



GEMEENTE  
**Schagen**



## **Nota Parkeernormen Schagen 2016**





# Nota Parkeernormen Schagen 2016

**Inlichtingen bij**

Menno Boermans, beleidsmedewerker verkeer, vervoer  
en wegen

**Afdeling**

Openbaar gebied

**Doorkiesnummer**

(0224) 210 276

## INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Trends	5
1.3	Doelstelling	5
1.4	Reikwijdte	5
1.5	Leeswijzer	5
2.	REGELS PARKEERTOETS	6
2.1	Basis parkeernormen	6
2.2	Gebiedsindeling	6
2.3	Parkeernormen algemeen	6
3.	PARKEEREIS	7
3.1	Aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis	7
3.2	Invalidenparkeerplaatsen	7
3.3	Dubbelgebruik	7
3.4	openbaar/niet openbaar	8
3.5	buitengebied	8
3.6	parkeren bij woningen op eigen erf	8
3.7	Parkeren bij de overige functies op eigen terrein	9
3.8	Parkeren bij reconstructie van gebied	9
3.9	Tijdelijke parkeerplaatsen	9
3.10	Maatvoering parkeerplaats	9
3.11	loopafstanden	9
3.12	Afronding parkeereis	10
3.13	Criteria om af te wijken van de parkeernormen	10
4	PARKEERFONDS	11
4.1	Uitgangspunten	11
4.2	regels parkeerfonds	11
5	SLOTBEPALINGEN	13
5.1	Inwerkingtreding	13
5.2	Citeertitel	13
5.3	Overgangssituatie	13
BIJLAGE I	Kaarten gebiedsindeling	14
BIJLAGE II	Parkeernormen algemeen	16
BIJLAGE III	Voorbeelden berekeningen	19

## **1. INLEIDING**

### **1.1 Aanleiding**

Op 28 november 2014 is de Reparatiewet Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)2014 (Stb. 2014, 458) in werking getreden. Voor bestemmingsplannen die zijn vastgesteld vóór 28 november 2014 en die niet zelf voorzien in parkeernormen, kan voor de parkeernormering nog gebruik worden gemaakt van de parkeernormen zoals die zijn opgenomen in de gemeentelijke bouwverordening. Dit kan tot uiterlijk 1 juli 2018. Voor bestemmingsplannen die zijn vastgesteld ná de inwerkingtreding van de Reparatiewet, geldt dat voor de parkeernormering geen gebruik kan worden gemaakt van de gemeentelijke bouwverordening, dus ook niet meer tot 1 juli 2018.

Als een dergelijk bestemmingsplan (vastgesteld ná inwerkingtreding van de Reparatiewet) geen parkeernormen bevat, kan bij een aanvraag om omgevingsvergunning niet worden getoetst of wordt voldaan aan de door de gemeente vastgestelde parkeernormen.

Om parkeernormen te definiëren zonder alles in ieder bestemmingsplan te beschrijven, is het handig om een "Nota Parkeernormen" te maken. In een bestemmingsplan kan daarnaar worden verwezen.

Dit is de aanleiding om voor de gemeente Schagen een nota parkeernormen op te stellen.

### **1.2 Trends**

Het is een trend dat het autobezit per huishouden nog steeds langzaam toeneemt. De toename van het autobezit vertaalt zich in een toename van de vraag naar parkeerplaatsen.

Factoren die van invloed zijn op het autobezit zijn inkomen, leeftijd, huishoudengrootte, woon-werkafstand, bestedingspatroon en mentaliteit/cultuur. Verder heeft het wegeaanbod en aanbod van openbaar vervoer een groot effect op het autobezit en autogebruik.

### **1.3 Doelstelling**

Het doel van de parkeernormen is de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de openbare ruimte te bevorderen. Door voldoende parkeerplaatsen te creëren wordt overlast van foutgeparkeerde auto's voorkomen. De parkeernota geeft de kaders aan waaraan de planvorming moet voldoen om aantasting van de leefbaarheid en bereikbaarheid te voorkomen.

Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijk te maken. Bij burgers, bedrijven en ontwikkelaars moet helder zijn hoe zij bij nieuwe ontwikkelingen invulling kunnen geven aan het onderdeel parkeren. Ook juridisch dient de invulling van de parkeernormen gewaarborgd te zijn.

