

Parkeerbeleid Hillegom

Nota parkeernormen

Datum

15 april 2016

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	3
1.1	Wijziging juridisch kader	3
1.2	Toepasbaarheid huidige regeling	4
2	Parkeernormen	5
2.1	Achtergronden	5
2.2	Gebiedsindeling	6
2.3	De parkeernorm	8
2.3.1	Wonen	8
2.3.2	Werkgelegenheid	9
2.3.3	Winkels	10
2.3.4	Sport, cultuur & ontspanning	10
2.3.5	Horeca	10
2.3.6	Gezondheidszorg en (sociale voorzieningen)	11
2.3.7	Onderwijs	11
3	Toepassingskader	12
3.1	Berekening parkeereis	12
3.1.1	Sloop/nieuwbouw/functiewijziging	12
3.1.2	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	12
3.1.3	Parkeerplaatsen op eigen terrein	13
3.2	Afwijken van de parkeereis	14
3.2.1	Niet op eigen terrein	14
3.2.2	Minder dan de parkeernorm	15
3.3	Acceptabele loopafstanden	15
3.4	Overgangsregeling parkeernormen	16
4	Vastleggen afspraken	17

1

Inleiding

Het parkeerbeleidsplan van Hillegom is opgebouwd uit vier deelnota's met een algemene inleiding. De Deelnota Parkeernormen vormt de vierde deelnota en wordt vooraf gegaan door:

- Deelnota Centrum;
- Deelnota Hillegom;
- Deelnota Gehandicaptenparkeren.

De Nota Parkeernormen van de gemeente Hillegom is opgesteld als uitwerking van het nieuwe parkeerbeleidsplan van de gemeente. Deze nota beoogt het vastleggen van de Hillegomse parkeernormen en het bepalen van een transparant en eenduidig toepassingskader. Alvorens in de volgende hoofdstukken op deze elementen in te gaan, eerst een beknopte toelichting op het juridisch kader en wijze waarop Hillegom tot op heden de regels heeft toepast.

1.1 Wijziging juridisch kader

De juridische verankering van parkeernormen vindt tot op heden plaats via de Bouwverordening en is daarmee decentraal geregeld middels een vaststelling door de gemeenteraad. Het is de bedoeling van de wetgever dat stedenbouwkundige bepalingen zoals de parkeernormen in de toekomst uitsluitend in bestemmingsplannen worden opgenomen. De mogelijkheid bestaat bijvoorbeeld om parkeereisen via een voorwaardelijke verplichting aan ontwikkelingen te koppelen.

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. De Reparatiewet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen 'uitsterven'. De Reparatiewet hanteert een overgangstermijn die loopt tot 1 juli 2018. Het nieuwe recht treedt echter al eerder in werking wanneer voor 1 juli 2018 een (nieuw) bestemmingsplan wordt vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn,

(definitief) worden vastgesteld door de gemeenteraad. Dit betekent dat artikel 2.5.30 van de bouwverordening niet meer van toepassing is en het voorzien in de benodigde parkeer ruimte dus via het bestemmingsplan geregeld moet worden.

Het regelen van het parkeren in een bestemmingsplan zoals de wetgever dit heeft beoogd brengt nadelen met zich mee: iedere wijziging van de parkeernormen of het geven van een ontheffing in een bestemmingsplan zal impliceren dat het bestemmingsplan opnieuw moet worden gewijzigd. Dit is een procedure die veel ingrijpender is dan hetgeen thans in de Bouwverordening is bepaald. Om dit te ondervangen is per 1 november 2014 het Besluit Quick Wins in werking getreden. In tegenstelling tot het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dat in 2008 als uitwerking op de Wro is vastgesteld, maakt dit besluit het mogelijk vanuit bestemmingsplannen naar beleidsdocumenten te verwijzen. Hierdoor kan een parkeernorm in het bestemmingsplan via beleidsregels verder worden uitgewerkt. Dit betekent dat de werkwijze weer vergelijkbaar is met de werkwijze met de Bouwverordening.

