

# Nota Parkeren en Stallen Noordwijk 2013

Gemeente Noordwijk  
April 2013



## Samenvatting Nota Parkeren en Stallen Noordwijk 2013

### Aanleiding

Noordwijk heeft haar parkeernormen vastgelegd in de beleidsregel parkeernormen 2008. Uit de lopende ruimtelijke ontwikkelingen blijkt dat deze normen niet meer passen bij de huidige situatie in Noordwijk. Hierdoor bestaat het risico dat nieuwe ontwikkelingen stagneren. Daarnaast heeft het CROW eind 2012 nieuwe richtlijnen voor het vaststellen van de parkeereis opgesteld. Beide situaties leiden er toe dat de wens bestaat het parkeernormenbeleid in Noordwijk te vernieuwen. De vernieuwing valt gelijk met het moment dat de bestemmingsplannen in Noordwijk worden geactualiseerd.

### Werkwijze

Om tot nieuwe parkeernormen voor wonen te komen, die passen bij de situatie in Noordwijk is eerst de bestaande situatie in kaart gebracht. Het aantal geparkeerde auto's in de woonwijken is geteld (gedurende de nacht) en de wijk specifieke kenmerken zijn in kaart gebracht. Dit heeft geleid tot nieuwe normen, passend bij de Noordwijkse situatie. Voor niet woonfuncties worden de CROW-normen aangehouden daar er geen reden is hiervan af te wijken. In deze nota wordt ook een uitvoeringskader gegeven voor grootschaligere gebiedsontwikkelingen en ontwikkelingen waar de parkeeropgave moeilijk oplosbaar is.

### Nieuwe normen voor wonen

Noordwijk hanteert voor woningen in principe een behoeftevolgend beleid. Dit betekent dat er voor nu en voor de toekomst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden om aan de vraag van de bewoners en hun bezoekers te kunnen voldoen. Voor zowel wonen als overige functies zijn door CROW tabellen opgesteld met daarin per woningtype/functie een norm voor de te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen. Voor wonen zijn daar waar nodig afwijkende normen bepaald, passend bij de Noordwijkse situatie. In onderstaande tabel zijn de Noordwijkse normen voor wonen aangegeven. Waar oppervlaktematen zijn aangegeven betreft het de gebruiksoppervlakte.

Tabel 4. Normen woningen Noordwijk 2013

Type woning	Eenheid	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied
Vrijstaande woningen	Woning	1,8	2,3	2,4
Woningen > 120 m2 (niet vrijstaand)	Woning	1,6	2,0	2,0
Woningen > 70 m2 en <=120 m2	Woning	1,4	1,8	1,9
Woningen < 70m2	Woning	1,25	1,55	1,7
Serviceflat aanleunwoning	Woning	0,5	0,6	0,7
Kamerverhuur	Woning	0,5	0,6	0,7
Begeleid wonen	<i>Maatwerk, zie ook niet woonfuncties</i>			

### Nieuwe normen voor overige functies

Voor zowel wonen als overige functies zijn door CROW tabellen opgesteld met daarin per woningtype/functie een norm voor de te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen. Voor overige functies wordt voor Noordwijk de midden waarde van het CROW gevolgd omdat er geen reden is om hiervan af te wijken.

Bij ontwikkelingen voor bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en andere functies is het bereikbaarheidsprofiel, samen met de verkeer aantrekkende werking van belang bij het bepalen van de hoogte van de normen. Noordwijk is, gerekend naar de CROW-norm, “matig stedelijk”. Deze mate van stedelijkheid van het CROW is bepaald aan de hand van CBS gegevens. De voor Noordwijk geldende normen voor alle functies zijn opgenomen in bijlage 1.

### Het bepalen van de parkeereis voor een ontwikkeling

De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat conform de berekende parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Voor het bepalen van de parkeereis worden de in bijlage 1 bij deze nota opgenomen parkeernormen gehanteerd. Bij het bepalen van de uiteindelijke parkeereis is het van belang de volgende stappen te doorlopen.

- *Maak onderscheid tussen vaste gebruikers en bezoekers:* In het berekenen van de parkeerbehoefte moet onderscheid worden gemaakt tussen het aandeel vast gebruik en het aandeel bezoekers. Dit onderscheid is van belang omdat beide gebruikersgroepen afwijkende eisen aan de parkeervoorziening stellen. Zo zal om praktische redenen het bezoekersdeel (ook als het op eigen terrein wordt gerealiseerd) openbaar toegankelijk moeten zijn.
- *Dubbelgebruik parkeergelegenheid:* Van mogelijk dubbelgebruik van parkeergelegenheid is sprake als parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn doordat de functies verschillende piekmomenten hebben. Bij een ontwikkeling met meerdere functies dient altijd een parkeerbalans te worden opgesteld, waaruit blijkt wat de mogelijkheid tot dubbelgebruik is.
- *Functiewijziging:* Bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij functiewijziging kan onder voorwaarden de parkeerbehoefte bij de vorige functie worden verdisconteerd. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het moment waarop de parkeerbehoefte zich voordoet (maatgevend moment op basis van aanwezigheidspercentages (bijlage 2)).
- *Uitbreiding van een bestaande functie:* Wanneer bij *verbouwplannen* het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling *kleiner is dan 2 parkeerplaatsen* en wanneer bij *nieuwbouw* de rekenkundige waarde van de parkeereis *minder dan 1,5* bedraagt, kan de gemeente vrijstelling verlenen van de parkeereis, waardoor een uitbreiding mogelijk wordt gemaakt zonder de bestaande parkeervoorziening uit te breiden.
- *Berekenwijze parkeervoorzieningen bij woningen:* In geval een initiatiefnemer privé parkeerplaatsen bij woningen realiseert waarop geen dubbelgebruik van toepassing is (garage, carport, e.d.), dan geldt bij een ontwikkeling van meer dan 3 woningen dat rekening moet worden gehouden met een correctie van de parkeerbehoefte conform de uitgangspunten zoals opgenomen in paragraaf 3.5 van deze nota (en in de richtlijnen van het CROW).
- Hoofddoel van het stellen van een parkeereis is dat de initiatiefnemer (aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen) er alles aan doet om *te voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein*.

### Mogelijkheid tot maatwerk

Afwijken van de parkeereis kan indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Het is dan aan de initiatiefnemer om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren. Mogelijke argumenten zijn: uitzonderlijke gebieden en situaties of de introductie van speciale maatregelen om automobilititeit te verminderen. Een andere mogelijkheid is dat het om een functie gaat die in het CROW niet voorzien is. Het College van B&W heeft mandaat om een gewijzigde parkeereis op te leggen of, in uitzonderlijke gevallen, vrijstelling te verlenen.

Indien de ontwikkelaar wenst af te wijken van de parkeereis dienen onderstaande stappen te worden doorlopen. De bewijslast ligt bij de initiatiefnemer van de bouwontwikkeling.

- a. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk lijkt, dient te worden beoordeeld of aanpassing van de bouwontwikkeling 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 omvang van de financiële consequenties een discussiepunt vormen. Om die reden is het van belang dat de initiatiefnemer aantoont dat eventuele aanpassing niet realistisch is.
- b. Wanneer op een andere wijze aan de parkeereis kan worden voldaan dan op eigen terrein, moet nauwkeurig aangegeven worden hoe dit gebeurt. De parkeerbehoefte kan mogelijk binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden gecompenseerd op een naburig privaat terrein of in een private parkeervoorziening. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, middels een privaatrechtelijke overeenkomst kunnen worden aangewend voor een periode van tenminste 20 jaar voor de betreffende ontwikkeling.
- c. Indien over bovenstaande stappen duidelijkheid is en blijkt dat niet aan de parkeereis kan worden voldaan, dan kan worden gekeken of er in de directe omgeving (structurele) restcapaciteit is waar de parkeerbehoefte kan worden opgelost. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de directe omgeving wordt beschermd tegen parkeeroverlast door een te hoge parkeerdruk. De parkeerdruk in de directe omgeving moet acceptabel blijven. Hiervan is sprake indien de parkeerdruk in de directe omgeving (incl. de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen) onder de 85% blijft.
  - Onder de directe omgeving wordt verstaan, de omgeving binnen de maximale loopafstanden conform opgenomen in de nota, met een maximum van 200 meter rondom de bouwontwikkeling.
  - Voor het vaststellen van de parkeerdruk in de directe omgeving zal een parkeeronderzoek moeten worden uitgevoerd. Vastgesteld moet worden of er op het maatgevend moment sprake is van structurele restcapaciteit. De kosten voor een dergelijk onafhankelijk onderzoek komen voor rekening van de initiatiefnemer. De eisen waaraan een dergelijk onderzoek moet voldoen worden opgesteld door de gemeente.
  - Als uit onderzoek is gebleken dat er sprake is van structurele restcapaciteit, dan kan worden afgeweken van de parkeereis, zowel voor het bezoekersdeel als voor het gebruikersdeel van de parkeervraag. Partijen maken afspraken over een financiële bijdrage voor gebruik van de openbare ruimte voor oplossing van de parkeereis.

