone C Parkeernorm totaal	Zone C Parkeernorm aandeel bezoek
	Kantoor	100 m2 bvo	1,55	5%	2,05	5%	3,05	5%
	Commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	2,05	20%	2,85	20%	3,55	20%
	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	100 m2 bvo	1,55	5%	2,35	5%	2,35	5%
	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	100 m2 bvo	0,65	5%	1,05	5%	1,05	5%
	Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,25	10%	1,85	10%	1,95	10%

zie volgende pagina "fietsparkeerkencijfers"

Parkeernormen Noordwijk 2020 concept 14 oktober 2020

			AUTO						FIETS
			Zone A		Zone B		Zone C		Zone A/B/C
Winkels	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	
	Buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,9	89%	3,5	89%	n.v.t.	n.v.t.	
	Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m2 bvo	3,3	93%	1,3	93%	n.v.t.	n.v.t.	
	Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m2 bvo							
	Grote supermarkt (XL)	100 m2 bvo	6,0	84%	7,7	84%	n.v.t.	n.v.t.	
	Groothandelspecialist (levensmiddelen, kantoorart.)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,9	80%	n.v.t.	n.v.t.	
	Groothandel algemeen	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	6,4	80%	n.v.t.	n.v.t.	
	Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30-50k inw.	100 m2 bvo	3,5	96%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
	Buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	3,7	72%	n.v.t.	n.v.t.	
	Wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,5	76%	n.v.t.	n.v.t.	
	Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,1	79%	n.v.t.	n.v.t.	
	Wijkcentrum (groot)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,7	81%	n.v.t.	n.v.t.	
	Stadsdeelcentrum	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	6,3	85%	n.v.t.	n.v.t.	
	Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,05	95%	5,15	95%	
	Meubelboulevard/woonboulevard	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,35	93%	n.v.t.	n.v.t.	
	Winkelboulevard	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,15	94%	n.v.t.	n.v.t.	
	Outletcentrum	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	10,10	94%	10,4	94%	
	Bouwmarkt	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,35	87%	2,45	87%	
	Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,55	89%	2,85	89%	
	Showroom (auto's / boten)	100 m2 bvo	1,80	35%	2,2	35%	2,6	35%	
	Weekmarkt	per m1 kraam	0,3	85%	0,3	85%	0,3	85%	

Parkeernormen Noordwijk 2020

			AUTO						FIETS
			Zone A		Zone B		Zone C		Zone A/B/C
Ontspanning	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	
	Bibliotheek	100 m2 bvo	0,45	97%	1,15	97%	1,35	97%	
	Museum	100 m2 bvo	0,6	95%	1,1	95%	n.v.t.	n.v.t.	
	Bioscoop	101 m2 bvo	3,2	94%	12,2	94%	13,7	94%	
	Filmtheater/filmhuis	102 m2 bvo	2,6	97%	7,9	97%	9,9	97%	
	Theater/schouwburg	103 m2 bvo	7,4	87%	9,8	87%	12,0	87%	
	Musicaltheater	100 m2 bvo	2,9	86%	4,0	86%	5,1	86%	
	Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	100 m2 bvo	3,0	60%	3,5	60%	4,0	60%	
	Casino	100 m2 bvo	5,7	86%	6,5	86%	8,0	86%	
	Bowlingcentrum	bowlingbaan	1,6	89%	2,8	89%	2,8	89%	
	Biljartcentrum/snookercentrum	tafel	0,85	87%	1,4	87%	1,75	87%	
	Dansstudio	100 m2 bvo	1,6	93%	5,5	93%	7,4	93%	
	Fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,4	87%	4,8	87%	6,5	87%	
	Fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,7	90%	6,3	90%	7,4	90%	
	Wellnesscentrum	100 m2 bvo	9,3	99%	9,3	99%	10,3	99%	
	Sauna/hammam	100 m2 bvo	2,5	99%	6,7	99%	7,3	99%	
	Sporthal / gymlokaal	100 m2 bvo	1,55	96%	2,85	96%	3,45	96%	
	Sportzaal	100 m2 bvo	1,65	94%	2,75	94%	3,55	94%	
	Tennisbaan/hal	baan	0,3	87%	0,5	87%	0,5	87%	
	Squashbaan/hal	baan	1,6	84%	2,7	84%	3,1	84%	
	Zwembad (overdekt)/	100 m2 bvo	n.v.t	n.v.t	11,5	97%	13,3	97%	
	Zwembad (openlucht)	100 m2 bvo	n.v.t	n.v.t	12,9	99%	15,8	99%	
	Zwemparadijs	100 m2 bvo	n.v.t	n.v.t	4,0	99%	4,0	99%	
	Sportveld	Ha. netto terrein	20,0	95%	20,0	95%	20,0	95%	
	Stadion	10 zitplaatsen	0,1	99%	0,1	99%	n.v.t	n.v.t	