Een parkeernormennota is een methode om parkeernormen te definiëren zonder dat alles door een gemeente vastgelegd dient te worden in de bestemmingsplannen. Met het vaststellen van deze normennota legt de gemeente Hillegom de afspraken inzake parkeernormering vast en kan in de bestemmingsplannen worden verwezen naar de onderhavige parkeernormennota en de wijze waarop deze dient te worden toegepast.

1.2 Toepasbaarheid huidige regeling

De huidige regeling in de Bouwverordening blijkt in de praktijk lastig in toepassing en levert vaak discussie op. In artikel 2.5.30, lid 1 van de Hillegomse Bouwverordening staat hierover het volgende omschreven:

'Het is zeer moeilijk aan te geven, wat in algemene zin een niet te overvloedig minimum aantal parkeerplaatsen dient te zijn. De daarom per omgevingsvergunning voor het bouwen te bepalen normstelling hangt af van onder meer de grootte van het gebouw, de ligging in de gemeente, het te verwachten aantal bezoekers, c.q. bewoners of gebruikers, de eventuele aanwezigheid van openbaar vervoer en de frequentie daarvan, het tijdstip waarop de bezoekers gewoonlijk komen, en de mogelijke uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen....Overigens kan een verantwoorde parkeernorm alleen per te verlenen omgevingsvergunning voor het bouwen worden bepaald. Aan de hand van de hiervoor genoemde publicatie (red. ASVV2004) kan, zoals gezegd, per te verlenen omgevingsvergunning voor het bouwen een verantwoorde parkeernormen worden bepaald'.

Gebleken is dat binnen de gemeente Hillegom de behoefte bestaat aan meer duidelijkheid en uniformiteit in de toepassing van de parkeernormen. Daarbij geldt ook dat CROW (landelijk kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) in oktober 2012 een nieuw ASVV 2012 heeft uitgebracht met daarin geactualiseerde parkeerkencijfers. Deze zijn overgenomen van CROW uitgave Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, Ede 2012. Publicatie 317 vormt ook de basis voor de Nota Parkeernormen Hillegom.

2

Parkeernormen

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Hillegom verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

De gemeente Hillegom kiest voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 317), als basis voor de gemeentelijke parkeernormering. De hoogte van de parkeernorm is onder andere afhankelijk van het autobezit en autogebruik. In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes toegelicht.

2.1 Achtergronden

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied zegt iets over de bebouwingsdichtheid en de aanwezigheid van voorzieningen in de nabijheid. Naar mate de stedelijkheid toeneemt zijn de afstanden tot voorzieningen kleiner en kunnen meer functies lopend, met de fiets of met het openbaar vervoer goed bereikt worden. Hierdoor daalt in het algemeen het autobezit en daarmee de vraag naar parkeerruimte. De stedelijkheidsgraad is door het CBS (<http://stattline.cbs.nl>) gedefinieerd op basis van de omgevingsadressendichtheid. De verdeling van stedelijkheidsgraden in Hillegom zijn opgenomen in tabel 2.1.



	omgevings- adressendichtheid	stedelijk- heidsgraad
	per km ²	
Hillegom (gemeente)	1 424	3 (matig)
Hillegom (0000)	1 466	3 (matig)
Arnoud (0001)	245	5 (niet)
Oosteinde (0002)	446	5 (niet)
Meer en Dorp (0003)	1 530	2 (sterk)
Elsbroeker polder (0004)	1 449	3 (matig)
industrieterrein (0005)	2 049	2 (sterk)
verspreide huizen in het oosten (0008)	618	4 (weinig)
verspreide huizen in het westen (0009)	263	5 (niet)

Tabel 2.1: Stedelijkheidsgraad van gebieden in Hillegom

Op basis van de omgevingsadressendichtheid in Hillegom is ervoor gekozen om de CROW-parkeerkennijfers voor matig stedelijke gebieden als uitgangspunt te hanteren.

