

Besluit

Met inachtneming van de Algemene wet bestuursrecht, de Woningwet, de Bouwverordening Noordwijk 2004 en de Wet ruimtelijke ordening, besluiten wij de volgende beleidsregels en de bij het besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte toelichting vast te stellen:

1. Bij het bepalen of een bouwaanvraag of vrijstellingsverzoek voldoet aan het bepaalde in artikel 2.5.30, sub 1 van de Bouwverordening Noordwijk 2004, wordt voor het plangebied een parkeerbalans opgesteld.
2. Bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing welke is benodigd voor het toepassen van ontheffing ex artikel 3.10 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening wordt eveneens een parkeerbalans opgesteld.
3. Het plangebied is het gebied waar de bouwvergunning en/of ontheffing betrekking op heeft of, als daarvoor in een eerder stadium van de planvorming reeds door de gemeente over besloten is c.q. besloten moet worden, het gehele ontwikkelingsgebied waar de bouwvergunningaanvraag onderdeel van is.
4. De parkeerbalans wordt opgesteld aan de hand van parkeernormen per functie en per gebied zoals opgenomen in bijlage 1 en de indeling in gebieden van bijlage 2.
5. De aanvrager dient binnen het plangebied te voorzien in de berekende parkeerbehoefte op het piekmoment voor alle functies binnen het plangebied.
6. Van een ontheffing ex artikel 2.5.30 sub 4a van de Bouwverordening Noordwijk 2004 kan gebruikt worden gemaakt indien bij verbouw of herontwikkeling in de oude situatie werd geleund op parkeren in de openbare ruimte. In dat geval mag dat deel wederom plaatsvinden in de openbare ruimte. Alle extra parkeerbehoefte als gevolg van de verbouwing dient wel binnen het plangebied te worden opgevangen.
7. Bij het opstellen van de parkeerbalans wordt voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen gebruik gemaakt van de correctiefactoren uit tabel 1 van de toelichting en de aanwezigheidspercentages uit tabel 2 van de toelichting.
8. Van een ontheffing ex artikel 2.5.30 sub 4b van de Bouwverordening Noordwijk 2004 kan gebruikt worden gemaakt als overeen wordt gekomen dat de gemeente voorziet in (een deel van) de parkeerbehoefte. De aanvrager van de bouwvergunning zal in zo'n geval een vergoeding betalen voor het door de gemeente realiseren van zijn parkeerbehoefte. Deze bedraagt € 25.000,- per parkeerplaats excl. BTW. (Prijspeil 1 januari 2007.) Het bedrag wordt jaarlijks aangepast aan de CBS prijsindex productie gebouwen.
9. Het bepaalde onder 1 tot en met 8 is van overeenkomstige toepassing bij het afwegen van een vrijstelling en/of ontheffing op basis van artikel 15 WRO en de artikelen 3.6 lid 1, sub c, 3.10 lid 1 en 3.23 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening, voor zover deze afweging betrekking heeft op parkeeraspecten.
10. Aan het eventueel toestaan van overschrijding worden de volgende voorwaarden verbonden:
 - a. het door de aanvrager aantonen van de noodzaak van overschrijding;
 - b. de verplichting de extra parkeerplaatsen ondergronds te realiseren;
 - c. het openbaar toegankelijk maken van de extra parkeerplaatsen op bepaalde momenten.
11. In het geval dat en voor zover de hiervoor genoemde regelgeving, waarin deze beleidsregel zijn grondslag vindt, wordt onttrokken, herzien of vervangen, blijft deze beleidsregel onverkort van kracht indien de grondslag van de beleidsregel in de ter vervanging vast te stellen regelgeving hetzelfde blijft. Tenzij de beleidsregel expliciet wordt ingetrokken.

Deze beleidsregel treedt in werking op de eerste dag na die van publicatie.

Aldus besloten in de vergadering d.d.
van burgemeester en wethouders van Noordwijk,

A
* De secretaris,

De burgemeester,

Toelichting

1. Wenselijkheid

Bij nieuwbouw hoort niet alleen aandacht te zijn voor de primaire functie van het gebouw, maar ook voor de mobiliteit die het gebruik van het gebouw genereert. Voor de bouw zelf betekent dit concreet dat rekening moet worden gehouden met bereikbaarheid en de aanleg van parkeerplaatsen in het bijzonder.