Parkeernormen Noordwijk 2020

			AUTO						FIETS
			Zone A		Zone B		Zone C		Zone A/B/C
Ontspanning	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	Parkeernorm aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	Parkeernorm aandeel bezoek	
	Kunstijsbaan (<400 meter)	**100 m2 bvo**	1,25	98%	1,85	98%	2,05	98%	
	Kunstijsbaan (400 meter)	**100 m2 bvo**	n.v.t	n.v.t	2,55	98%	2,75	98%	
	Jachthaven	**ligplaats**	0,6	n.t.b.	0,6	n.t.b.	0,6	n.t.b.	
	Golfoefencentrum	**totaal**	n.v.t	n.v.t	51,1	93%	56,2	93%	
	Golfbaan (18 holes)	**18 holes, 60 ha**	n.v.t	n.v.t	96,0	98%	118,3	98%	
	Indoorspeeltuin/kinderspeelhal								
	- gemiddeld en kleiner	**100 m2 bvo**	3,1	97%	4,7	97%	5,1	97%	
	- groot	**100 m2 bvo**	3,7	98%	5,6	98%	6,1	98%	
	- zeer groot	**100 m2 bvo**	3,9	98%	5,8	98%	6,4	98%	
	Kinderboerderijk	**per gem. boerderij**	3,1	97%	4,7	97%	5,1	97%	
	Manege	**box**	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	0,4	90%	
	Dierenpark, Attractie- en pretpark	**ha. netto terrein**	8,0	99%	8,0	99%	8,0	99%	
	Evenementen-/beurshal	**100 m2 bvo**	5,5	99%	8,5	99%	n.v.t	n.v.t	
	Volkstuin	**10 tuinen**	n.v.t	n.v.t	1,35	100%	1,45	100%	
	Plantentuin	**tuin**	n.v.t	n.v.t	10,5	100%	13,5	100%	

Parkeernormen Noordwijk 2020

			AUTO						FIETS	
			Zone A		Zone B		Zone C		Zone A/B/C	
Horeca en (verblijfs)recreatie	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek		
	Camping (kampeerterrein)	standplaats	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	1,2	90%		
	Bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow	n.v.t	n.v.t	1,7	91%	2,1	91%		
	Budgethotel/hostel	10 kamers	0,40	77%	2,4	77%	4,5	77%		
	Hotel (2 sterren)	10 kamers	1,35	80%	4,05	80%	6,25	80%		
	Hotel (3 sterren)	10 kamers	2,1	76%	5,05	76%	6,8	76%		
	Luxe hotel (4 sterren)	10 kamers	3,4	72%	7,2	72%	9,0	72%		
	Luxe hotel (5 sterren)	10 kamers	5,3	68%	10,5	68%	12,6	68%		
	Café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	5,0	90%	6,0	90%	n.v.t	n.v.t		
	Restaurant	100 m2 bvo	9,0	80%	13,0	80%	n.v.t	n.v.t		
	Discotheek	100 m2 bvo	6,9	99%	20,8	99%	20,8	99%		