### Schriftelijke vastlegging

Gedurende het proces om te komen van norm tot parkeereis moeten alle stappen zorgvuldig worden gedocumenteerd. Afspraken die een initiatiefnemer maakt met derden moeten schriftelijk worden vastgelegd in huur- of koopovereenkomsten, zo nodig met kettingbeding. Wanneer uiteindelijk de definitieve parkeereis bekend is wordt deze vastgelegd in de vergunning, eventueel aangevuld met schriftelijke afspraken over afkoop. Deze schriftelijke vastlegging is essentieel voor juridische borging wanneer er bezwaar gemaakt wordt tegen (de parkeeroplossing van) een ontwikkeling.

Indien wordt afgeweken van de parkeereis sluiten de initiatiefnemer en de gemeente een parkeervereenkomst. Hieruit blijkt op welke wijze wordt voorzien in de toekomstige behoefte en welk afspraken partijen onderling hierover hebben gemaakt. Onderdeel van deze afspraken vormt de financiële bijdrage indien niet aan de verplichting van het voorzien in voldoende parkeerbehoefte op eigen terrein (de parkeereis) kan worden voldaan.

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	2
<b>1. Inleiding</b>	
1.1 Bestaand beleid	6
1.2 Uitgangspunten nieuwe parkeernormen Noordwijk	6
1.3 Bestuurlijke vaststelling	7
1.4 Leeswijzer	7
<b>2. Juridisch kader nota Parkeernormen</b>	
2.1 Mogelijkheden voor inbedding beleidsregel	8
2.2 Stallen van fietsen	9
<b>3. Parkeernormen voor wonen</b>	
3.1 Inleiding	10
3.2 Veldonderzoek	10
3.3 Noordwijkse normen versus CROW-richtlijn	14
3.4 Parkeernormen Noordwijk voor wonen	14
3.5 Weging van privé parkeerplaatsen op eigen terrein	15
<b>4. Parkeernormen voor overige (niet woon-)functies</b>	
4.1 Inleiding	16
4.2 Loopafstanden	17
<b>5. De parkeerbalans bij multifunctionele ontwikkelingen</b>	
5.1 Inleiding	18
5.2 Stappen bij het bepalen van een parkeerbalans	18
<b>6. Specifieke situaties</b>	
6.1 Inleiding	20
6.2 Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen	20
6.3 Mobiliteitsmaatregelen	21
6.4 Vrijstelling parkeereis	21
6.5 Parkeerovereenkomst	22
<b>Bijlagen</b>	
1. Overzicht parkeernormen Noordwijk	23
2. Aanwezigheidspercentages voor opstellen parkeerbalans	26
3. Kencijfers fiets parkeren Noordwijk	28

## 1. Inleiding



### 1.1 Bestaand beleid

Noordwijk werkt aan een leefbare, vitale en gezonde gemeente. Een belangrijk en onmisbaar instrument hierbij is het beleid voor parkeren van auto's. Parkeren is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte en een belangrijk aspect bij bouwontwikkelingen. Noordwijk wil ruimtelijke ontwikkeling stimuleren zonder dat dit ten koste gaat van de huidige inwoners en bedrijven en de aantrekkelijkheid van de gemeente. Mobiliteit, auto en fietsbezit en –gebruik zullen in de komende jaren blijven groeien. De vraag naar parkeerplaatsen zal als gevolg daarvan blijven toenemen.

Het aantal parkeerplaatsen dat in een gebied wordt gerealiseerd, wordt bepaald aan de hand van parkeernormen. Een parkeernorm geeft het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een functie aan. Een tekort aan parkeercapaciteit kan een bron voor overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Goede sturing en afweging van belangen is noodzakelijk bij oplossing van het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Door middel van de parkeernormen kan een goede inschatting worden gemaakt van de te verwachte parkeerbehoefte van nieuwe (bouw)projecten (en herontwikkeling).

De binnen de gemeente Noordwijk gebruikte parkeernormen liggen nu vast in de beleidsregel parkeernormen 2008. Deze nota 'Nota parkeren en stallen Noordwijk 2013' vervangt de vigerende beleidsregel en is een uitwerking van artikel 2.5.30 van de bouwverordening en wordt gebruikt bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing welke benodigd is voor het toepassen van ontheffing ex artikel 3.10 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. De nota krijgt werking door verwijzing in de bestemmingsplannen en in de bouwverordening.

### 1.2 Uitgangspunten nieuwe parkeernormen Noordwijk

Noordwijk wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren, maar wel op zodanige wijze dat de kwaliteit van de openbare ruimte blijft behouden. Centraal hierbij staat dat de veroorzaker van de parkeervraag verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouw. Om heldere uitgangspunten voor het parkeervraagstuk te genereren aan de voorkant van het planproces zijn kaders nodig.

Zo weten initiatiefnemers en bouwers waar ze op het gebied van parkeren aan moeten voldoen en weten omwonenden en overige belanghebbenden waar ze aan toe zijn. In deze Nota 'Parkeren en Stallen Noordwijk 2013' wordt dit kader gegeven en worden de nieuwe parkeernormen benoemd. Deze normen zijn mede gebaseerd op de nieuwe CROW-richtlijnen zoals die in oktober 2012 zijn gepubliceerd (publicatie 317). In deze Nota wordt tevens de wijze waarop Noordwijk in specifieke situaties wil omgaan met de parkeereis beschreven. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om situaties waar geen ruimte is voor het realiseren van de benodigde parkeergelegenheid.

### 1.3 Bestuurlijke vaststelling

Parkeernormen zijn beleidsregels en vaststelling daarvan is volgens de AWB een bevoegdheid van het College. De beleidsregel is door het college vastgesteld op 14 mei 2013. De beleidsregel krijgt status door verwijzing naar deze regel in de vigerende bestemmingsplannen. Daarnaast kan voorlopig ook nog met een verwijzing in de bouwverordening, status worden gegeven aan de beleidsregel parkeernormen.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het juridische kader voor de inbedding van de normen omschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de wijze waarop de normen voor wonen zijn vastgesteld, aan de hand van de gewijzigde cijfers vanuit het CROW en de uitgevoerde tellingen. In hoofdstuk 4 wordt de norm voor de overige functies bepaald. Hoofdstuk 5 behandelt het opstellen van een parkeerbalans, waarna in hoofdstuk 6 ingegaan wordt op specifieke situaties. In de bijlagen zijn de normen en aanwezigheidspercentages (voor de parkeerbalans) zoals ze voor Noordwijk van toepassing zijn, opgenomen zowel voor het parkeren van auto's als voor het stallen van fietsen.

## 2. Juridisch kader nota Parkeernormen

### 2.1 Mogelijkheden voor inbedding beleidsregel

Bij de toetsing van bouwplannen voor een bouwvergunning worden de bouwverordening en het bestemmingsplan gebruikt. In beide stukken kunnen parkeernormen worden opgenomen. Als interpretatie van de wettekst wordt gezegd, dat parkeernormen moeten worden afgedekt in de bouwverordening. De manier waarop dit gebeurt staat geheel vrij, mits het juridische geschrevene klopt en toetsbaar is. In bestemmingsplannen moeten de ruimtelijke mogelijkheden voor parkeervoorzieningen worden gewaarborgd c.q. afgedwongen. In het bestemmingsplan kan gemotiveerd worden afgeweken van de bouwverordening. Parkeernormen in het bestemmingsplan gaan namelijk boven parkeernormen in de bouwverordening.

Het denken over de juridische inbedding van parkeernormen is sterk in ontwikkeling. Tot voor kort werd de parkeereis voor nieuw- en verbouw vastgelegd in de bouwverordening en daarmee doorgelegd in de bouwvergunning. Sinds de invoering van de WABO is de bouwvergunning de omgevingsvergunning geworden. Opname van de parkeernormen in de bouwverordening is in de toekomst niet meer mogelijk<sup>1</sup>. Het bestemmingsplan is daarvoor in het vervolg het geëigende middel. Rechtstreekse opname van eisen ten aanzien van parkeren in bestemmingsplannen op basis van normen impliceert dat die normen voor tien jaar of langer vastliggen. Dat is niet gewenst, ook niet omdat daardoor de kans bestaat dat in verschillende bestemmingsplannen, verschillende normen gelden. Gemeenten hebben daarom de mogelijkheid om een 'voorwaardelijke verplichting' (de plicht om bij een bepaald gebruik bepaalde voorzieningen te treffen) in de 'regels' van het bestemmingsplan op te nemen. Door deze mogelijkheid en de mogelijkheden voor wijzigingen en ontheffing in het bestemmingsplan op te nemen, kan het stellen van de parkeernorm via het bestemmingsplan net zo flexibel als het nu kan via de bouwverordening.

De Raad stelt op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meerdere bestemmingsplannen vast. Voor een goede ruimtelijke ordening wijst de Raad de bestemming van de in het plan begrepen gronden aan en geeft met het oog daarop regels. Deze zien in ieder geval toe op het gebruik van die gronden. De raad kan dan ook met het oog op een goede ruimtelijke ordening in nog vast te stellen bestemmingsplannen de in deze nota opgenomen parkeernormen vastleggen. Een verwijzing naar deze nota is daarvoor voldoende. De in deze nota opgenomen beleidsregels gelden vanaf het moment dat deze nota is bekendgemaakt. Wanneer parkeernormen integraal zijn opgenomen in een bestemmingsplan gaan die vóór deze beleidsregel.