Om die reden toetst de gemeente bouwplannen niet alleen bouwkundig en aan welstandsnormen, maar ook aan bepalingen in zowel het bestemmingsplan als de bouwverordening. In een aantal bestemmingsplannen zijn parkeernormen opgenomen. Als dat het geval is, zijn die normen leidend. Daar waar ze niet (of niet volledig) zijn opgenomen, zijn de bepalingen met betrekking tot parkeren uit de bouwverordening van kracht.

De verantwoordelijkheid voor het opstellen van parkeernormen ligt bij de gemeente. In de jaren '90 stelde het Rijk normen voor parkeren. In het ABC-locatiebeleid waren stringente normen opgenomen voor met name de locaties die goed met het openbaar vervoer bereikbaar waren. Doel was het sturen op de automobilititeit: het Rijk stelde dat het hanteren van de normen noodzakelijk was om de doelstellingen op het gebied van het beperken van de automobilititeit te kunnen bereiken. De normen zijn inmiddels losgelaten: ze werden als te stringent en star ervaren. Het Rijk heeft het stellen van parkeernormen gedecentraliseerd. De provincie toetst wel bestemmingsplannen, ook op mobiliteitsaspecten. Het toetsen aan parkeernormen is daarbij echter normaal gesproken niet aan de orde.

De decentralisatie betekent dat gemeenten zelf hun beleid kunnen bepalen bij het opstellen en toepassen van parkeernormen.

2. Wettelijke basis

De stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening Noordwijk 2004 bevatten in artikel 2.5.30 een regeling ten aanzien van het voorzien in de parkeerbehoefte bij of in gebouwen. Tevens bevat het artikel twee ontheffingsmogelijkheden. De integrale tekst van het betreffende artikel luidt als volgt:

1. *Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.*
2. *De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien de afmetingen in overeenstemming zijn met de normen, zoals opgenomen in de ASVV 2004.*
3. *Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.*
4. *Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid:*
 - a. *indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of*
 - b. *voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.*

De bepalingen met betrekking tot parkeren hebben een rechtstreekse werking bij het toetsen van bouwaanvragen in gebieden waar geen bestemmingsplan geldt en een aanvullende werking bij de toetsing aan bestemmingsplannen waarin geen bepalingen over parkeernormen zijn opgenomen.

Het artikel laat veel ruimte voor eigen interpretaties. Hierdoor zijn in 2004 beleidsregels opgesteld. Artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaalt dat een bestuursorgaan dergelijke beleidsregels kan vaststellen.

Enkele bestemmingsplannen bevatten wel concrete parkeernormen maar hebben dan doorgaans ook een vrijstellingsmogelijkheid op basis van artikel 15 WRO of een ontheffingsmogelijkheid op basis van artikel 3.6 lid 1, sub c, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) welke vergelijkbaar is met de hiervoor geciteerde ontheffingsmogelijkheid uit de Bouwverordening.

Op grond van artikel 3.10 lid 2 Wro dient een ontheffing ex artikel 3.10 Wro lid 1 te zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Bij de onderbouwing van de ontheffing kunnen en moeten alle ruimtelijke aspecten die van belang kunnen zijn bij het afwegen van de ontheffing, aandacht krijgen. De parkeeraspecten behoren daartoe.

Deze beleidsregel kan worden beschouwd als een uitwerking van de bevoegdheden zoals neergelegd in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening Noordwijk 2004 en de bevoegdheid tot het verlenen van een vrijstelling op basis van artikel 15 WRO en ontheffingen op basis van de artikelen 3.6 lid 1, sub c, 3.10 lid 1 en 3.23 lid 1 voor zover het gaat om parkeeraspecten.

In het geval dat en voor zover de hiervoor genoemde regelgeving, waarin deze beleidsregel zijn grondslag vindt, wordt ingetrokken, herzien of vervangen blijft deze beleidsregel onverkort van kracht indien de grondslag van de beleidsregel in de ter vervanging vast te stellen regelgeving hetzelfde blijft, tenzij de beleidsregel expliciet wordt ingetrokken.