Gezondheidszorg	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	aandeel bezoek		
	Huisartsenpraktijk/centrum	behandelkamer	2,05	57%	2,95	57%	3,25	57%		
	Apotheek	apotheek	2,25	45%	3,15	45%	n.v.t	n.v.t		
	Fysiotherapiepraktijk/centrum	behandelkamer	1,25	57%	1,75	57%	1,95	57%		
	Consultatiebureau	behandelkamer	1,35	50%	1,85	50%	2,15	50%		
	Consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	1,3	38%	1,9	38%	2,2	38%		
	Tandartsenpraktijk/centrum	behandelkamer	1,55	47%	2,35	47%	2,65	47%		
	Gezondheidscentrum	behandelkamer	1,55	55%	2,15	55%	2,45	55%		

Parkeernormen Noordwijk 2020

			AUTO						FIETS	
			Zone A		Zone B		Zone C		Zone A/B/C	
Onderwijs	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	Parkeernorm aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	Parkeernorm aandeel bezoek		
	Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo	1,0	0%	1,4	0%	1,5	0%		
	Basisschool	leslokaal	0,75	0%	0,75	0%	0,75	0%		
	Middelbare school	100 leerlingen	3,7	11%	4,9	11%	4,9	11%		
	ROC	100 leerlingen	4,7	7%	5,8	7%	5,9	7%		
	Hogeschool	100 studenten	9,3	72%	10,7	72%	10,9	72%		
	Universiteit	100 studenten	13,15	48%	16,5	48%	16,8	48%		
	Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	10 studenten	4,50	95%	6,8	95%	10,5	95%		

Overig	Functie	gelijktijdige plechtigheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	Parkeernorm aandeel bezoek	Parkeernorm totaal	Parkeernorm aandeel bezoek
	Crematorium	gelijktijdige plechtigheid	n.v.t	n.v.t	30,1	97%	25,1	97%
	Begraafplaats	gelijktijdige plechtigheid	n.v.t	n.v.t	31,6	99%	31,6	99%
	Penitentiaire inrichting	10 cellen	1,65	37%	3,25	37%	3,65	37%
	Religiegebouw	bid-/zitplaats	0,15	99%	0,15	99%	n.v.t	n.v.t

Fietsparkeernormen

KANTOOR	Zone	Kencijfer		Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid. 3	Opmerking
Kantoor (personeel)	A	3,5		100 m² bvo	5 werk-plekken		Hoe meer gespecialseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed
	B	2,5					
	C	1,4					
Kantoor (bezoekers)		8,0		balie			Minimaal 6

BASISSCHOOL	School-grootte	Kencijfer		Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	5,0		10 leerlingen	0,4 leslokalen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en auto's
	250 tot 500 leerlingen	5,8				
	> 500 leerlingen	7,2				
Basisschool (medewerkers)		0,7		10 leerlingen		Minimaal 6

MIDDELBARE SCHOOL & ROC	Zone	Kencijfer		Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid. 3	Opmerking
Middelbare school (leerlingen)		16,0		100 m² bvo			Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	A	3,5		100 m² bvo	1 leslokaal	16,5 leerlingen	
	B	1,4					
ROC (leerlingen)		14,0		100 m² bvo			Op ov-locaties lager
ROC (medewerkers)		1,0		100 m² bvo			

WINKELEN & BOODSCHAPPEN	Zone	Kencijfer		Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid. 3	Opmerking
Winkelcentrum	A/B	4,0		100 m² bvo	80 m² vvo	0,56 winkels	
Supermarkt	A/B	4,3		100 m² bvo	80 m² vvo	0,5 kassa	
Bouwmarkt	A/B	0,4		100 m² bvo	90 m² vvo		
Tuincentrum		0,4		100 m² bvo (totaal)	80 m² bvo (binnen)	80 m² vvo (totaal)	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeer-plekken en evt uitbreidingen