Overigens hebben gemeenten, zolang de bepaling over parkeernormen in het besluit ruimtelijke ordening niet is vastgesteld, de keuze. Het stellen van parkeernormen kan geregeld worden via het bestemmingsplan of via de 'oude' weg van de bouwverordening. Pas als het regelen van parkeervoorschriften via de Wet Ruimtelijke Ordening en bestemmingsplannen wettelijk is vastgelegd, wordt de 'oude' weg via de bouwverordening afgesloten (na een overgangperiode van vijf jaar). Deze beleidsregel is een uitwerking van artikel 2.5.30 van de bouwverordening en wordt gebruikt bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing welke benodigd is voor het toepassen van ontheffing ex. Artikel 3.10 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening

---

<sup>1</sup> Aangezien er een overgangperiode van minimaal vijf jaar geldt vanaf het moment dat het regelen van parkeervoorschriften via de Wet RO en bestemmingsplannen wettelijk is vastgelegd, zal nog tenminste tot 2018 het vastleggen van de parkeernormen via de bouwverordening mogelijk/ rechtsgeldig zijn.





## 2.2 Stallen van fietsen

De plicht dat elke nieuwe woning een fietsenberging heeft (die in het Bouwbesluit 2003 was geschrapt) is vanaf 1 april 2012 weer terug. In het bouwbesluit 2012 worden andere eisen gesteld aan de afmetingen van zo'n berging dan voor 2003. In het verleden was de oppervlaktemaat gerelateerd aan de gebruiksoppervlakte van de woning, waardoor bij grote woningen een onnodig grote bergruimte werd vereist. Nu is gekozen voor een minimale oppervlaktemaat per woning, voldoende voor het ten minste kunnen bergen van enkele fietsen en wat andere objecten. Een bergruimte mag onder bepaalde voorwaarden gedeeld worden. Hiermee kan bijvoorbeeld bij studentenflats worden volstaan met één gemeenschappelijke fietsenberging. Het besluit stelt geen eisen aan de inventaris van de ruimte. Er mogen ook meerlaagse fietsenrekken worden gebruikt, waarmee ook bij minimum afmetingen oplossingen te realiseren zijn. Het bouwbesluit eist verder dat een bergruimte vanaf de openbare weg al dan niet via de eigen tuin of via een bergingsgang of via een gemeenschappelijke verkeersruimte kan worden bereikt, zonder door een woning te moeten.

Voor utilitaire gebouwen zijn de fietsparkeernormen geschrapt in het bouwbesluit. Daarvoor in de plaats kan het fiets parkeren geregeld worden via het bestemmingsplan onder de Wet Ruimtelijke Ordening. Dat geeft de gelegenheid tot maatwerk. Ook hierbij kan uitgegaan worden van de te verwachte fietsbezoekersaantallen (te vinden via Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW-publicatie 317) en de situatie ter plaatse. In bijlage 3 zijn de kencijfers fiets parkeren zoals die voor Noordwijk van toepassing zijn opgenomen (conform de genoemde CROW publicatie).

## 3. Parkeernormen voor wonen

### 3.1 Inleiding

Bouwprojecten – of het nu nieuw- of verbouwactiviteiten zijn – en bestemmingswijzingen creëren in principe een parkeerbehoefte. Het is mogelijk om deze parkeerbehoefte vooraf te berekenen op basis van zogenaamde ‘parkeernormen’. Voor de parkeernormen in Noordwijk voor woningen is de wens uitgesproken deze zoveel mogelijk aan te laten sluiten op de Noordwijkse situatie. Om deze Noordwijkse situatie te kunnen omschrijven is veldonderzoek gedaan naar de huidige parkeerdruk in Noordwijk (per wijk en woningcategorie). Daarnaast is een aantal uitgangspunten geformuleerd waar de Noordwijkse parkeernormen aan moeten voldoen.

- a) De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkeling.
- b) Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.
- c) De vastgestelde normen zijn minimum normen, meer mag altijd, minder mag niet.
- d) Bij woningen moet voor bezoekers ten minste 0,3 pp per woning in openbaar toegankelijke ruimte worden gerealiseerd.
- e) In een ontwikkeling met meerdere functies mag uitgegaan worden van dubbelgebruik van de parkeerplaats (inzetten voor meerdere functies die niet gelijktijdig een piekmoment hebben). Voor het bepalen van de bezettingspercentages per functie per dagdeel worden de richtlijnen van het CROW als basis gebruikt (zie bijlage 2).
- f) Eventueel wegvallende parkeerplaatsen in de openbare ruimte als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling, moeten volledig gecompenseerd worden.
- g) Elke initiatiefnemer van bouwplannen draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing, in principe moet de parkeeropgave op eigen terrein worden gerealiseerd.
- h) Als een initiatiefnemer van een bouwplan met voldoende argumenten kan aantonen dat de voorgeschreven norm niet voldoet, mag hiervan door ontheffing worden afgeweken.

### 3.2 Veldonderzoek

Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen is van belang dat Noordwijk in beginsel een behoeftevolgend beleid hanteert. Dit houdt in dat er voor nu, maar ook voor de toekomst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de vraag van bewoners en hun bezoekers kan worden voldaan. Er wordt niet gestuurd op het autobezit en -gebruik van bewoners. De parkeernorm voor wonen is samengesteld uit en houdt rekening met:

- a) Het gemiddeld autobezit per huishouden (inclusief zakenauto's).
- b) De verwachte groei van het autobezit (5% in totaal voor de komende jaren).
- c) De in het Noordwijkse woonbeleid onderscheiden woningtypen.
- d) De richtlijnen uit CROW-publicatie 317.
- e) Bezoekers van bewoners.

De grootste parkeerdruk in woonwijken wordt gedurende de avond en de nacht ervaren, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De parkeernormen voor wonen zijn dan ook vooral gebaseerd op de eerste drie van de bovengenoemde categorieën waarbij de CROW-richtlijnen als referentiekader zijn gebruikt. Hieronder worden de genoemde categorieën a) tot en met e) nader toegelicht.

### a) Bepaling van het gemiddelde autobezit (inclusief zakenauto's)

Om het autobezit/ gebruik per woning te bepalen zijn tellingen gedaan in de nachtelijke uren. Deze tellingen zijn aangevuld met gegevens over de aanwezige bebouwde en/ of private parkeervoorzieningen. Voordeel van deze manier van bepalen van autobezit/ gebruik is dat het bezit van een leaseauto, in tegenstelling tot geregistreerd autobezit, in de resultaten meegenomen kan worden. Daarnaast zijn gegevens uit de gemeentelijke basisadministratie gebruikt om het aantal woningen te bepalen. Uit deze basisadministratie is ook het aantal garageboxen bepaald en in de tellingen met een bezettingsgraad van 0,75 opgenomen. Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is een schatting gemaakt per wijk, gebaseerd op het gemiddeld aanwezige woningtype. De uitkomst van deze schatting is opgenomen in tabel 1.

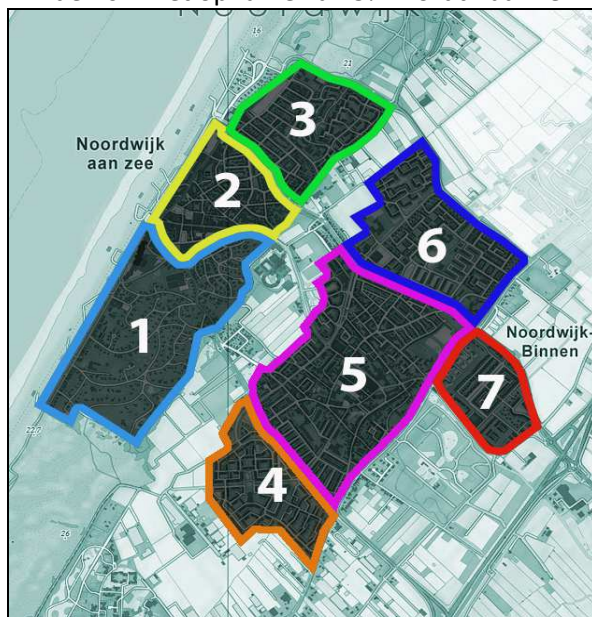
Tabel 1. Resultaat nachttellingen

Wijk	Gebied	Autobezit volgens nachttelling	Geschatte extra aantal privé pp op eigen terrein <sup>1)</sup>	Totaal huidige situatie
1: Villawijk Zuid	Overig binnen BK	0,9	1,2	2,1
2: Dorpskern Zee	Centrum	1,2	0,2	1,4
3: De Noord	Overig binnen BK	1,1	0,2	1,3
4: Vinkeveld	Overig binnen BK	1,2 (incl. prive)	0	1,2
5: Binnen	Centrum	1,0	0	1,0
6: Boerenburg	Overig binnen BK	0,9	0,1	1,0
7: Boechorst	Overig binnen BK	1,1	0,4	1,5
Buitengebied	Buitengebied	Niet gemeten		
<b>Totaal (gemiddeld)</b>		<b>1,1</b>		<b>1,3</b>

<sup>1)</sup>= schatting omdat deze pp in de openbare ruimte niet zichtbaar waren en de bezetting daarmee ook niet. Bij Vinkeveld is het aantal privé parkeerplaatsen in de telling meegenomen, omdat deze vrijwel allemaal vanaf de openbare ruimte zichtbaar zijn.

### b) Verwachte groei van het autobezit

Voor de verwachte groei van het autobezit is uitgegaan van 5% groei voor de komende jaren. Dit is gebaseerd op een groei van 1 á 2% per jaar in de afgelopen jaren waarbij de groei in de laatste jaren minder is<sup>2</sup>. Met opname van 5% wordt naar verwachting de groei voor de komende 5 jaar voorzien.