3. Beleidsdoelen en uitgangspunten voor de parkeernormen

De parkeerkencijfers uit het ASVV zijn het resultaat van onderzoek door het CROW onder de daadwerkelijke parkeerbehoefte in verschillende Nederlandse gemeenten. Ze bieden daardoor een goed uitgangspunt bij planvorming, maar houden geen rekening met beleidsdoelen van de gemeente of andere specifieke omstandigheden.

Daarnaast zijn het kencijfers met een bepaalde bandbreedte (afhankelijk van lokale omstandigheden). Dit is niet hetzelfde als een minimum en een maximumnorm.

Doel van de beleidsregels voor de gemeente Noordwijk is:

1. Voorkomen afwentelen op omgeving. Indien onvoldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, is de kans zeer groot dat de parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties, hoge parkeerdruk in woonwijken, kortom schaadt de leefbaarheid. Dit effect is overigens beperkt als in de omgeving sprake is van betaald parkeren.
2. Het faciliteren van parkeren. De gemeente wil graag bedrijvigheid, toerisme en werkgelegenheid bevorderen. Te beperkte parkeergelegenheid kan die bedrijvigheid beperken. Primair ligt die verantwoordelijkheid bij de bedrijven zelf, maar uit oogpunt van duurzaamheid (en het voorkomen van leegstand in de toekomst) kan de gemeente bij nieuwbouw (wie is de volgende huurder) eisen stellen.

Voor de vestiging van nieuwe bedrijven is het van belang dat de gemeente

onderhandelingsvrijheid heeft bij het vaststellen van de parkeernorm. Als er sprake is van concurrentie met andere gemeenten, zijn de mogelijkheden tot het realiseren van parkeergelegenheid al eerder van doorslaggevende betekenis gebleken.

Ten aanzien van het wonen wil de gemeente het parkeren bij de woning faciliteren. Dat hoeft niet ongebreideld, maar moet er op gericht zijn dat wonen, nu en in de toekomst, aantrekkelijk is. Een beperking in het parkeren kan wellicht nu (door bepaalde bevolkingssamenstelling) geen probleem zijn, maar in de toekomst wellicht wel worden als te krap wordt omgegaan met parkeernormen.

3. Het beperken van het beslag op de beschikbare ruimte. De ruimte in Noordwijk is niet onbeperkt. Het ruimtebeslag van parkeren is aanzienlijk. Dit betekent dat (met name) binnen de bebouwde kom het van belang is dat er een plafond zit aan parkeervoorzieningen voor zover deze privé gebruikt worden. Inpandig en ondergronds parkeren wordt bevorderd.
4. Primaire verantwoordelijkheid bij aanvrager. De aanvrager is in beginsel zelf verantwoordelijk voor de parkeerbehoefte van de functies waar de bouwvergunning betrekking op heeft. Indien er een parkeervisie ligt op een hoger schaalniveau, dient het parkeren daarbinnen te vallen.
5. Bevorderen dubbelgebruik. Gelet op de beperkte parkeercapaciteit op bepaalde piekmomenten (met name in Noordwijk aan Zee) en de onderbenutting van privé-parkeergelegenheid op zondag en in vakanties, wordt dubbelgebruik gestimuleerd. In de eerste plaats geldt dat binnen het plangebied van de aanvrager dubbelgebruik wordt nagestreefd. Daarnaast geldt dat openbare parkeerplaatsen die als gevolg van het bouwplan verdwijnen altijd moeten worden gecompenseerd als openbare parkeerplaatsen waar dubbelgebruik mogelijk is.
6. Mogelijkheid tot maatwerk. In bepaalde individuele gevallen moet maatwerk mogelijk zijn. Hiervoor wordt een vrijstellingsmogelijkheid gecreëerd (zie 5).