Essentieel daarbij zijn de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Schagen;
2. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen is verantwoordelijk voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing;
3. Een bouwinitiatief of wijziging van een functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten;

### **1.4 Reikwijdte**

De "Nota Parkeernormen Schagen 2016" (hierna: nota) is van toepassing op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Schagen, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie. De nota is niet van toepassing op bestaande situaties.

De nota kan niet gebruikt worden om de grootte van een bestaand parkeertekort aan te tonen.

### **1.5 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste uitgangspunten van de nota. Hoofdstuk 3 beschrijft de regels waaraan een parkeertoets moet voldoen. In dit hoofdstuk komen alle inhoudelijke aspecten aan de orde. In hoofdstuk 4 wordt de regeling parkeertekort beschreven. Hoofdstuk 5 is gevuld met de zogenaamde "slotbepalingen".

## **2. REGELS PARKEERTOETS**

### **2.1 Basis parkeernormen**

De basis voor de toets voor de parkeereis is gelegd in de CROW-richtlijnen. Het CROW geeft in haar publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' richtlijnen over hoe om te gaan met parkeernormering. Voor situaties waar de nota geen uitsluitel over geeft, wordt deze richtlijn gehanteerd. Voor sommige ontwikkelingen bestaan geen specifieke parkeernormen. In die gevallen zal maatwerk worden geleverd, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de CROW-richtlijnen voor vergelijkbare ontwikkelingen.

De richtlijnen van het CROW gaan uit van een bandbreedte van minimale en maximale parkeerkencijfers. Het aanhouden van een bandbreedte kan echter leiden tot allerlei discussies over de verschillende invloedsfactoren. Bij het opstellen van de parkeernormen is er voor gekozen om uit te gaan van het gemiddelde van de minimale en maximale parkeerkencijfers (afgerond naar boven), om de volgende redenen. Als de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, betekent dit dat relatief meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden op eigen terrein. Het risico is dat initiatiefnemers hun plannen dan niet kunnen realiseren. Met een te lage normering bestaat het risico dat er te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd. Een te lage norm leidt tot een onvoldoende duurzaam aanbod van parkeerplaatsen op termijn. Daarnaast kent de gemeente Schagen enerzijds een relatief hoog autobezit en relatief lage openbaarvervoer-dichtheid, en anderzijds een goede bereikbaarheid van (het centrum van) de kern Schagen. Gelet op dit alles is het verdedigbaar om in het midden van de bandbreedte te gaan zitten. Er wordt dan zoveel mogelijk een evenwicht bereikt tussen belangen van de eindgebruikers, van de initiatiefnemers en van de gemeente. De keuze voor het gemiddelde van de bandbreedte heeft daarnaast het grote voordeel dat er sprake is van een duidelijk toepasbare norm. Er is geen discussie over de parkeernormen en er kunnen geen interpretatieverschillen optreden.

De parkeernormen zijn opgenomen in Bijlage II.

### **2.2 Gebiedsindeling**

Het CROW gaat in haar richtlijnen uit van een tweetal gebiedsindelingen, namelijk naar stedelijkheidsgraad en een verdere verdeling binnen de betreffende gemeente.

De stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus op de parkeervraag.

Onder stedelijkheidsgraad wordt het aantal adressen per km<sup>2</sup> verstaan. Er zijn vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden. De gemeente Schagen kent een omgevingsadressen dichtheid tussen de 500 en de 1000 adressen per km<sup>2</sup> (bron: demografische kerncijfers per gemeente 2014). Deze omgevingsadressen dichtheid wordt gekwalificeerd als "weinig stedelijk".

Naast het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen is ook de locatie van de functie van belang voor de parkeervraag. Functies in centra hebben over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies op andere locaties. De kwaliteit van het openbaar vervoer is hierin essentieel.

Voor de parkeerkencijfers hanteert het CROW in haar richtlijnen een onderscheid in:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom (in de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet);
- buiten de bebouwde kom (buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet) .

Bij de parkeertoets wordt uitgegaan van de volgende zonerings:

De kern Schagen heeft een compact centrumgebied, met daarom heen een schil/overloopgebied. Dit gebied betreft de eerste woongebieden rondom het centrum. Deels loopt deze grens door bestaande woonwijken heen. Het centrum van de kernen Callantsog, Petten en Warmenhuizen wordt gekwalificeerd als schil/overloopgebied. De overige gebieden in de gemeente vallen onder "rest bebouwde kom" of "buiten de bebouwde kom" (zie bijlage I kaarten gebiedsindeling).