Figuur 1. Wijken in Noordwijk

<sup>2</sup> Mobiliteitsbalans 2012, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2012.

### c) Woningtypen

Het CROW heeft in haar nieuwe richtlijnen 13 categorieën onderscheiden voor woningen omdat het woningtype over het algemeen een van de onderscheidende factoren is voor het autobezit. In de praktijk zal het onderscheiden van 13 categorieën niet werken, ten eerste niet om dat er bij ontwikkeling van woningen niet altijd bekend is onder welke categorie de woningen zullen vallen en ten tweede niet omdat het type woning (en daarmee ook de categorie) gedurende de tijd nogal eens kan wijzigen en er maar eenmaal (bij vergunningverlening) een parkeereis gesteld kan worden. Om de genoemde redenen worden voor Noordwijk een beperkt aantal woningtypes gehanteerd bij het bepalen van de parkeernorm, gebaseerd op de grootte van de woning. Deze categorieën sluiten grotendeels aan op de nota wonen. De oppervlaktematen die bij woningen zijn aangegeven zijn de gebruiksoppervlakte van de woning.

- Vrijstaande woningen
- Woningen > 120 m<sup>2</sup>
- Woningen > 70 m<sup>2</sup> en <=120 m<sup>2</sup>
- Woningen < 70 m<sup>2</sup>
- Serviceflat aanleunwoning
- Kamerverhuur

### d) Richtlijnen uit CROW publicatie 317

Uit onderzoek is naar voren gekomen dat het autobezit daalt naarmate de stedelijkheidsgraad (uitgedrukt in bebouwingsdichtheid per oppervlakte) stijgt (bron CBS). Noordwijk is, gerekend naar de CROW-norm, "matig stedelijk". Deze mate van stedelijkheid van het CROW is bepaald aan de hand van CBS gegevens. De gemiddelde woningdichtheid ligt hierbij tussen de 1000 en 1500 woningen per km<sup>2</sup>.

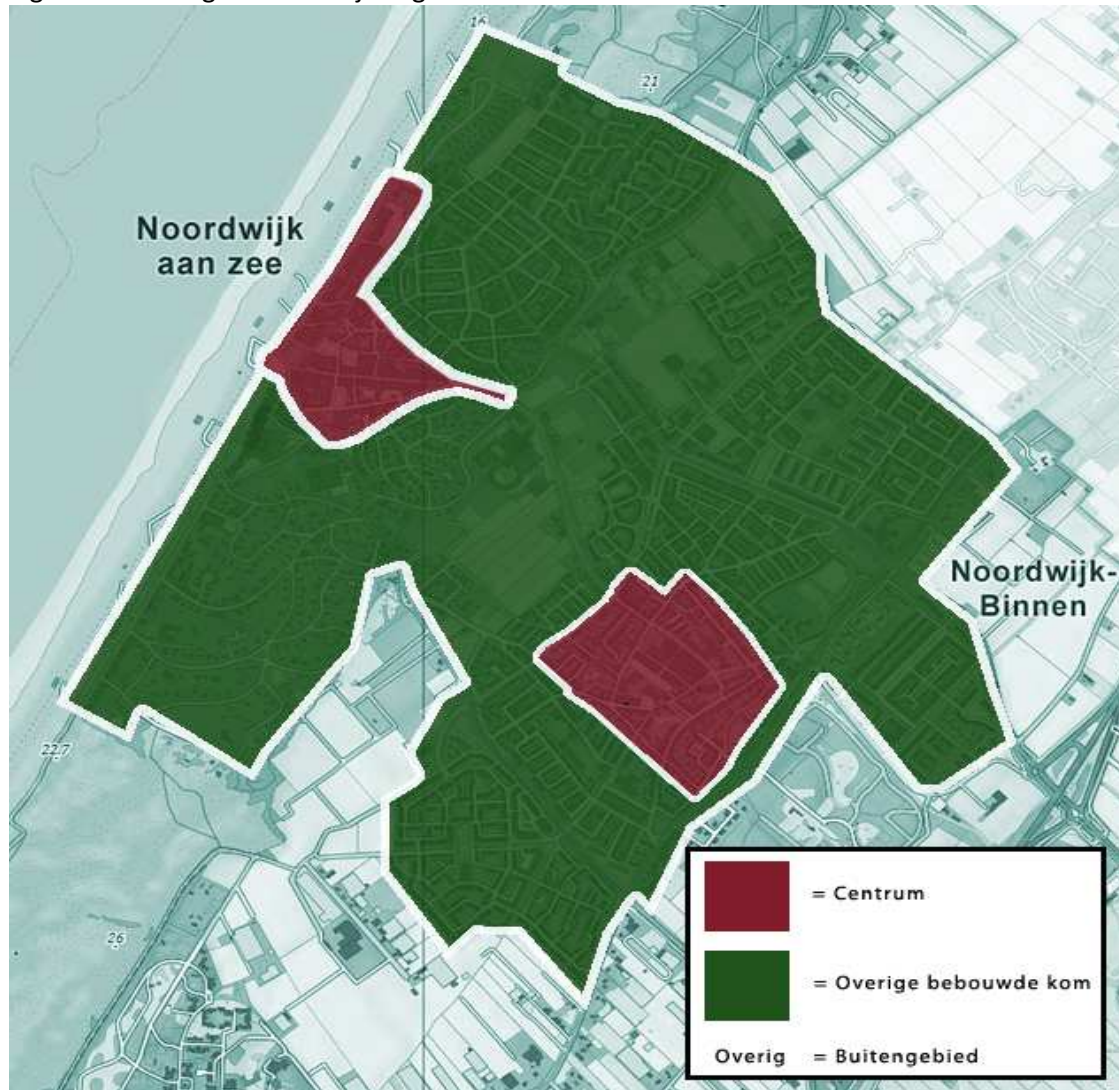
CROW maakt binnen een gemeente onderscheid in verschillende deelgebieden. Noordwijk is voor het bepalen van de parkeereis ingedeeld in drie gebieden, te weten: "Centrum", "Rest bebouwde kom" en "Buitengebied". (zie figuur 2). De richtlijnen die het CROW per gebied heeft bepaald, zijn inclusief parkeren voor bezoekers en ook is de stijging van het autobezit en gebruik in de komende jaren verwerkt. Conform CROW-richtlijnen gelden voor Noordwijk iets andere normen dan voortgekomen uit het veldonderzoek. In tabel 2 zijn deze weergegeven. De normen in tabel 2 zijn een interpretatie van de CROW richtlijnen om dat het andere woningtypes onderscheidt.

Tabel 2. Richtlijnen CROW<sup>3</sup> voor Noordwijk

Type woning	Eenheid	Centrum	Overige beb. kom	Buitengebied
Vrijstaande woningen	Woning	1,8	2,2	2,4
Woningen > 120 m <sup>2</sup> (niet vrijstaand)	Woning	1,5	1,9	2,0
Woningen > 70 m <sup>2</sup> en <=120 m <sup>2</sup>	Woning	1,1	1,5	1,5
Woningen < 70m <sup>2</sup>	Woning	0,5	0,7	0,7
Serviceflat aanleunwoning	Woning	1,0	1,1	1,2
Kamerverhuur	Woning	0,5	0,7	0,7

<sup>3</sup> (CROW kencijfers parkeren en verkeersgeneratie; matig stedelijk gebied)

Figuur 2. Indelingen Noordwijk in gebieden



- Centrum Noorwijk 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

#### e) Bezoekers

Bovenop het autobezit wat uit de meting naar voren komt wordt er bij de bepaling van de normen ook rekening gehouden met een factor voor bezoek. Voor het bezoekers parkeren wordt 0,3 parkeerplaats als ophoogfactor aangehouden (conform CROW richtlijnen). Daarbij moet worden opgemerkt dat bezoekers met name aanwezig zijn als de parkeerdruk door bewoners niet 100% is (niet op het kritieke moment dus). Het is echter wel van belang om de bezoekers mee te nemen, aangezien parkeerfaciliteiten voor bezoekers openbaar toegankelijk moeten zijn en parkeerplaatsen voor bewoners vaak niet openbaar toegankelijk zijn. Daarnaast zijn er met name in de weekenden momenten dat zowel bewoners als bezoekers grotendeels aanwezig zijn.

### 3.3 Noordwijkse norm versus CROW- richtlijn

In tabel 3 is aangegeven hoe het totaal van het getelde autobezit, het geschatte aantal privé parkeerplaatsen en de verwachte groei (Noordwijkse norm) zich verhoudt tot de parkeernormenrichtlijn die door CROW wordt geadviseerd.

Tabel 3. Overzicht normen uit tellingen versus CROW

Type woning	Nachttelling	Geschat # privé pp per woning	Gemeten norm * 1,05 (toename autobezit)	CROW richtlijn
Vrijstaande woningen	0,9	1,2	Overig BBK: 2,2	Centrum: 1,8 Overig BBK: 2,2 Buitengebied: 2,4
Woningen > 120 m <sup>2</sup> (niet vrijstaand)	Centrum: 1,6 Overig BKK:1,7	0,1	Centrum: 1,8 Overig BBK: 1,9	Centrum: 1,5 Overig BBK: 1,9 Buitengebied: 2,0
Woningen > 70 m <sup>2</sup> en ≤120 m <sup>2</sup>	Centrum: 1,1 Overig BBK:1,3	0	Centrum: 1,2 Overig BBK: 1,4	Centrum: 1,1 Overig BBK: 1,5 Buitengebied: 1,5
Woningen < 70m <sup>2</sup>	Centrum: 0,9 Overig BKK: 1,0	0	Centrum: 0,8 Overig BBK: 0,9	Centrum: 0,5 Overig BBK: 0,7 Buitengebied: 0,7
Serviceflat aanleunwoning	Niet meetbaar			
Kamerverhuur	Niet meetbaar			

### 3.4 Parkeernormen voor wonen

In tabel 4 zijn de Noordwijkse normen voor woningen weergegeven zoals deze zijn vastgesteld. Het gaat daarbij met name om de volgende categorieën.