4. Uitwerking parkeernormenstelsel

De parkeernormen worden gebaseerd op de kencijfers uit het ASVV 2004. De normen binnen de bebouwde kom zijn de gemiddelden van de bandbreedte. Hiermee wordt een gezonde facilitering bereikt zonder dat overmatig parkeren wordt toegestaan. Bovendien kan deze norm tegelijkertijd gelden als minimum- en maximumnorm. Voor bepaalde specifieke onderdelen zijn aanpassingen gedaan. In bijlage 1 zijn parkeernormen voor alle functies opgenomen. Als norm voor buiten de bebouwde kom is steeds de bovengrens van de bandbreedte van de categorie "rest bebouwde kom" gekozen. Hierdoor is de norm hoger dan voor de gebieden in de bebouwde kom. Vanwege de mindere bereikbaarheid met het openbaar vervoer, is deze aanpassing van de norm voor het buitengebied op zijn plaats.

Bij het vertalen van de kencijfers naar de parkeernormen is een aantal keuzes gemaakt.

Noordwijk is "matig stedelijk". Deze keuze binnen de CROW indeling is het gevolg van hun advies op basis van de woningdichtheid in Noordwijk. De indeling "centrum"/"schil"/"overige" is afhankelijk van het deelgebied (zie bijlage 2). De Hoofdstraat van Noordwijk aan Zee, de K.W. Boulevard en de Kerkstraat en omgeving in Noordwijk Binnen gelden als "centrum". De gebieden daar net omheen als "schil". De Hoofdstraat valt in de categorie "Binnensteden/kernwinkelgebieden", de overige winkelstraten in de categorie "Dorpscentra". De reden hiervoor is dat de functie van de Hoofdstraat regionaal is; die van de overige

winkels is louter lokaal.

De CROW-woningclassificatie “duur”, “midden” en “goedkoop” is als volgt:

- Duur: woningen met bruto woonoppervlakte van meer dan 120 vierkante meter;
- Midden: woningen met bruto woonoppervlakte van meer dan 60 vierkante meter tot en met 120 vierkante meter;
- Goedkoop: woningen met een bruto woonoppervlakte tot en met 60 vierkante meter.

Indien voor een bepaalde functie de norm ontbreekt, wordt een vergelijkbare functie gekozen. De normen in bijlage 1 zijn de geldende normen. Van een goede vergelijking met een andere functie is sprake als gelet is op het wel of niet aanwezig zijn van een balie- of bezoekersfunctie en het aantal werknemers per vierkante meter vloeroppervlakte ongeveer gelijk is.

Indien bij nieuwbouw de definitieve functie van het pand redelijkerwijs nog niet bekend kan zijn geeft de aanvrager aan welke functie beoogd wordt (bijvoorbeeld dienstverlening met baliefunctie of dienstverlening zonder baliefunctie). Uiteindelijk wordt getoetst op de daadwerkelijke functie van het gebouw.

5. Parkeerbalans

Voor het plangebied wordt een parkeerbalans opgesteld. Dit betekent dat niet alleen gekeken wordt naar de verschillende normen per functie, maar ook naar het gebruik per moment in de week. Vervolgens wordt de behoefte per moment bij elkaar opgeteld en ontstaat een totale behoefte voor het plangebied. Er dient te worden voldaan aan de behoefte op het piekmoment bij toepassing van de geldende normen.

Bij verbouw in plaats van nieuwbouw wordt eveneens een parkeerbalans opgesteld. Indien (met de nieuwe norm) in de oude situatie werd geleund op parkeren in de openbare ruimte, mag dat deel wederom plaatsvinden in de openbare ruimte. Alle extra parkeerbehoefte als gevolg van de verbouwing dient wel binnen het plangebied te worden opgevangen.

Rekenvoorbeeld 1:

In het centrum wordt een kantoorpand van 300 vierkante meter uitgebreid met 100 vierkante meter makelaarskantoor. Het pand beschikte in de oude situatie over 2 parkeerplaatsen op eigen terrein. Volgens de norm zou het pand in de nieuwe situatie over 8 parkeerplaatsen moeten beschikken (norm 2 pp per 100 m²). Aangezien in de oude situatie er slechts twee parkeerplaatsen waren op eigen terrein, dient er in het bouwplan te zijn voorzien in 4 parkeerplaatsen voor het totale pand (2 oude en 2 nieuwe).