Autobezit en autogebruik

Het autobezit in Hillegom bedraagt 1,1 personenauto per huishouden (exclusief lease-auto's en bedrijfsvoertuigen). Hiermee is het autobezit in Hillegom gelijk aan het gemiddelde autobezit van alle gemeentes met een stedelijkheidsgraad 3 (matig stedelijk).¹

Voor 63% van de ritten in Hillegom wordt de auto gebruikt. Dit blijkt uit een analyse op basis van de data uit het MobiliteitsOnderzoek Nederland (MON) over de periode 2002-2008. Het autogebruik binnen alle gemeentes met een stedelijkheidsgraad 3 (matig stedelijk) is iets hoger. Gemiddeld wordt voor 67% van de ritten de auto gebruikt. Het autogebruik in Hillegom is daarmee nagenoeg vergelijkbaar met het gemiddelde bij vergelijkbare gemeentes.

Op basis van het autobezit en autogebruik in Hillegom is ervoor gekozen om de gemiddelde CROW-parkeerkennijfers als uitgangspunt te hanteren.

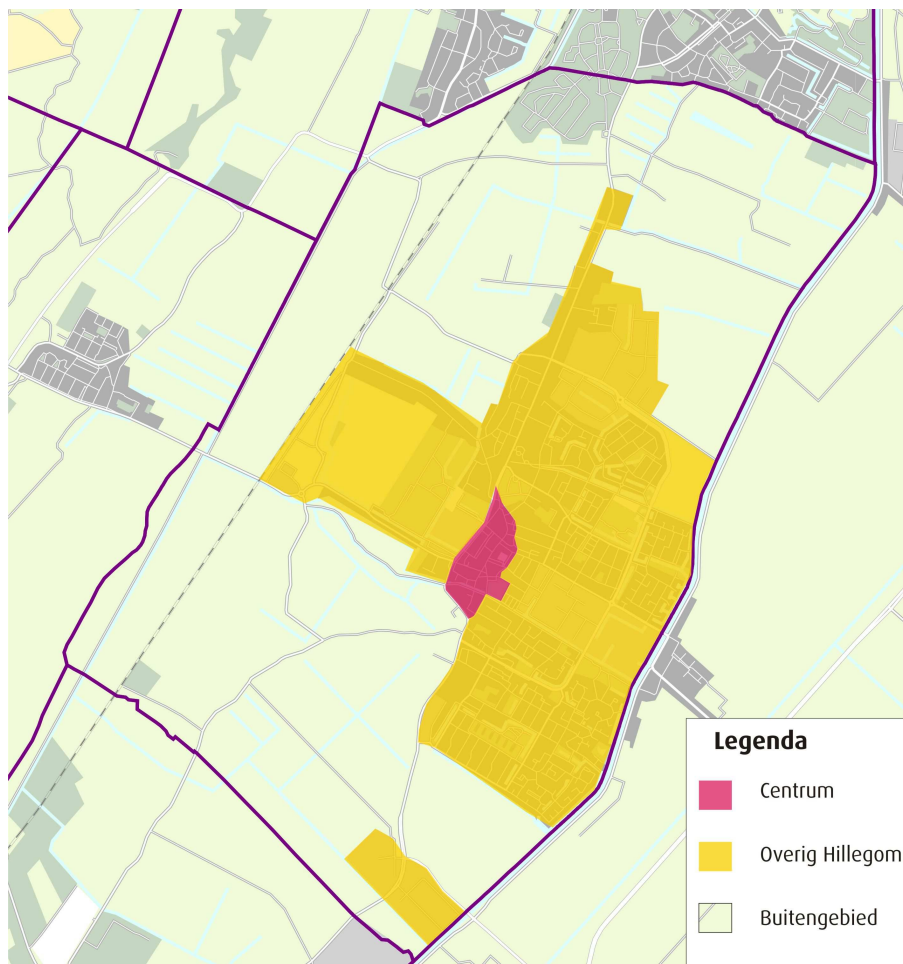
2.2 Gebiedsindeling

De gebiedsindeling sluit aan bij de gebieden van het parkeerbeleidsplan. De volgende drie gebieden worden onderscheiden:

- centrum;
- overig Hillegom;
- buitengebied.