### **2.3 Parkeernormen algemeen**

Deze parkeernormen zijn alleen voor het autoverkeer, dus exclusief parkeerplaatsen voor vrachtverkeer. Het aandeel "bezoekers" is in de parkeernorm wonen verwerkt (zie bijlage II parkeernormen algemeen). Daarbij staat het de ontwikkelende partij vrij om op haar eigen terrein meer parkeerplaatsen te realiseren dan in de parkeereis is opgenomen.

### **3 PARKEEREIS**

In geval van initiatieven die in strijd zijn met het bestemmingsplan, vindt een parkeertoets plaats. Indien de initiatiefnemer niet kan of wil voldoen aan de parkeereis, kan er geen medewerking verleend worden aan het initiatief, tenzij sprake is van een bijzondere situatie (zie paragraaf 3.13).

Op basis van de parkeernormen kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn. Deze normen geven echter een beeld van verschillende functies, onafhankelijk van hun onderlinge samenhang. In de praktijk blijkt de parkeervraag van functies vaak niet samenvalt in de tijd. Of dat parkeerplaatsen vanwege hun ligging niet voor verschillende functies te combineren zijn. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe de parkeernormen toegepast kunnen worden om een beter beeld te krijgen van de parkeervraag van een ontwikkeling (zie bijlage III voorbeelden berekeningen).

#### **3.1 Aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis**

Met regelmaat wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een aan huis verbonden beroep (voorbeelden zijn accountants, logopedisten en raadgevend adviseurs) of aan bedrijvigheid aan huis (bijvoorbeeld kappers).

Het betreft hier veelal bedrijven zonder personeel. Omdat er geen personeel is, is de verwachte parkeerdruk laag. Daarbij komt dat deze bedrijfjes vaak in een woonwijk liggen en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende ruimte.

Bij initiatieven die afwijken van bovenstaande beschrijving (er is bijvoorbeeld wel personeel in dienst) vindt een parkeertoets plaats.

#### **3.2 Gehandicaptenparkeerplaatsen**

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart gebruik mogen maken van een algemene gehandicaptenparkeerplaats.

Op parkeerterreinen met openbare functies zoals het gemeentehuis en een bibliotheek, etc. dient minimaal 5 % van het parkeerterrein te bestaan uit algemene gehandicapten parkeerplaatsen. Bij parkeerterreinen voor overige functies met minimaal 50 parkeerplaatsen dient minimaal 2 % te bestaan uit algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor in de straat parkeren geldt geen minimum aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

Indien noodzakelijk worden voor individuele bewoners gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken toegewezen. In de praktijk gaat dit vaak ten koste van de openbare parkeergelegenheid.

De gehandicaptenparkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeereis en komen dus niet extra op de te formuleren eis. De afronding van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen per parkeerterrein is altijd naar boven met een minimum van één.

Bij de realisatie van een gehandicaptenparkeerplaats dient er rekening mee gehouden te worden dat de parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de ingang van een specifiek gebouw moet liggen. De afstand tot de ingang wordt via een medische keuring bepaald.

#### **3.3 Dubbelgebruik**

Indien een ontwikkeling meerdere verschillende functies kent, is het in theorie mogelijk om parkeerplaatsen voor meerdere functies in te zetten. Dit geldt niet voor de bestaande parkeerplaatsen en parkeerplaatsen die vast toebehoren aan een bepaalde gebruiker. Een voorbeeld is een privé oprit bij een woning.

Indien er niet vast toebedeelde parkeerplaatsen zijn en een ontwikkeling meerdere functies kent, dan kan een 'dubbelgebruik'-toets uitgevoerd worden om de parkeereis te bepalen. De parkeereis wordt bepaald door het piekmoment.

Het CROW heeft richtlijnen uitgegeven waarin de verwachte aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies zijn benoemd. Zie onderstaande tabel.