Eerder is opgemerkt dat de aanvrager primair verantwoordelijk is voor de parkeerbehoefte van de functies met betrekking tot het gebied van de bouwvergunning. In sommige gevallen (bij nieuwbouw of herontwikkeling van een bestaand gebied) is op een hoger schaalniveau het parkeren ingepland voor het gehele plangebied. Daarbij kunnen ook parkeerplaatsen zijn gepland in de openbare ruimte. Als deze parkeerruimte expliciet (mede) is toebedeeld aan de functie van de aanvrager van de bouwvergunning, kan een deel van het parkeren zoals in het hogere plan is aangegeven, daar worden gerealiseerd.

Het CROW adviseert rekening te houden met een correctie van het aantal parkeerplaatsen dat zich (theoretisch) op eigen terrein bevindt. Zo stelt men dat als iemand één parkeerplaats op eigen terrein heeft, men deze vaak niet optimaal benut. Veelal wordt de auto toch op de

openbare weg geplaatst. Geadviseerd wordt per enkele parkeerplaats te rekenen met 0,8 plaatsen. In het geval van een garage is de correctie zelfs nog groter, namelijk 0,5. De reden hiervoor is dat garages vaak voor andere doeleinden dan parkeren worden gebruikt. Wanneer een bewoner beschikt over een garage plus oprit gelden weer andere correctiefactoren als deze oprit breed is, in verband met het kunnen in- en uitrijden van de tweede auto.

Rekenvoorbeeld 2:

Een projectontwikkelaar wil vrijstaande woningen met garage realiseren. Al het parkeren vindt plaats op privé-terrein. De norm is 2,0 pp per woning. Aangezien een deel van het parkeren in een garage wordt geregeld en rekening wordt gehouden met het feit dat veel garages vaak niet voor parkeren worden gebruikt, dient naast de garage te worden voorzien in 1,5 parkeerplaats per woning.

In het deel van Noordwijk waar betaald parkeren geldt, worden andere correctiefactoren voor parkeren op eigen terrein gebruikt. De reden hiervoor is dat in het geval van betaald parkeren eigen parkeerplaatsen beter worden benut dan in andere gebieden. Dit komt onder andere doordat de gemeente de regel hanteert dat iemand met één of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein, men voor de eerste auto geen vergunning krijgt. Daarom wordt verondersteld dat enkele parkeerplaatsen in betaald parkeergebied optimaal gebruikt worden. Als iemand beschikt over twee parkeerplaatsen, wordt gerekend met 1,5 plaatsen. Van de tweede parkeerplek is het immers de vraag of deze als zodanig wordt ingezet. Als iemand over meer dan twee parkeerplaatsen beschikt, wordt voor de berekening uitgegaan van het maximum van 2,0. Dit is tevens de hoogste norm die wordt toegepast voor woningen.

Tabel 1: Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

Betaald parkeergebied	Theor.aantal	Rekenaan-tal
1 parkeerplaats, alle typen	1	1
2 plaatsen (of oprit met garage)	2	1,5
3 of meer (of lange oprijlaan)	>=3	2
Geen betaald parkeren	Theor.aantal	Rekenaan-tal
1 parkeerplaats	1	0,8
1 garage zonder oprit	1	0,5
1 garage met enkele oprit	2	1
2 afzonderlijke plaatsen	2	1,5
3 of meer (of lange oprijlaan)	>=3	2

In het geval van horeca worden alle hotels, pensions, restaurants, cafetaria's en café's gewaardeerd. Dit is inclusief particuliere kamerverhuurders en verhuurders van zomerhuisjes. De als gevolg van kamerverhuur gegenereerde parkeerbehoefte komt immers bovenop de privé parkeerbehoefte van de verhuurder. Het is uiteraard denkbaar dat kamers verhuurd worden op momenten dat de hoofdbewoner niet aanwezig is. Dit is echter niet controleerbaar. In de meeste gevallen zal het gaan om verhuur van zomerhuisjes en/of kamerverhuur in de zomer.