¹ Bron: <http://stattline.cbs.nl>

In figuur 2.1 is de gebiedsindeling opgenomen.



Figuur 2.1: Gebiedsindeling parkeernormen Hillegom

CROW maakt onderscheid in vier stedelijke zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Aangezien Hillegom een compact centrum heeft dat vervolgens, nagenoeg zonder overgangszone, overgaat in woongebied is ervoor gekozen om drie stedelijke zones te onderscheiden, namelijk centrum, overig Hillegom en buitengebied. In tabel 2.2 is aangegeven hoe de indeling van stedelijke zone van CROW van toepassing is op Hillegom.

gebied	stedelijke zone CROW
centrum	schil centrum
overig Hillegom	rest bebouwde kom
buitengebied	buitengebied

Tabel 2.2: Toepassing CROW-indeling in Hillegom

In Hillegom wordt de stedelijke zone centrum niet toegepast. De reden hiervoor is dat de kencijfers van CROW voor de stedelijke zone centrum erg laag zijn in relatie tot de kencijfers voor rest bebouwde kom. De achterliggende reden hiervoor is dat veel centra een vorm van betaald parkeren, een station dat is gelegen in het centrum en een goede openbaar vervoervoorziening kennen. Bezoekers zijn meer gevoelig voor parkeerregulering bij betaald parkeren in plaats van bij een parkeerschijfzone en zullen eerder een ander vervoermiddel gebruiken.

2.3 De parkeernorm

De in deze deelnota opgenomen parkeernormen zijn minimum normen. Dit betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerparkeerplaatsen gerealiseerd moet worden. Niet voor alle functies zijn parkeernormen opgesteld. Alleen voor de veel voorkomende en voor Hillegom specifieke functies zijn parkeernormen geformuleerd. Voor de overige functies worden de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt gehanteerd. Op basis van het specifieke profiel van de functie kan vervolgens de parkeervraag worden berekend. Op deze wijze wordt recht gedaan aan de specifieke eigenschappen van de functie.

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm het aandeel bezoekers (bezoekersdeel) inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn.

Het is aan de aanvrager van de bouwvergunning om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken. Op basis van de door aanvrager argumenten en overwegingen bepaald de gemeente de parkeerbehoefte. Uitgangspunt voor deze functies zijn de gemiddelde parkeerkencijfers van CROW voor matig stedelijk gebied, conform de indeling uit figuur 2.1 en tabel 2.2.

2.3.1 Wonen

In Hillegom is ervoor gekozen om de verscheidenheid aan woningen -die CROW hanteert bij haar kencijfers- te vereenvoudigen en te relateren aan het bruto vloeroppervlak achter de voordeur (m^2 bvo).² CROW relateert de kencijfers aan de prijsklasse en type. Ook het onderscheid tussen koop of huur wordt niet gehanteerd aangezien dit verschil nauwelijks relevant is voor de parkeerbehoefte als de woninggrootte wordt meegerekend.

² In een vroeg stadium is bij nieuwbouw- en functieverandering de oppervlakte al bekend. Over de maat 'bvo' (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (gbo) geen onduidelijkheid in de planfase.

wonen	cen- trum	overig Hillegom	buiten- gebied	eenheid	aandeel bezoekers
woning niet gestapeld > 150 m ² bvo of gestapeld > 120 m ² bvo	1,8	2,1	2,2	per woning	0,3 pp
woning niet gestapeld 80- 150 m ² bvo of gestapeld 65 - 120 m ² bvo	1,6	1,8	1,9	per woning	0,3 pp
woning niet gestapeld < 80 m ² bvo of gestapeld < 65 m ² bvo	1,4	1,6	1,6	per woning	0,3 pp
aanleunwoning	1,1	1,1	1,2	per woning	0,3 pp
kamerverhuur	0,7	0,7	0,7	per kamer	0,3 pp
kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,3	0,3	0,3	per kamer	0,1 pp
logies/huisvesting arbeidsmigranten	0,7	0,7	0,7	per kamer	0,1 pp