### Aanwezigheidspercentage bij maximale vaste toedeling wonen in %

functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners won.	50	50	90	80	100	60	80	70
Bezoekers won.	10	20	80	70	0	60	100	70
Kantoren/bedr.	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
Sport binnen	50	50	100	100	0	100	100	75
Sport buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
Bioscoop theater	5	25	90	90	0	40	100	40
Gezondheidszorg	100	75	10	10	0	10	10	10
Verpleeg/verzorg	50	50	100	100	25	100	100	100
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0

#### 3.4 Openbaar/niet openbaar

Uitgangspunt bij het aanleggen van parkeervoorzieningen is dat de parkeerplaatsen voor alle gebruikers toegankelijk zijn. Voor bewoners en personeel kan gekozen worden voor niet openbare parkeerplaatsen. Bezoekers zijn niet of moeilijk vooraf helder aan te wijzen. Parkeerplaatsen voor bezoekers dienen daarom openbaar toegankelijk te zijn. Onder openbaar toegankelijk wordt verstaan dat een automobilist de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan bereiken zonder dat een barrière genomen moet worden (denk hierbij aan een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem zonder receptie). Het wel of niet openbaar toegankelijk zijn, heeft niets te maken met het wel of niet parkeren op eigen terrein. Een bedrijfspand met een hekwerk erom heen met een poort die gedurende werktijden open is, is voor alle gebruikers openbaar. 's Avonds hoeft het terrein niet openbaar te zijn.

Bij woningen dient het gedeelte van de bezoekersnorm in het openbaar gebied gerealiseerd te worden. In de praktijk blijkt de openbaarheid voor bezoekers bij appartementencomplexen een probleem. Er wordt een private parkeergarage gerealiseerd voor bewoners. Op het eigen terrein moeten dan nog openbaar toegankelijke bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd worden. een grotere parkeergarage, waar alle volgens de norm noodzakelijke parkeerplaatsen in worden gerealiseerd, wordt in dat geval niet geaccepteerd als een openbare parkeerplaats voor bezoekers. In de praktijk blijkt het namelijk niet realistisch om alle bezoekers te allen tijde de mogelijkheid te geven gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de private parkeergarage.

#### 3.5 Buitengebied

In het buitengebied buiten de bebouwde kom (buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet) dienen de parkeerplaatsen allemaal op eigen terrein aangelegd worden. Parkeren in openbaar gebied kan gevaarlijke situaties voor de weggebruikers opleveren. Er zijn over het algemeen geen openbare parkeerplaatsen aanwezig. Buurtschappen worden aangemerkt als zijnde gelegen buiten de bebouwde kom.

#### 3.6 Parkeren bij woningen op eigen erf

Bij de realisatie van woningbouwlocaties geldt dat het parkeren op het eigen erf de voorkeur heeft. Uiteraard maken deze parkeerplaatsen onderdeel uit van de parkeernorm. In de praktijk gebeurt dit voornamelijk bij vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen, maar ook bij nieuwe rijwoningen bestaan er mogelijkheden.

Parkeren op het eigen erf maakt dat straten overzichtelijk zijn. Bij het realiseren van nieuwe woningbouwlocaties moet het bezoekersgedeelte van de norm wel in het openbaar gebied opgevangen worden.



Parkeerplaatsen op het eigen terrein worden in de praktijk niet altijd volledig benut. Vooral bij woningen worden de plaatsen die qua maatvoering voldoen aan een parkeerplaats niet altijd als zodanig benut. In garages wordt bijvoorbeeld zelden een auto gezet. Voor de functie 'wonen' wordt daarom in de berekening van het aantal parkeerplaatsen een correctiefactor toegepast. Zie onderstaande tabel.

#### Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Minimale afmeting
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,5 meter diep
Lange oprit zonder garage/carport	2	1,0	Oprit min. 11 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit	1	0,4	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit min. 11 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed
Inpandige garage onder woning	1	1,0	-

#### 3.7 Parkeren bij de overige functies op eigen terrein

Harde randvoorwaarde is dat het parkeren binnen de grenzen van het eigen terrein opgelost moet worden. De parkeerbehoefte kan niet worden opgelost op een buurkavel omdat hiermee geen garantie kan worden gegeven dat deze parkeerplaatsen ook in de toekomst beschikbaar blijven.