- De *vrijstaande woningen in Noordwijk worden gekenmerkt door relatief veel parkeerplaatsen op eigen erf*. De woningen zijn meestal gebouwd op relatief grote kavels, waarmee een uitgangspunt van 1,2 auto op eigen terrein in Villawijk Zuid zeer wel mogelijk is. Uit is gegaan van gemiddeld 2 parkeerplaatsen op eigen terrein voor gemiddeld 2 auto's in eigen bezit. Daar is de bezoekersfactor van 0,3 bij opgeteld (zie norm vrijstaande woningen buiten het centrum in de bebouwde kom).
- Voor een aantal woningcategorieën is door het college d.d. 14 mei besloten af te wijken van de gegevens uit de tellingen en de CROW richtlijn.
- Op basis van de tellingen en de berekening in paragraaf 3.2 is geconcludeerd dat de CROW-richtlijnen voor serviceflat en aanleunwoningen zodanig hoog zijn dat deze niet realistisch zijn voor de Noordwijkse situatie. Hier wordt voor Noordwijk dezelfde norm gehanteerd als voor kamerverhuur.
- Voor begeleid wonen is geen norm aangegeven hier wordt per situatie bekeken welke norm van toepassing is. De reden hiervoor is dat er zoveel verschillende vormen van begeleid wonen zijn dat één norm hiervoor stellen niet passend zou zijn. Het hangt o.a. af van de leeftijd van de bewoners, het aantal bewoners per woning en de hoeveelheid begeleiding welke norm passend is.

Tabel 4. Normen woningen Noordwijk 2013

Type woning	Eenheid	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied
Vrijstaande woningen	Woning	1,8	2,3	2,4
Woningen > 120 m2 (niet vrijstaand)	Woning	1,6	2,0	2,0
Woningen > 70 m2 en <=120 m2	Woning	1,4	1,8	1,9
Woningen < 70m2	Woning	1,25	1,55	1,7
Serviceflat aanleunwoning	Woning	0,5	0,6	0,7
Kamerverhuur	Woning	0,5	0,6	0,7
Begeleid wonen	<i>Maatwerk, zie ook niet woonfuncties</i>			

Voor de parkeernormen geldt dat Noordwijk werkt met minimumeisen. Dit zijn de minimaal te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen. Wanneer een initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wenst te realiseren is dit mogelijk, minder mag niet. De maximale loopafstand van een woning naar een parkeerplaats is 200 meter.

### 3.5 Weging van privé parkeerplaatsen op eigen terrein

Een parkeerplaats op eigen terrein is minder flexibel in gebruik dan een openbare parkeerplaats. Het CROW (publicatie 317) heeft specifieke rekenfactoren voor parkeerplaatsen ontwikkeld om de flexibiliteit van een parkeerplaats op eigen terrein af te zetten tegen een parkeerplaats in de openbare ruimte. De rekenfactoren van het CROW worden in Noordwijk gevolgd vanaf een omvang van 3 woningen en zijn hieronder weergegeven.

- Enkele oprit zonder garage: 0,8
- Lange oprit zonder garage: 1,0
- Dubbele oprit zonder garage: 1,7
- Garage zonder oprit (bij woning): 0,4
- Garagebox (niet bij woning): 0,5
- Garage met enkele oprit: 1,0
- Garage met lange oprit 1,3
- Garage met dubbele oprit 1,8
  
- Garage plekken of privé parkeerplaatsen op een geclusterde parkeervoorziening bijv. een gezamenlijk parkeerterrein of parkeergarage: 1,0

## 4. Parkeernormen voor overige (niet woon-) functies

### 4.1 Inleiding

Voor de parkeernormen voor niet woonfuncties, wordt aansluiting gezocht bij de CROW<sup>4</sup>-richtlijn 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', publicatie 317. Deze parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers, waarbij rekening gehouden is met de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, specifieke kenmerken van de functie en de mobiliteitskenmerken van de gebruikers en bezoekers van het gebouw. De CROW-richtlijn wordt breed gedragen. Per functie hanteert het CROW een bandbreedte voor de parkeerkencijfers. Voor Noordwijk wordt uitgegaan van het midden tussen de bandbreedte. Noordwijk valt conform CBS gegevens en criteria CROW onder de categorie matig stedelijk. In onderstaande tabel 5 zijn de belangrijkste normen zoals ze voor Noordwijk gelden weergegeven. In bijlage 1 is het volledig overzicht gegeven van de normen voor overige functies voor de Noordwijkse situatie.

Tabel 5. Normen overige functies Noordwijk

Type gebouw	Eenheid	Centrum	Overig bebouwde kom	Buitengebied
Winkels	100 m <sup>2</sup> bvo	3,5	4,0	4,0
Grootschalige Detailhandel	100 m <sup>2</sup> bvo	-	7,0	8,0
Kantoren zonder baliefunctie	100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	2,05	2,55
Kantoren met baliefunctie	100 m <sup>2</sup> bvo	2,05	2,85	3,55
Arbeidsintensief; bezoekersextensief	100 m <sup>2</sup> bvo	1,55	2,35	2,35
Arbeidsextensief; bezoekersextensief	100 m <sup>2</sup> bvo	0,65	2,05	2,05
Bedrijfsverzamel gebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	1,25	1,85	1,95
Creche/peuterspeel zaal/KDV (excl Zoen&Zoef)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,4	1,5
Basisonderwijs (excl Zoen&Zoef)	Leslokaal	0,75	0,75	0,75
Middelbare school	100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
ROC	100 leerlingen	4,7	5,8	5,9
Hogeschool	100 leerlingen	9,3	10,7	10,9
Avondonderwijs	10 studenten	4,5	6,8	10,5
Ziekenhuis	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	1,7	2,0
Verpleeg- en verzorghuis	Per woon eenheid	0,6	0,6	0,6
Arts	Behandelkamer	2,05	2,95	3,25
Therapeut	Behandelkamer	1,25	1,75	1,95
Discotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	6,9	20,8	20,8
Cafe/Bar/Cafetaria	100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	6,0	6,0
Restaurant	100 m <sup>2</sup> bvo	9,0	13,0	14,0
Hotel *	10 kamers	0,4	2,4	4,5
Hotel **	10 kamers	1,35	4,05	6,25
Hotel ***	10 kamers	2,1	5,0	6,8
Hotel ****	10 kamers	3,4	7,05	9,0

<sup>4</sup> CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond en Water- en wegenbouw en de verkeerstechniek. CROW geeft richtlijnen voor veel zaken in water en wegenbouw en verkeerstechniek die landelijk toegepast worden.



Type gebouw	Eenheid	Centrum	Overig bebouwde kom	Buitengebied
Hotel *****	10 kamers	5,3	10,6	12,6
Museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	1,1	1,2
Bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	0,45	1,15	1,35
Bioscoop	100 m <sup>2</sup> bvo	3,2	11,2	13,7
Theater/ Schouwburg	100 m <sup>2</sup> bvo	7,4	9,8	12,0
Soc.culturele voorzieningen	100 m <sup>2</sup> bvo	2,0	2,0	3,0
Sporthal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,55	2,85	3,45
Sporthal wedstrijd functie (aanvullend)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,15	0,15	0,2
Sportveld	Hectare netto	20	20	20
Dans-fitness/ sportschool	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	4,8	6,5
Squashhal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,7	3,2
Tennisbanen	Baan	2,5	2,5	3,0
Golfbaan	Per 18 holes (60ha)	Nvt	96	118,3
Stadion	Zitplaats	0,12	0,12	0,2
Zwembad	100 m <sup>2</sup> bassin	Nvt	11,5	13,3
Manege	Box	Nvt	0,4	0,4
Evenementenhal/ Beurs-/ congresgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	5,5	8,5	11,0
Themapark/ pretpark	Hectare netto	8,0	8,0	12,0
Overdekte speeltuin	100 m <sup>2</sup> bvo	3,7	5,6	6,1
Volkstuin	10 Percelen	Nvt	1,35	1,45
Religiegebouw	Zitplaats	0,15	0,15	0,2
Begraafplaats/ crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	Nvt	31,6	31,6

Voor de parkeernormen geldt dat Noordwijk werkt met minimumeisen. Dit zijn de minimaal te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen. Wanneer een initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wenst te realiseren is dat mogelijk, minder mag niet. In sommige gevallen moeten los van de parkeereis ook voorzieningen voor laden en lossen, Zoen & Zoef ed. worden getroffen. Dit moet afhankelijk van de functie nader bekeken worden.