Restaurants van hotels worden niet apart in de berekeningen opgenomen omdat verondersteld mag worden dat deze restaurants voornamelijk worden gebruikt door de hotelgasten zelf.

Bedrijven die aan huis zijn gevestigd roepen normaliter geen extra parkeervraag op. Slechts in uitzonderlijke gevallen is er dan immers personeel dat met de auto komt of zakelijk bezoek te verwachten. Om die reden worden alleen bedrijfspanden (bestemmingsplan), opgenomen als bedrijf.

Rekenvoorbeeld 3:

In het centrum van Noordwijk aan Zee wordt een complex gebouwd met 10 appartementen van 100 vierkante meter, met op de begane grond 1000 vierkante meter detailhandel en op de eerste verdieping 1000 vierkante meter kantoren zonder baliefunctie. De parkeerplaatsen voor de appartementen zijn niet openbaar toegankelijk.

Voor elk moment in de week wordt de parkeerbehoefte berekend. Rekening houdend met de aanwezigheid van de functies is het drukste moment de doordeweekse middag:

- *10 woningen x 1,4 pp (norm) = 14 (zijn niet toegankelijk voor winkelend publiek)*
- *10 eenheden detailhandel x 3,25 pp x 70% (zie tabel 2) = 22,75*
- *10 eenheden kantoor x 1,35 pp x 100% (zie tabel 2) = 13,5*

Het bouwplan dient derhalve te voorzien in de aanleg van 50 parkeerplaatsen.

Om de parkeerbehoefte te kunnen berekenen geeft het CROW advies over de aanwezigheidspercentages van de gebruikers van de verschillende functies, zowel voor bewoners, horeca als overige bedrijven. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte kan ervan worden uitgegaan dat de ene gebruiker vaker op tijdstip x en de andere gebruiker vaker op tijdstip y gebruik maakt van een bepaalde parkeerplaats. Als gevolg hiervan is het aantal parkeerplaatsen lager dan wanneer deze aanwezigheid niet in de berekening zou worden meegenomen. Bovendien is op deze manier dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Het is immers mogelijk dat bepaalde parkeerplaatsen 's avonds en 's nachts voornamelijk gebruikt worden door bewoners en overdag voornamelijk door bedrijven.

De aanwezigheidspercentages zijn echter zeer afhankelijk van lokale omstandigheden. Zo ook in Noordwijk. In de eerste plaats zijn de winkels in Noordwijk aan Zee iedere week op zondag geopend. Dit betekent dat de drukte vergelijkbaar is met die in veel andere plaatsen op zaterdag. Voor de horeca geldt hetzelfde.

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages Noordwijk

	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0 Nzee: 100
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40 Nzee: 70
Café	30	40	90	85	75	100	45 Nzee: 75
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

6. Maatwerk

Gelet op de gewenste mogelijkheid tot maatwerk, kan onder voorwaarden worden afgeweken van de normen.

Het *onderschrijden* van de norm is het minst wenselijk. De reden hiervoor is dat de parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving. Doorgaans leidt dit tot een onacceptabel hoge parkeerdruk, met bijvoorbeeld de noodzaak tot invoering van betaald

parkeren als gevolg. Die parkeerdruk kan echter worden beperkt als de parkeerbehoefte die niet in het plangebied kan worden opgenomen door de gemeente kan worden gerealiseerd. Dit kan zowel in de openbare ruimte zijn als in een gebouwde voorziening. Vrijstelling zal dan ook alleen worden verleend als de aanvrager aan kan tonen dat parkeerplaatsen redelijkerwijs niet inpasbaar zijn in het bouwplan.

Gelet op mogelijke toekomstige functiewijzigingen van het pand, wordt overschrijding niet geaccepteerd als de aanvrager aan kan tonen minder of geen gebruik te maken van de auto.