#### 3.8 Parkeren bij reconstructie van gebied

De berekening voor de parkeereis gaat er vanuit dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een initiatiefnemer mag niet worden benadeeld door een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie aangebouwd wordt of een functie wordt toegevoegd, zal er slechts voor de extra oppervlakte of toevoeging aan functie voorzien moeten worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden.

Ook bij locaties waar de bestaande functie opgeheven wordt en een nieuwe functie gerealiseerd wordt, kan de oude parkeersituatie betrokken worden. Uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe benodigde parkeerplaatsen op het eigen terrein worden aangelegd. Uiteraard dienen ook parkeerplaatsen die in de oude situatie op het eigen terrein lagen, op het eigen terrein te blijven.

Als een gebouw of terrein meer dan 5 jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt wordt, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie als 0 beschouwd. Kortom in een dergelijk geval zal in het geheel in de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie moeten worden voorzien. In geval van twijfel zal de initiatiefnemer moeten aantonen dat het gebouw of terrein minder dan 5 jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt wordt.

#### 3.9 Tijdelijke parkeerplaatsen

Het komt weleens voor dat een perceel door de sloop van de gebouwen benut wordt voor het realiseren van tijdelijke parkeerplaatsen. Tijdelijke parkeerplaatsen worden in principe niet betrokken bij de berekening van de parkeerbalans. Maar als deze tijdelijke parkeerplaatsen langer dan 5 jaar bestaan en als openbare parkeerplaatsen zijn benut, dienen zij wel te worden meegenomen bij de bepaling van de parkeerbalans.

#### 3.10 Maatvoering parkeerplaats

Een parkeerplaats wordt in de parkeerbalans pas meegerekend als deze qua maatvoering voldoet aan de voorkeursmaatvoering van het CROW (ASVV 2012). Met uitzondering van woningen is het noodzakelijk dat parkeeders onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden.

#### 3.11 Loopafstanden

Naast maatvoering is ook de ligging van de parkeerplaats van belang. Indien een parkeerplaats te ver van de betreffende functie is gelegen kan deze niet bij de parkeerbalans betrokken worden. Het CROW kwalificeert de loopafstanden zoals aangegeven in onderstaande tabel als acceptabel.

### Acceptabele loopafstanden

Hoofdfunctie	Loopafstanden in meters
Wonen	100
Winkelen	400*
Werken	500*
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

\* gemiddelde van de minimale en de maximale loopafstand

#### 3.12 Afronding

Bij het berekenen van de parkeereis wordt pas op het einde van de berekening naar boven afgerond op gehele aantallen.

Bijvoorbeeld: Het berekende aantal benodigde parkeerplaatsen van 21,1 parkeerplaatsen wordt afgerond 22 parkeerplaatsen.

#### 3.13 Criteria om af te wijken van de parkeernormen

In zeer bijzondere situaties mag worden afgeweken van de parkeernormen. Dit geldt alleen binnen de bebouwde kom in de volgende gevallen:

1. De desbetreffende ontwikkeling/functie kan alleen op een specifieke locatie worden gerealiseerd of;
2. De betreffende ontwikkeling/functie is van essentieel (maatschappelijk/medisch) belang of;
3. Het aantal al aanwezige openbare parkeerplaatsen – ook naar de toekomst toe – heeft een overcapaciteit.

## **4 PARKEERFONDS**

### **4.1 Uitgangspunten**

Bij nieuwbouwplannen komt het voor dat de initiatiefnemer, om verschillende redenen, het aantal parkeerplaatsen dat volgens deze parkeernota is vereist niet kan realiseren. De reden hiervan kan bijvoorbeeld zijn dat er bij nieuwbouw onvoldoende ruimte op eigen terrein beschikbaar is, of dat de aanleg van de parkeerplaatsen binnen het project financieel niet haalbaar is. In principe wordt de omgevingsvergunning dan geweigerd. In sommige gevallen wordt het algemeen belang van het verstrekken van de omgevingsvergunning - maatschappelijk gezien - te belangrijk gevonden om deze op grond van het niet kunnen aanleggen van voldoende parkeerplaatsen te weigeren.

Door het instellen van een parkeerfonds kan dit probleem worden ondervangen.

De gemeente verplicht zich om met behulp van deze bijdrage alsnog de benodigde parkeervoorzieningen in de omgeving aan te leggen (bijvoorbeeld in combinatie met andere parkeervoorzieningen). Zo wordt voorkomen dat in de loop der tijd een parkeertekort ontstaat. Een bijkomend voordeel is dat het parkeren meer geconcentreerd wordt opgelost; dit is gunstig voor het verkeer en de ruimtelijke kwaliteit.