#### 4.2 Loopafstanden

Bovenstaande normen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke afstand (dus niet hemelsbreed) van de bestemming tot de parkeerplaats. Bezoekers van voorzieningen en medewerkers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen. De van toepassing zijnde loopafstanden voor overige functies zijn hieronder weergegeven:

- Werken tot 500 meter tot bestemming
- Werken (ambulant) tot 250 meter tot bestemming
- Kort parkerende bezoekers tot 150 meter tot bestemming
- Lang parkerende bezoekers tot 250 meter tot bestemming

## 5. De parkeerbalans bij multifunctionele ontwikkelingen

### 5.1 Inleiding

Mede op basis van de norm bepaalt de gemeente de uiteindelijke parkeereis die een initiatiefnemer krijgt opgelegd. Hiertoe worden uitvoeringsregels gehanteerd. In een zo vroeg mogelijke fase van een ontwikkeling wordt een inschatting gemaakt van de te verwachte extra parkeerbehoefte op basis van de vastgestelde parkeernormen. Ook het aantal wegvallende bestaande parkeerplaatsen moet worden gecompenseerd. De combinatie van de nieuwe behoefte door toevoeging van functies en het compenseren van bestaande parkeerplaatsen (voor blijvende functies) is de grondslag voor het bepalen van de parkeereis.

Wanneer er in een nieuwbouw of herontwikkelingsplan meerdere functies aanwezig zijn is het vaak mogelijk om parkeerplaatsen in te zetten voor meerdere functies. Niet alle functies hebben tegelijkertijd een piek. Hierdoor is het niet altijd nodig de som van het aantal parkeerplaatsen van diverse voorzieningen aan te leggen, maar volstaat een deel. De mogelijkheden van gecombineerd gebruik in een gebied hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen, de exploitatie en de regulering. Ook de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies in de tijd samenvalt hoort hierbij. In een parkeerbalans voor een gekozen gebied wordt dit uitgewerkt. Met de in de richtlijnen van het CROW aangegeven aanwezigheidspercentages en de normen uit deze nota kan een parkeerbalans worden opgesteld. In aansluiting op het bouwproces wordt de parkeereis stapsgewijs berekend. Het proces dat leidt tot benoeming van de parkeereis kan als volgt worden beschreven.

### 5.2 Stappen bij het bepalen van een parkeerbalans

#### **Stap 1: Definiëren onderzoeksgebied**

Bepaald moet worden welk gebied geanalyseerd wordt om de parkeerbalans op te stellen. Welke functies en parkeerplaatsen vallen er in en welke niet.

#### **Stap 2: Inventarisatie parkeervraag**

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in deze Nota genoemde parkeernormen. Het betreft de grondslag van de berekening van het aantal parkeerplaatsen waarvan de initiatiefnemer tijdens het ontwerpproces kan uitgaan dat hij zal moeten realiseren op de ontwikkelingslocatie.

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig (type functie, omvang, beoogd gebruik etc.). Het is van belang om zo concreet mogelijk te benoemen om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal gaan worden. Ook de omvang van de totale ontwikkeling moet worden aangegeven. Daarnaast moet aangegeven worden of en zo ja hoeveel bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte (dan wel op eigen terrein) als gevolg van de ontwikkeling vervallen. Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm(en) gekozen. Deze wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen, met het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of met een andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een schouwburg).

Bij verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande functie. Dat betekent dat als er bijvoorbeeld een verzorgingstehuis gesloopt wordt en er komen koopappartementen voor in de plaats, dat het aantal parkeerplaatsen voor het verzorgingstehuis in mindering wordt gebracht op het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor de nieuwe functie.

Uitgangspunt is dat het deel van de normatieve behoefte waarvan geleund werd op parkeren in de openbare ruimte, van het laatste legale gebruik van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de berekende normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.

### **Stap 3: Bepalen van de balans**

Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt bovenstaande berekening voor iedere functie uitgevoerd. Vervolgens wordt per functie nagegaan wat de aanwezigheidspercentages zijn (zie bijlage 2). Met een parkeerbalans kan zowel de huidige als een toekomstige situatie worden berekend. De parkeervraag wordt gegenereerd door de aanwezige of nog te realiseren functies. Het parkeeraanbod bestaat uit het huidige aantal en/of de geplande parkeerplaatsen. Bij bepaling van het parkeeraanbod moet men ook rekening houden met parkeren op eigen terrein.

De berekende parkeervraag per periode wordt bepaald met behulp van de geldende aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in de richtlijnen weergegeven in bijlage 2. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op basis van de aanwezigheids-percentages en de geldende normen wordt het maatgevende moment van de week bepaald. De balans die uit een dergelijke berekening komt, wordt binnen de bouwverordening en de parkeerbeleidsregels de parkeereis genoemd. Ofwel het vereiste aantal parkeerplaatsen voor een ontwikkeling.

### **Stap 4: Vastleggen oplossing**

Om de uiteindelijke parkeeroplossing te kunnen bepalen wordt als eerste gekeken naar het deel van de behoefte dat kan worden gefaciliteerd in of op de eigen kavel of in private voorzieningen (zoals stallingsgarages en afgesloten parkeerterreinen) en vervolgens naar de hoeveelheid die in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen) kan worden opgelost. Indien er sprake is van meerdere functies wordt in dit proces een parkeerbalans opgesteld om het mogelijke dubbelgebruik te berekenen. Wanneer het om aantoonbare redenen niet mogelijk is (technisch, financieel of fysiek) om de parkeereis binnen het plangebied op te lossen, kan de gemeente worden verzocht om een deel van de parkeereis zelf te realiseren (afkoop). Hiertoe dient de initiatiefnemer een bijdrage te storten aan de Gemeente, in de vorm van de daadwerkelijke kosten tot een maximum van €25.000,- excl BTW per parkeerplaats. Indien de kosten niet bekend zijn wordt de maximale bijdrage per parkeerplaats berekend.

Wanneer duidelijk is waar de gebruikers van de ontwikkeling, na realisatie van het bouwplan exact hun auto kunnen parkeren wordt een en ander vastgelegd in een vergunning, eventueel aangevuld met schriftelijke afspraken over afkoop. Wanneer bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de parkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein in de buurt, moet een overeenkomst/huurcontract tussen de initiatiefnemer en de beheerder van het private terrein aan de gemeente overlegd worden. In de vast te leggen afspraken wordt minimaal het volgende op papier gezet:

- Welke ontwikkeling het betreft;
- Een berekening van de normatieve parkeerbehoefte;
- De parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer deze lager is dan de normatieve behoefte;
- Uitsplitsing naar aantallen parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers;
- De wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan;
- De eventueel benodigde zekerheidsbepaling.

## 6. Specifieke situaties

### 6.1 Inleiding

De werkelijkheid van het parkeren blijkt vaak weerbarstiger dan de theorie. Uiteindelijk gaat het er om dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid er onder leiden. Niemand heeft wat aan projecten met in de toekomst leegstaande parkeerfaciliteiten. In dit hoofdstuk worden maatwerkmogelijkheden beschreven die er zijn voor partijen die iets willen realiseren en tegen een moeilijk op te lossen parkeereis aanlopen. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders goed bekend zijn bij zowel initiatiefnemer als gemeente en wanneer er een open discussie en argumentatie en bewijsvoering mogelijk is.

### 6.2 Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen

Indien de ontwikkelaar wenst af te wijken van de parkeereis dienen onderstaande stappen te worden doorlopen. De bewijslast ligt bij de initiatiefnemer van de bouwontwikkeling:

- a. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk lijkt, dient te worden beoordeeld of een aanpassing van de bouwontwikkeling 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 omvang van de financiële consequenties een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te beoordelen of er sprake is van “onevenredige hoge kosten” dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van de bouwontwikkeling niet mogelijk is.
- b. Wanneer op een andere wijze aan de parkeereis wordt voldaan dan op eigen terrein, moet nauwkeurig aangegeven worden hoe dit gebeurt. De parkeerbehoefte kan mogelijk binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden gecompenseerd op een naburig privaat terrein of in een private parkeervoorziening. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, middels een privaatrechtelijke overeenkomst kunnen worden aangewend voor een periode van tenminste 20 jaar voor de betreffende ontwikkeling.
- c. Indien over bovenstaande stappen duidelijkheid is en blijkt dat niet aan de parkeereis kan worden voldaan, dan wordt gekeken of er in de directe omgeving (structurele) restcapaciteit is waar de parkeerbehoefte kan worden opgelost. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de directe omgeving wordt beschermd tegen parkeeroverlast door een te hoge parkeerdruk. De parkeerdruk in de directe omgeving moet acceptabel blijven. Hiervan is sprake indien de parkeerdruk in de directe omgeving (incl. de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen) onder de 85% blijft.
  - Onder de directe omgeving wordt verstaan de maximale loopafstanden zoals weergegeven in paragraaf 3.4 en 4.2.
  - Voor het vaststellen van de parkeerdruk in de directe omgeving zal een parkeeronderzoek moeten worden uitgevoerd. Vastgesteld moet worden of er op het maatgevend moment sprake is van structurele restcapaciteit. De kosten voor een dergelijk onafhankelijk onderzoek komen voor rekening van de initiatiefnemer en dient te worden uitgevoerd door een gerenommeerd adviesbureau. De eisen waaraan een dergelijk onderzoek moet voldoen worden opgesteld door de gemeente.