Tabel 2.3: Parkeernormen wonen

De woningoppervlakte betreft het totale bruto vloeroppervlak (BVO) van de woning achter de voordeur, gemeten volgens de meetmethoden van NEN2580. Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing. De NEN-norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee.

In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. De bewoners profiteren van de diensten van het verzorgingscentrum, terwijl ze toch redelijk zelfstandig kunnen wonen. Dit type woningen is kleiner dan 100 m² bvo en komt onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woonzorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning.

Bij kamerverhuur wordt onderscheid gemaakt naar reguliere kamerverhuur (vaak kleiner dan 35 m² bvo) waarbij in de kamer alle voorzieningen, zoals keuken, toilet en douche en opgenomen en kamerverhuur aan studenten waarbij sprake is van onzelfstandige wooneenheden met kamerbewoning waarbij gebruikers de gemeenschappelijke voorzieningen delen.

2.3.2 Werkgelegenheid

Voor de meest voorkomende werkgelegenheidsfuncties zijn parkeernormen vastgelegd.

werken	centrum	overig Hillegom	buiten- gebied	eenheid	aandeel bezoekers
kantoren zonder baliefunctie	2,0	2,1	2,6	per 100 m ² bvo	5%
kantoren met baliefunctie	2,4	2,9	3,6	per 100 m ² bvo	20%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	2,0	2,4	2,4	per 100 m ² bvo	5%
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,9	1,1	1,1	per 100 m ² bvo	5%

Tabel 2.4: Parkeernormen werkgelegenheid

Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garage-bedrijf, laboratorium of werkplaatsen.

Onder arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven worden bedrijven verstaan zoals een loods, opslag of transportbedrijf.

2.3.3 Winkels

Voor een aantal winkelfuncties zijn specifieke parkeernormen bepaald. Deze parkeernormen zijn specifiek voor Hillegom. Ten opzichte van CROW zijn een aantal functies samengevoegd, aangezien het bij de realisatie van de functie op voorhand niet vast te stellen is, welk type detailhandel zich hier zal vestigen. Daarnaast geldt dat functieverandering in de loop van tijd regelmatig kan optreden.

Alleen voor de meest voorkomende winkelfuncties zijn parkeernormen opgesteld. Voor de minder voorkomende functies, zoals bouwmarkt, tuincentrum of meubelboulevard gelden de CROW-parkeerkcijfers als uitgangspunt.

winkelen	centrum	overig Hillegom	buiten- gebied	eenheid	aandeel bezoekers
detailhandel	3,3	3,7	4,1	per 100 m ² bvo	85%
discountsupermarkt	4,9	6,5	7,8	per 100 m ² bvo	95%
fullservice supermarkt	4,7	5,4	6,5	per 100 m ² bvo	95%
weekmarkt	0,2	0,2	0,2	per m ¹ marktkraam	85%

Tabel 2.5: Parkeernormen winkels

2.3.4 Sport, cultuur & ontspanning

Voor de meest voorkomende functies zijn parkeernormen opgesteld.

sport, cultuur & ontspanning	centrum	overig Hillegom	buiten- gebied	eenheid	aandeel bezoekers
biljartcentrum	1,2	1,4	1,8	per tafel	85%
fitnesscentrum	4,5	6,3	7,4	per 100 m ² bvo	90%
dansstudio	3,9	5,5	7,4	per 100 m ² bvo	90%
sporthal	2,2	2,9	3,5	per 100 m ² bvo	95%
sportzaal	2,0	2,8	3,6	per 100 m ² bvo	95%

Tabel 2.6: Parkeernormen sport, cultuur & ontspanning

Bij een sporthal met wedstrijdfunctie dient 0,1 parkeerplaats per bezoekersplaats extra te worden gerekend.