HORECA & VERBLIJFSRECREATIE	Zone	Kencijfer		Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid. 3	Opmerking
Fastfoodrestaurant	A	35,0		100 m² bvo	15,6 tafels	60 stoelen	Terras meetellen
	B	10,0					
	C	5,0					
Restaurant (eenvoudig)		20,0		100 m² bvo	13 tafels	50 stoelen	Bv. Pannenkoek-enhuis. Terras meetellen
Restaurant (luxe)		4,0		100 m² bvo	6,5 tafels	25 stoelen	
Café		10,0		100 m² bvo			

GEZONDHEIDSZORG & MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN	Zone	Kencijfer		Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid. 3	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		10,0		locatie			Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		7,0		locatie	4 kassa's	12 werk-plekken	Kleine aantallen
Begraafplaats/ crematorium		8,0		gelijktijdige plechtigheid	0,35 locatie (b) / 120 zitplaatsen (c)		Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		3,0		100 m²	1,33 behandel-kamers		
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,7		100 m²			

GEZONDHEIDSZORG & MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN	Zone	Kencijfer		Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid. 3	Opmerking
Kerk/ moskee		62,0		100 zitplaatsen			Protestanten fietsen meer dan katholieken. Moslims fietsen het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,6		100 m² bvo	1,33 bedden		Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)		0,8		100 m² bvo			Grote aantallen

WONINGEN	Kencijfer 1	Per	Eenheid 2	Eenheid. 3	Opmerking	Kencijfer 2	Per
Rij- en vrijstaande woninge	1,0	kamer	25 m² bvo	0,25 woning	Bij voorkeur plus 1	5,0 - 6,0	woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	kamer	25 m² bvo		Maximaal 2 plekken	2,0 - 3,0	woning
Appartement (zonder fietsenberging) **	0,25	kamer	25 m² bvo	0,33 woning	t.b.v. buurtstallingen en fietstrommels	0,5 - 1,0	woning
Studentenhuis	1,0	kamer					

* Bovenstaande tabel betreft alleen fiestparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 - 1 per woning)
** Heeft niet de voorkeur

OVERSTAPPEN	Zone	Kencijfer		Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid. 3	Opmerking
Busstation	A	61,0		halterende buslijn			
Carpoolplaats	B/C	1,3		autoparkeer-plaats			

SPORT, CULTUUR & ONTSPANNING	Zone	Kencijfer		Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking
Bibliotheek		5,0		100 m² bvo	1.000 leden		
Bioscoop	A	12,0		100 m² bvo	0,15 zaken	33 stoelen	Grote aantallen
	B	2,2					
Fitness	A	8,5		100 m² bvo	6 apparaten		
	B	3,0					
Museum		1,4		100 m² bvo			
Sporthal *		85,0		100 m² bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie	
Sportveld		85,0		ha netto terrein	1,15 velden		
Sportzaal *		6,2		100 m² bvo	0,26 kleedkamers	0,05 locatie	

* een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes

SPORT, CULTUUR & ONTSPANNING	Zone	Kencijfer	Per (= eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking
Stadion		14,0	100 zitplaatsen			Grote aantallen
Stedelijk evenement		50,0	100 bezoekers			Grote aantallen
Theater	A	38,0	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m² bvo	Grote aantallen
	B	28,0				
Zwembad (open lucht)		43,0	100 m² bassin			Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		32,0	100 m² bassin			Grote aantallen

Bijlage 3. Aanwezigheidspercentages

AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES	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%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/ enzovoort	8%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/consultatiebure	10%	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%

gemeente
Noordwijk

Voorstraat 42
2201 HW Noordwijk
+31 (0)71 36 60 600
gemeente@noordwijk.nl
noordwijk.nl