- Als uit onderzoek is gebleken dat er sprake is van structurele restcapaciteit, dan kan worden afgeweken van de parkeereis, zowel voor het bezoekersdeel als voor het gebruikersdeel van de parkeervraag. Er is dan een financiële bijdrage verschuldigd conform artikel 6.5.
- d. Het college van burgemeester en wethouders kan, bijvoorbeeld bij een zwaarwegend economisch belang of volkshuisvestingsbelang, besluiten af te wijken van de parkeereis wanneer zij de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

### 6.3 Mobiliteitsmaatregelen

De parkeernorm kan worden bijgesteld wanneer er specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied. Zo is het denkbaar dat de initiatiefnemer kan aantonen dat de gebruikers van het te bouwen object een lagere parkeerbehoefte hebben dan was berekend op basis van de parkeernormen. Bij een groot kantoorpand kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld aangeven dat de uiteindelijke gebruiker van het pand gratis openbaar vervoer aan zijn werknemers ter beschikking stelt. In de afsprakenfase moet dit vergezeld gaan van een vervoerplan. De gemeente gaat hier zeer terughoudend mee om. In een vervoerplan moet ten minste aangegeven worden:

- de functie van de ruimtelijke activiteit en de bijbehorende grond;
- het aantal werknemers en bezoekers;
- waar die personen in het algemeen vandaan komen en met welke vervoermiddelen ze naar de ruimtelijke activiteit reizen;
- de bereikbaarheidsmogelijkheden van de ruimtelijke activiteit;
- welke maatregelen de eigenaar/werkgever neemt om het autoverkeer te beperken (bijvoorbeeld een fiets-, of carpoolplan, stimulering openbaar vervoer, bedrijfs-vervoer, enz.);
- minimale duur van het huurcontract en kettingsbeding voor parkeer gerelateerde onderwerpen.

De bijstelling kan ook gelden voor een woningcorporaties wanneer zij alternatieve vormen van mobiliteit voor hun huurders kunnen garanderen (bijv. deelauto's). In 2006 heeft de gemeente Wageningen bovenstaand principe toegepast bij het NIOO, dat naar Wageningen verhuisde. Aan de hand van feitelijke gegevens over het reisgedrag van het personeel, dat grotendeels binnen korte afstand woont en een concreet programma voor mobiliteitsmanagement is afgeweken van de geldende norm en zijn veel minder parkeerplaatsen gerealiseerd. Tot op heden heeft dat geen problemen opgeleverd.

### 6.4 Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij *verbouwplannen* het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling *kleiner is dan 2 parkeerplaatsen* en wanneer bij *nieuwbouw* de rekenkundige waarde van de parkeereis *minder dan 1,5* bedraagt, kan de gemeente vrijstelling verlenen van de parkeereis. Deze vrijstelling is niet van toepassing voor woningbouwontwikkelingen waar in de nieuwe situatie meer woningen zijn dan in de oude situatie. De vrijstellingsmogelijkheid geldt bijvoorbeeld wel bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van 200m<sup>2</sup> naar 220m<sup>2</sup>) of van een andere maatschappelijke of commerciële voorziening of bij een kleinschalige ontwikkeling. Ook wanneer er woningen gesloopt worden en er nieuwe woningen voor in de plaats komen waarbij het aantal woningen niet meer is, kan de vrijstelling worden gegeven. Deze mogelijkheid tot vrijstelling is *geen* kortingsregeling en kan alleen gelden bij een beperkte parkeereis. In een dergelijke geval wordt geen financiële vergoeding verlangd en is er geen parkeerdrukonderzoek noodzakelijk.

## 6.5 Parkeerovereenkomst

In uitzonderlijke gevallen, wanneer een ontwikkeling zeer gewenst is en op geen mogelijkheid aan de parkeereis voldaan kan worden (parkeerbilans is negatief), kan de ontwikkelende partij de parkeereis bij de gemeente afkopen. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat de initiatiefnemer, in overleg met de Gemeente, eerst onderzoekt of er binnen 10 jaar na oplevering van het bouwplan binnen een straal van 400 meter voorzien kan worden in de aanleg van parkeerplaatsen. Wanneer die ruimte wordt gevonden kan de gemeente het betreffende aantal parkeerplaatsen in mindering brengen op de parkeereis als zij tegelijkertijd de verplichting op zich neemt om de betreffende parkeerplaatsen aan te leggen. De initiatiefnemer wordt dan verplicht tot een financiële bijdrage in de kosten die de gemeente maakt of nog moet maken voor het voorzien in de benodigde parkeergelegenheid. Deze kosten worden bepaald door de daadwerkelijke kosten die gemaakt gaan worden, tot een maximum van €25.000,- excl. BTW per parkeerplaats. Indien deze kosten niet bekend zijn ten tijde van de aanvraag, dan wordt de maximale bijdrage per parkeerplaats gerekend. Om dit vast te leggen wordt een zogenaamde parkeerovereenkomst gesloten. Uit de parkeerovereenkomst blijkt op welke wijze wordt voorzien in de toekomstige behoefte en welk afspraken partijen onderling hierover hebben gemaakt. Onderdeel van deze afspraken vormt de financiële bijdrage.

## Bijlage 1. Overzicht Parkeernormen Noordwijk

Type woning	Eenheid	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied
Vrijstaande woningen	Woning	1,8	2,3	2,4
Woningen > 120 m2 (niet vrijstaand)	Woning	1,6	2,0	2,0
Woningen > 70 m2 en <=120 m2	Woning	1,4	1,8	1,9
Woningen < 70m2	Woning	1,25	1,55	1,7
Serviceflat aanleunwoning	Woning	0,5	0,6	0,7
Kamerverhuur	Woning	0,5	0,6	0,7
Begeleid wonen	<i>Maatwerk, zie ook niet woonfuncties</i>			
Type gebouw	Eenheid	Centrum	Overig bebouwde kom	Buitengebied
<b>Winkelen</b>				
Bouwmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	2,35	2,45
Tuincentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	2,55	2,85
Groencentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	2,55	2,85
Bruin- en witgoedzaken	100 m <sup>2</sup> bvo	3,95	7,85	9,25
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	5,05	5,1
Outletcentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	10,1	10,4
Woonwarenhuis / woonwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	1,25	1,85	1,95
Meubel- woonboulevard	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	2,35	nvt
Winkelboulevard	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	4,15	nvt
Fullservice supermarkt (laag-middellaag prijs)	100 m <sup>2</sup> bvo	3,1	5,4	nvt
Fullservice supermarkt (middelhoog- hoog prijs)	100 m <sup>2</sup> bvo	3,6	4,9	nvt
Buurtsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	3,5	nvt
Discountsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	3,3	6,5	nvt
Grote supermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	6,0	7,7	nvt
Groothandel in levensmiddelen	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	6,4	nvt
Kringloopwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	1,85	2,25
Binnenstad/hoofdwinkel centrum	100 m <sup>2</sup> bvo	3,4	Nvt	nvt
Buurt- en dorpscentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	3,7	nvt
Wijkcentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	4,5	nvt
Weekmarkt	m <sup>1</sup> kraam	0,195	0.195	nvt
<b>Werken</b>				
Kantoren zonder baliefunctie	100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	2,05	2,55
Kantoren met baliefunctie	100 m <sup>2</sup> bvo	2,05	2,85	3,55
Arbeidsintensief; bezoekersextensief	100 m <sup>2</sup> bvo	1,55	2,35	2,35
Arbeidsextensief; bezoekersextensief	100 m <sup>2</sup> bvo	0,65	2,05	2,05
Bedrijfsverzamel gebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	1,25	1,85	1,95
<b>Onderwijs/opvang</b>				
Creche/peuterspeel zaal/KDV (excl Zoen&Zoef)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,4	1,5
Basisonderwijs (excl Zoen&Zoef)	Leslokaal	0,75	0,75	0,75
Middelbare school	100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
ROC	100 leerlingen	4,7	5,8	5,9
Hogeschool	100 leerlingen	9,3	10,7	10,9
Universiteit	100 leerlingen	13,2	16,5	16,8