2.3.5 Horeca

Voor de meest voorkomende functies zijn parkeernormen opgesteld. In tegenstelling tot de CROW-parkeerkcijfers is er voor gekozen om voor hotels één parkeernorm te bepalen.

horeca	centrum	overig Hillegom	buiten- gebied	eenheid	aandeel bezoekers
hotel	5,1	7,2	9,0	per 10 kamers	75%
café/bar/cafetaria	5,0	6,0	7,0	per 100 m ² bvo	90%
restaurant	9,0	13,0	15,0	per 100 m ² bvo	80%

Tabel 2.7: Parkeernormen Horeca

2.3.6 Gezondheidszorg en (sociale voorzieningen)

Voor de meest voorkomende functies zijn parkeernormen opgesteld.

gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	cen- trum	overig Hillegom	buiten- gebied	eenheid	aandeel bezoekers
huisartsenpraktijk	2,5	3,0	3,3	per behandelkamer	60%
fysiotherapiepraktijk	1,5	1,8	2,0	per behandelkamer	60%
consultatiebureau	1,6	1,9	2,2	per behandelkamer	50%
tandartsenpraktijk	2,0	2,4	2,7	per behandelkamer	50%
apotheek	2,8	3,2	3,4	per apotheek	45%
religiegebouw	0,15	0,15	0,2	per gebedsplaats	99%
verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	per wooneenheid	60%
cultureel centrum/wijkgebouw	2,0	2,0	2,0	per 100 m ² bvo	90%

Tabel 2.8: Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

2.3.7 Onderwijs

Voor de meest voorkomende functies zijn parkeernormen opgesteld.

onderwijs	centrum	overig Hillegom	buiten- gebied	eenheid	aandeel bezoekers
kinderdagverblijf	1,2	1,4	1,5	per 100 m ² bvo	0%
basisschool	0,8	0,8	0,8	per leslokaal	0%
middelbare school	4,5	4,9	4,9	per 100 leerlingen	10%

Tabel 2.9: Parkeernormen onderwijs

De vermelde parkeernormen voor kinderdagverblijf en basisschool zijn exclusief Kiss-and-Ride plaatsen. Kiss-and-Ride plaatsen zijn geen parkeerplaatsen. Om het benodigde aantal plaatsen voor Kiss-and-Ride te bepalen kan gebruik worden gemaakt van de CROW-rekentool. Deze rekentool is na verwachting medio 2013 beschikbaar via de website van CROW.

3

Toepassingskader

3.1 Berekening parkeereis

De parkeernorm wordt gebruikt om de parkeereis te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. De parkeernormen zijn opgenomen in het vorige hoofdstuk. De berekende parkeereis wordt altijd cijfermatig naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

3.1.1 Sloop/nieuwbouw/functiewijziging

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop, nieuwbouw en/of functiewijziging eerst de parkeerbehoefte van bestaande (te vervallen) functies wordt bepaald. De parkeerbehoefte wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en –indien van toepassing- aanwezigheidspercentages uit deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog benodigd is. Uitgangspunt bij deze regel is dat de parkeervraag van het meest recente legale gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de vraag van de nieuwe functie indien de bestaande vraag niet langer dan vijf jaar geleden is.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande capaciteit komt te vervallen dan dient de bestaande parkeerbehoefte hiermee gecorrigeerd te worden.

3.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle

gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in tabel 3.1 zijn vermeld.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3.1: Aanwezigheidspercentages Hillegom

3.1.3 Parkeerplaatsen op eigen terrein

Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:

- de parkeerplaats in eigendom is bij de aanvrager of;
- de parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven aan de aanvrager of;
- in de bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de aanvrager.