Als in bijzondere situaties overschrijding onvermijdelijk is en de gemeente kansen ziet tot het realiseren van parkeren in de omgeving (hetzij in de openbare ruimte hetzij inpandig), zal aan het toestaan van de overschrijding de voorwaarde worden gesteld dat de aanvrager € 25.000,- per te weinig gerealiseerde parkeerplaats afdraagt in het parkeerfonds.¹ Dit bedrag is onafhankelijk van de daadwerkelijke kosten voor de gemeente. De gemeente verplicht zich in zo een geval de parkeerplaatsen aan te leggen. Het is dan ook alleen mogelijk deze regel toe te passen als concrete mogelijkheden zijn tot c.q. uitzicht is op het realiseren van alternatieve parkeergelegenheid.

Het *overschrijden* van de maximumnorm leidt meestal niet tot grote problemen. Dit is wel het geval als het op grote schaal speelt en de bereikbaarheid van het gebied in gevaar zou kunnen komen. De gemeente zal, gelet op de doelstellingen van optimaal ruimtegebruik, wel voorwaarden kunnen stellen aan het toestaan van overschrijding van de norm:

- de aanvrager moet door het opstellen van een mobiliteitsprofiel aantonen dat de parkeerplaatsen noodzakelijk zijn;
- extra parkeerplaatsen worden altijd ondergronds gerealiseerd;
- extra parkeerplaatsen worden openbaar toegankelijk gemaakt als uit de parkeerbalans voor het deelgebied een tekort blijkt op piekmomenten die niet gelijk vallen met het gebruik door de aanvrager (in de praktijk betekent dit veelal de weekends en zomervakantie in Noordwijk aan Zee).

6. Borging en maatschappelijk overleg

Op dit moment is in een aantal bestemmingsplannen een parkeernorm opgenomen. Gelet op de wens te komen tot eenduidigheid en helderheid van het beleid, is het niet gewenst dat in het ene geval het bestemmingsplan prevaleert en in het andere geval de beleidsregels op grond van de bouwverordening. Daarnaast worden bestemmingsplannen niet vaak herzien. De actualiteit kan daardoor ontbreken. Gelet op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, die per 1 juli 2008 in werking treedt, zullen in de komende jaren de bestemmingsplannen worden herzien. Inzet is bij de herziening alle bepalingen inzake parkeren te laten vervallen. Hierdoor worden de nieuwe beleidsregels bepalend bij het hanteren van parkeernormen. Mochten er nieuwe inzichten zijn, dan kunnen de beleidsregels voor heel Noordwijk relatief eenvoudig worden aangepast.

Naast de bestuurlijke-juridische borging van de parkeernormen is het van belang dat de parkeernormen goed bekend en beschikbaar zijn, zowel binnen de gemeente als daarbuiten. De informatie zal op de website van de gemeente beschikbaar komen. Aanvragers van bouwvergunningen worden geïnformeerd.

Het vaststellen van deze beleidsregel betekent voor een groot deel het duidelijk maken en reguleren van in de praktijk gegroeide werkwijzen, alsmede een vervanging en verdieping van de in 2004 vastgestelde beleidsregel ten aanzien van het parkeren. Vanuit die

¹ Prijspeil 1 oktober 2008. Het bedrag wordt jaarlijks aangepast aan de CBS prijsindex productie gebouwen.

invalshoek achten wij het niet noodzakelijk dat de vaststelling ervan wordt voorbereid door het volgen van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Op grond van artikel 8:2 van de Awb kan er tegen het besluit, inhoudende een beleidsregel, géén beroep worden ingesteld en dus ook geen bezwaar worden gemaakt.