Type gebouw	Eenheid	Centrum	Overig bebouwde kom	Buitengebied
<b>Avondonderwijs</b>	10 studenten	4,5	6,8	10,5
<b>Gezondheid en Sociale voorzieningen</b>				
<b>Huisarts</b>	Behandelkamer	2,05	2,95	3,25
<b>fysiotherapiepraktijk</b>	Behandelkamer	1,25	1,75	1,95
<b>Consultatiebureau</b>	Behandelkamer	1,35	1,85	2,15
<b>Gezondheidscentrum</b>	Behandelkamer	1,55	2,15	2,45
<b>Consultatiebureau voor ouderen</b>	Behandelkamer	1,3	1,9	2,2
<b>Tandarts</b>	Behandelkamer	1,55	2,35	2,65
<b>Apotheek</b>	Apotheek	2,25	3,15	3,15
<b>Ziekenhuis</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	1,7	2,0
<b>Begraafplaats/ crematorium</b>	Per gelijktijdige plechtigheid	Nvt	31,6	31,6
<b>Penitentiaire inrichting</b>	Per 10 cellen	1,65	3,25	3,65
<b>Religiegebouw</b>	Zitplaats	0,15	0,15	0,2
<b>Verpleeg- en verzorghuis</b>	Per woon eenheid	0,6	0,6	0,6
<b>Horeca, verblijf en recreatie</b>				
<b>Hotel *</b>	10 kamers	0,4	2,4	4,5
<b>Hotel **</b>	10 kamers	1,35	4,05	6,25
<b>Hotel ***</b>	10 kamers	2,1	5,0	6,8
<b>Hotel ****</b>	10 kamers	3,4	7,05	9,0
<b>Hotel *****</b>	10 kamers	5,3	10,6	12,6
<b>Discotheek</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	6,9	20,8	20,8
<b>Cafe/Bar/Cafeteria</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	6,0	6,0
<b>Restaurant</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	9,0	13,0	14,0
<b>Bungalowpark</b>	Bungalow	Nvt	1,7	2,1
<b>Camping</b>	Standplaats	Nvt	Nvt	1,2
<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>				
<b>Bowlingcentrum</b>	Bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
<b>Biljart-/snookercentrum</b>	Tafel	0,85	1,35	1,75
<b>Dansstudio</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	5,5	7,4
<b>Dans-fitness/ sportschool</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	4,8	6,5
<b>Fitnesscentrum</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	6,3	6,4
<b>Sporthal</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,55	2,85	3,45
<b>Sportzaal</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,15	2,75	3,55
<b>Squashhal</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,7	3,2
<b>Overdekte speeltuin gemiddeld en kleiner</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	3,3	4,7	5,1
<b>Indoorspeeltuin groot</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	3,7	5,6	6,1
<b>Indoorspeeltuin zeer groot</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	3,9	5,8	6,4
<b>Tennisbanen</b>	Baan	2,5	2,5	3,0
<b>Tennishal</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	0,3	0,5	0,5
<b>Zwembad, overdekt</b>	100 m <sup>2</sup> bassin	Nvt	11,5	13,3
<b>Zwembad, openlucht</b>	100 m <sup>2</sup> bassin	Nvt	12,9	15,8
<b>Wellnesscentrum</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	9,3	10,3
<b>Sauna, hammam</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	6,7	7,3
<b>Bibliotheek</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	0,45	1,15	1,35
<b>Bioscoop</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	3,2	11,2	13,7
<b>Filmtheater/-huis</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	2,6	7,9	9,9
<b>Theater/ Schouwburg</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	7,4	9,8	12,0
<b>Musicaltheater</b>	100 m <sup>2</sup> bvo	2,9	4,0	5,05



Type gebouw	Eenheid	Centrum	Overig bebouwde kom	Buitengebied
Casino	100 m <sup>2</sup> bvo	5,7	6,5	8,0
Volkstuin	10 Percelen	Nvt	1,35	1,45
Planten (botanische) tuin	Per gemiddelde tuin	Nvt	30,5	30,5
Jachthaven	Ligplaats	0,6	0,6	0,6
Museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	1,1	1,2
Sportveld	Hectare netto	20	20	20
Golfoefcentrum	Per centrum	Nvt	51,1	56,8
Golfbaan	Per 18 holes (60ha)	Nvt	96	118,3
Stadion	Zitplaats	0,12	0,12	0,2
Kunstijsbaan (<400m)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,25	1,85	2,05
Kunstijsbaan (400m)	100 m <sup>2</sup> bvo	Nvt	2,55	2,75
Ski-snowboardhal	100 m <sup>2</sup> sneeuw	Nvt	5,7	5,7
Manege	Box	Nvt	0,4	0,4
Dierenpark	Per ha. Netto terrein	8,0	8,0	8,0
Evenementenhal/ Beurs-/ congresgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	5,5	8,5	11,0
Attractie- en pretpark	Hectare netto	8,0	8,0	8,0

## Bijlage 2. Aanwezigheidspercentages voor opstellen parkeerbalans

	Werkdag overdag	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%
Aanleunwoning en serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
	Werkdag overdag	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werkdag nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Kantoren	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100%	100%	15%	15%	0%	15%	0%	0%
	Werkdag overdag	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werkdag nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Bouwmarkt	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%
Tuincentrum/groencentrum	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%
Bruin- en witgoedzaken	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%
Woonwarenhuis (zeer groot)	30%	70%	20%	70%	0%	100%	0%	0%
Kringloopwinkel	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%
Meubelboulevard/ woonboulevard	30%	70%	20%	70%	0%	100%	0%	0%
Outletcentrum	30%	70%	20%	70%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt (fullservice)	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Groothandel in levensmiddelen	30%	70%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Winkelcentrum	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%
Winkelcentrum (Noordwijk Zee)	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	100%
	Werkdag overdag	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werkdag nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Bowlingcentrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	100%	100%
Biljartcentrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	100%	100%
Sportschool/dansstudio	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sporthal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportzaal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	30%	100%	100%	100%	0%	100%	80%	100%
Tennishal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Squashhal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Zwembad overdekt	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Zwembad openlucht	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	100%
Sauna, hammam	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	100%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
Bioscoop/filmhuis	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Theater/schouwburg	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Casino	15%	30%	90%	90%	0%	60%	100%	60%
Volkstuin	10%	50%	75%	40%	0%	100%	40%	80%
Jachthaven	50%	100%	80%	80%	80%	100%	80%	100%
Manege (paardenhouderij)	10%	40%	100%	100%	0%	100%	60%	100%

Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Sportveld	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>
Hotel	30%	40%	100%	100%	100%	80%	100%	80%
Discotheek	0%	0%	0%	80%	80%	0%	100%	0%
Café/bar/cafetaria	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
Café/bar/cafetaria (Noordwijk Zee)	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	75%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
Restaurant (Noordwijk Zee)	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	70%
Bungalowpark (huisjescomplex)	30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%
Camping (kampeerterein)	30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>
Huisartsenpraktijk(-centrum)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Consultatiebureau voor ouderen	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Apotheek	100%	75%	10%	10%	0%	0%	0%	0%
Ziekenhuis - medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	25%	40%	40%
Ziekenhuis - patiënten en bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Crematorium	100%	100%	10%	10%	0%	100%	10%	100%
Begraafplaats	100%	100%	10%	10%	0%	100%	10%	100%
Penitentiaire inrichting	-	-	-	-	-	-	-	-
Religiegebouw	10%	20%	70%	10%	0%	10%	100%	70%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>
	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
Basisschool	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Middelbare school	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ROC	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Hogeschool	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
Universiteit	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

## Bijlage 3. Kencijfers fiets parkeren Noordwijk

<b>Woningen</b>		<b>Centrum</b>	<b>OBB</b>
Rij- en Vrijstaande woningen	Per kamer		1,0
Appartement met fietsenberging	Per kamer		0,75
Appartement zonder fietsenberging	Per kamer		0,25
Kamerverhuur	Per kamer		1,0
Begeleid wonen		<i>Maatwerk, zie ook niet woonfuncties</i>	
<b>Kantoren</b>		<b>Centrum</b>	<b>OBB</b>
Personeel	100 m2 bvo	1,7	1,2
Kantoor met balie – bezoekers	per balie	5,0	5,0
<b>Onderwijsvoorzieninge</b>		<b>Centrum</b>	<b>OBB</b>
Basisschool (leerlingen) < 250 leerlingen	10 leerlingen		4,3
Basisschool (leerlingen) 250 tot 500 leerlingen	10 leerlingen		5,0
Basisschool (leerlingen) > 500 leerlingen	10 leerlingen		6,2
Basisschool (medewerkers)	10 leerlingen		0,4
Middelbare school (leerlingen)	100 m2 bvo		14,0
Middelbare school (medewerkers)	100 m2 bvo	0,6	0,4
ROC (leerlingen)	100 m2 bvo		12,0
ROC (medewerkers)	100 m2 bvo		0,9
<b>Winkels</b>		<b>Centrum</b>	<b>OBB</b>
Winkelcentrum	100 m2 bvo		2,7
Supermarkt	100 m2 bvo		2,9
Bouwmarkt	100 m2 bvo		0,25
Tuincentrum	100 m2 bvo	0,4	0,1 (buitengebied)
<b>Horeca</b>		<b>Centrum</b>	<b>OBB</b>
Fastfoodrestaurant	locatie	29,0	10,0
Restaurant (eenvoudig)	100 m2 bvo	18,0	15 (buitengebied)
Restaurant (luxe)	100 m2 bvo		4,0
<b>Gezondheidszorg en maatschappelijke</b>		<b>Centrum</b>	<b>OBB</b>
Apotheek (bezoekers)	locatie		7,0
Apotheek (medewerkers)	locatie		4,0
Begraafplaats/crematorium	gelijktijdige		5,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m2 bvo		1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100 m2 bvo		0,4
Kerk/moskee	100 zitplaatsen		40,0
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m2 bvo		0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	100 m2 bvo	0,4	0,2
<b>Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen</b>		<b>Centrum</b>	<b>OBB</b>
Bibliotheek	100 m2 bvo		3,0
Bioscoop	100 m2 bvo	7,8	1,4
Fitness	100 m2 bvo	5,0	2,0
Museum	100 m2 bvo		0,9
Sporthal	100 m2 bvo		2,5
Sportveld	ha. netto terrein		61,0
Sportzaal	100 m2 bvo		4,0
Stadion	100 zitplaatsen		9,0
Stedelijk evenement	100 bezoekers		32,0
Theater	100 zitplaatsen	24,0	18,0
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin		28,0
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin		20,0



## Gemeente Noordwijk

Voorstraat 42  
2201 HW Noordwijk  
Postbus 298  
2200 AG Noordwijk

T (071) 36 60 000  
F (071) 36 20 021  
E [gemeente@noordwijk.nl](mailto:gemeente@noordwijk.nl)  
I [www.noordwijk.nl](http://www.noordwijk.nl)