Een parkeerplaats moet voldoen aan de volgende minimale afmetingen:

- ten minste 2,30 m breed en 5,50 m lang (op straatniveau, bijvoorbeeld carport of oprit);
- ten minste 2,65 m breed en 5,50 m lang (een garagebox);
- voor parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen gelden de maten zoals opgenomen in de meest recente NEN2443.

Kleinere parkeerplaatsen worden niet als parkeerplaats beschouwd.

Voorname bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de

parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In tabel 3.2 is aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt aan de aanbodzijde.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5
dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,4
garage(box) (niet bij woning)	1	0,5
garage(box) met enkele oprit	2	1
garage(box) met lange oprit	3	1,6
garage(box) met dubbele oprit	3	1,8

Tabel 3.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

3.2 Afwijken van de parkeereis

Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen. Om dat goed te doen dienen alle afwijkingen voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het College van burgemeester en wethouders. In de volgende paragrafen worden de belangrijkste mogelijkheden tot afwijking uitgewerkt.

3.2.1 Niet op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein, of binnen de planontwikkeling, moet plaatsvinden. Er zijn redenen denkbaar wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden of bij rijtjeswoningen;
- het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren.

In deze gevallen bekijkt de gemeente Hillegom of het mogelijk is de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.3) in de openbare ruimte te realiseren. Indien dit mogelijk is, kan worden afgeweken van de parkeereis. De gemeente Hillegom zal zorg dragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De kosten hiervoor komen voor rekening van de ontwikkelende partij.

3.2.2 Minder dan de parkeernorm

Er zijn situaties denkbaar waarbij de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm niet kan of wil realiseren. Dit kan als:

- *OF: er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.*

Het is mogelijk dat wordt afgeweken van de parkeereis wanneer kan worden aangetoond dat slechts gedeeltelijk of in zijn geheel niet kan worden voldaan aan de parkeereis. Afwijken is mogelijk als in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.3) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere parkeergarage. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling.

Tevens kan voor vervangende parkeerruimte beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 75% zal blijven.

De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager. Als het mogelijk en noodzakelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, gebeurt dit op kosten van de aanvrager.

- *OF: de parkeereis als gevolg van verbouw of functiewijziging niet hoger uitvalt dan twee parkeerplaatsen.*

Voor verbouwplan of functiewijziging waarbij het verschil tussen de parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie niet groter is dan 2 parkeerplaatsen verleent de gemeente vrijstelling van de parkeereis. Hierdoor is de realisatie van kleine projecten, bijvoorbeeld de aanbouw van serre bij een woning of ten behoeve van een beperkte uitbreiding van een ondernemer, eenvoudiger.

3.3 Acceptabele loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerdruk, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. In tabel 3.3 zijn de acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen opgenomen.

hoofdfunctie	maximaal acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter
werken	400 meter
winkelen	400 meter
ontspanning	100 meter
horeca	400 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Tabel 3.3: Maximaal acceptabele loopafstanden

3.4 Overgangsregeling parkeernormen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente op dit moment bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen.

Wanneer door de raad vastgestelde stedenbouwkundige of planologische kaders, waaronder een stedenbouwkundig programma van eisen, een stedenbouwkundige visie, een beeldregieplan, een masterplan, een kadernota en/of een bestemmingsplan of daaraan gelijk te stellen kaders, al afgewogen parkeernormen bevatten, blijven deze als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeerbehoefte.

4

Vastleggen afspraken

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden zijn bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden.

In de vast te leggen afspraken wordt ten minste op papier gezet:

- Welke ontwikkeling het betreft.
- Een berekening van de parkeerbehoefte.
- De parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer de parkeereis lager is vastgesteld dan de berekende parkeerbehoefte.
- Bij de parkeereis wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers, werknemers.
- De wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan door de bouwende partij. Als 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 ontwikkelaar en de beheerder van het private parkeerterrein aan de gemeente overlegd worden.
- Mogelijke consequenties voor de gebruiker van het pand.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om, ook voor de lange termijn, te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen afspelen.