Bijlage 1: Parkeernormen

	Eenheid	Centrum	Schil	Overig	
				Bibeko	Bubeko
Woning >120 m ²	Woning	1,6	1,7	2,0	2,1
Woning >60 en <=120 m ²	Woning	1,4	1,6	1,8	1,9
Woning <= 60 m ²	Woning	1,25	1,4	1,55	1,7
Serviceflat/aanleunwoning	Woning	0,45	0,45	0,45	0,6
Kamerverhuur	Kamer	0,4	0,4	0,4	0,6
Winkels	100 m ² bvo	3,25	3,25	3,25	4,0
Grootschalige detailhandel	100 m ² bvo		6,5	7,0	8,0
Showroom	100 m ² bvo	1,1	1,3	1,7	1,8
Bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel	100 m ² bvo		2,45	2,45	2,7
Kantoren met baliefunctie	100 m ² bvo	2,0	2,55	3,05	3,3
Kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	1,35	1,55	1,75	2,0
Arbeidsextensief/bezoekersextensief ²	100 m ² bvo	0,55	0,65	0,85	0,9
Arbeidsintensief/bezoekersextensief ³	100 m ² bvo	1,45	1,95	2,65	2,8
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,25	1,25	1,25	1,7
Beroepsonderwijs ⁴	Collegezaal (150 p.)	20,0	20,0	20,0	20,0
Beroepsonderwijs (aanvullend)	Leslokaal (30 p.)	6,0	6,0	6,0	7,0
Voorbereidend dagonderwijs ⁵	Leslokaal	0,75	0,75	0,75	1,0
Avondonderwijs	Student	0,75	0,75	0,75	1,0
Basisonderwijs ⁶	Leslokaal	0,75	0,75	0,75	1,0
Creche/peuterspeelzaal/kdv ⁷	Arbeidsplaats	0,7	0,7	0,7	0,8
Ziekenhuis	Bed	1,6	1,6	1,6	1,7
Verpleeg-/verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,7
Arts/maatschap/therapeut/kruisgebouw ⁸	Behandeltkamer	1,75	1,75	1,75	2,0
Apotheek	100 m ² bvo	2,2	2,2	2,2	2,7
Cafe/bar/discotheek/cafeteria	100 m ² bvo	5,0	5,0	6,0	7,0
Restaurant	100 m ² bvo	9,0	9,0	13,0	14,0
Hotel	Kamer	1,0	1,0	1,0	1,5
Museum/Bibliotheek	100 m ² bvo	0,6	0,8	1,1	1,2
Bioscoop/theater/schouwburg	Zitplaats	0,25	0,25	0,35	0,4
Sociaal-culturele voorzieningen ⁹	100 m ² bvo	2,0	2,0	2,0	3,0
Gymlokaal	100 m ² bvo	1,95	2,25	2,75	3,0
Sporthall	100 m ² bvo	1,95	2,25	2,75	3,0
Sporthall wedstrijd functie (aanvullend)	Bezoekersplaats	0,15	0,15	0,15	0,2
Sportveld	Hectare netto terrein	20,0	20,0	20,0	27,0
Dansstudio/sportschool	100 m ² bvo	3,5	3,5	3,5	4,0
Squashhal	Baan	1,5	1,5	1,5	2,0
Tennisbanen	Baan	2,5	2,5	2,5	3,0
Golfbaan	Hole			7,0	8,0
Bowlingcentrum/biljartzaal	Baan/tafel	2,0	2,0	2,0	2,5
Stadion	Zitplaats	0,12	0,12	0,12	0,2
Zwembad	100 m ² bassin	9,0	10,0	11,0	12,0
Manege	Box			0,4	0,5
Jachthaven	ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,7
Weekmarkt ¹⁰	1 m1 marktkraam	0,20	0,20	0,20	0,24
Evenementenhal/beurs-/congresgebouw	100 m ² bvo	5,5	6,5	8,5	11,0
Themapark/pretpark	Hectare netto terrein	8,0	8,0	8,0	12,0
Overdekte speeltuin/hal	100 m ² bvo	7,5	7,5	7,5	12,0
Volkstuin	Perceel			0,3	0,3
Religiegebouw (kerk, moskee, etc.)	Zitplaats	0,15	0,15	0,15	0,2
Begraafplaats/crematorium	Gelijktijdige begrafenis/crematie	22,5	22,5	22,5	30,0

² Loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.

³ Industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.

⁴ MBO, ROC, HBO, WO.

⁵ VMBO, HAVO, VWO.

⁶ Exclusief "Kiss & Ride".

⁷ Exclusief "Kiss & Ride".

⁸ Met minimum van drie parkeerplaatsen per praktijk.

⁹ Sociaal-cultureel centrum, wijk-/verenigingsgebouw.

¹⁰ 1 m1 marktkraam = 6 m2 bvo. Indien geen parkeren achter kraam dan + 1 pp per standhouder