De hoogte van de bijdrage per parkeerplaats is in principe een afspiegeling van de kosten die moeten worden gemaakt om de 'vervangende' parkeerplaats aan te leggen. Hiervoor wordt uitgegaan van een bedrag van € 12.000,- per parkeerplaats (prijsspeil 1 januari 2016 en exclusief btw). Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met het prijsindexcijfer voor gezinsconsumptie. Dit bedrag is gebaseerd op kosten voor aanleg, grondprijs, onderhoud en de economische waarde van het te bouwen object.

Wanneer de gemeente niet de mogelijkheid heeft om de benodigde parkeerplaats(en) in het openbare gebied, conform de vastgestelde loopafstanden, aan te leggen, kan geen gebruik worden gemaakt van het Parkeerfonds.

### **4.2 Regels Parkeerfonds**

#### Artikel 1: algemeen

Het Parkeerfonds bevat de volgende inkomsten:

- a gelden betaald door particulieren op grond van een met de gemeente gesloten of te sluiten overeenkomst betreffende het voorzien in parkeergelegenheid;
- b overige gelden die bij besluit van het College van Burgemeester en Wethouders zijn of worden bestemd voor storting in het Parkeerfonds;
- c rente-inkomsten over de onder a. en b. bedoelde gelden.

#### Artikel 2: toepassingsbereik van het Parkeerfonds

Het Parkeerfonds geldt voor de gebieden gelegen in de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet van de gemeente Schagen.

#### Artikel 3: beheer van het Parkeerfonds

Het College van Burgemeester en Wethouders beheert het Parkeerfonds en besluit over de uitgaven uit het Parkeerfonds ingevolge de nakoming van de verplichtingen van de gemeente die voortvloeien uit de met de gemeente gesloten overeenkomsten betreffende het voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

#### Artikel 4: storting in het Parkeerfonds

Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een bijdrage verschuldigd is, wordt vastgesteld door het aantal op eigen terrein gerealiseerde of te realiseren parkeerplaatsen in mindering te brengen op de totale hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen, bepaald volgens de Nota Parkeernormen Schagen 2016.

De hoogte van de in het Parkeerfonds te storten bijdrage (civieltechnische aanlegkosten/ grondverwervingskosten) bedraagt € 12.000,00 (prijsspeil 1 januari 2016 en exclusief btw) per parkeerplaats. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met het prijsindexcijfer voor gezinsconsumptie.

#### Artikel 5: uitgaven ten laste van het Parkeerfonds

Ten laste van het Parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan ten behoeve van de nakoming van de op de gemeente rustende verplichtingen die voortvloeien uit met de gemeente gesloten overeenkomsten betreffende het voorzien in parkeergelegenheid.

#### Artikel 6: verplichtingen

De initiatiefnemer verplicht zich door ondertekening van een privaatrechtelijke overeenkomst, om een bedrag, berekend volgens dit reglement, te storten in het Parkeerfonds.

De gemeente aanvaardt de bovengenoemde gelden onder voorwaarde dat de gemeente aangeeft op welke locatie(s) de parkeerplaatsen worden aangelegd en verplicht zich om binnen 5 jaar na dagtekening van de overeenkomst binnen een straal zoals aangegeven in onderstaande tabel (binnen de bebouwde kom) met het betreffende perceel als middelpunt, het uit de overeenkomst voortvloeiende aantal parkeerplaatsen aan te leggen; het streven is om de parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij het betreffende perceel aan te leggen. Als de gemeente deze parkeerplaatsen of een gedeelte daarvan niet binnen 10 jaar na dagtekening van de overeenkomst heeft aangelegd, heeft de particulier het recht tot restitutie van het betaalde bedrag.

#### **Acceptabele loopafstanden**

<b>Hoofdfunctie</b>	<b>Loopafstanden in meters</b>
Wonen	100
Winkelen	400
Werken	500
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
onderwijs	100

## **5. SLOTBEPALINGEN**

### **5.1 Inwerkingtreding**

De "Nota Parkeernormen Schagen 2016".

### **5.2 Citeertitel**

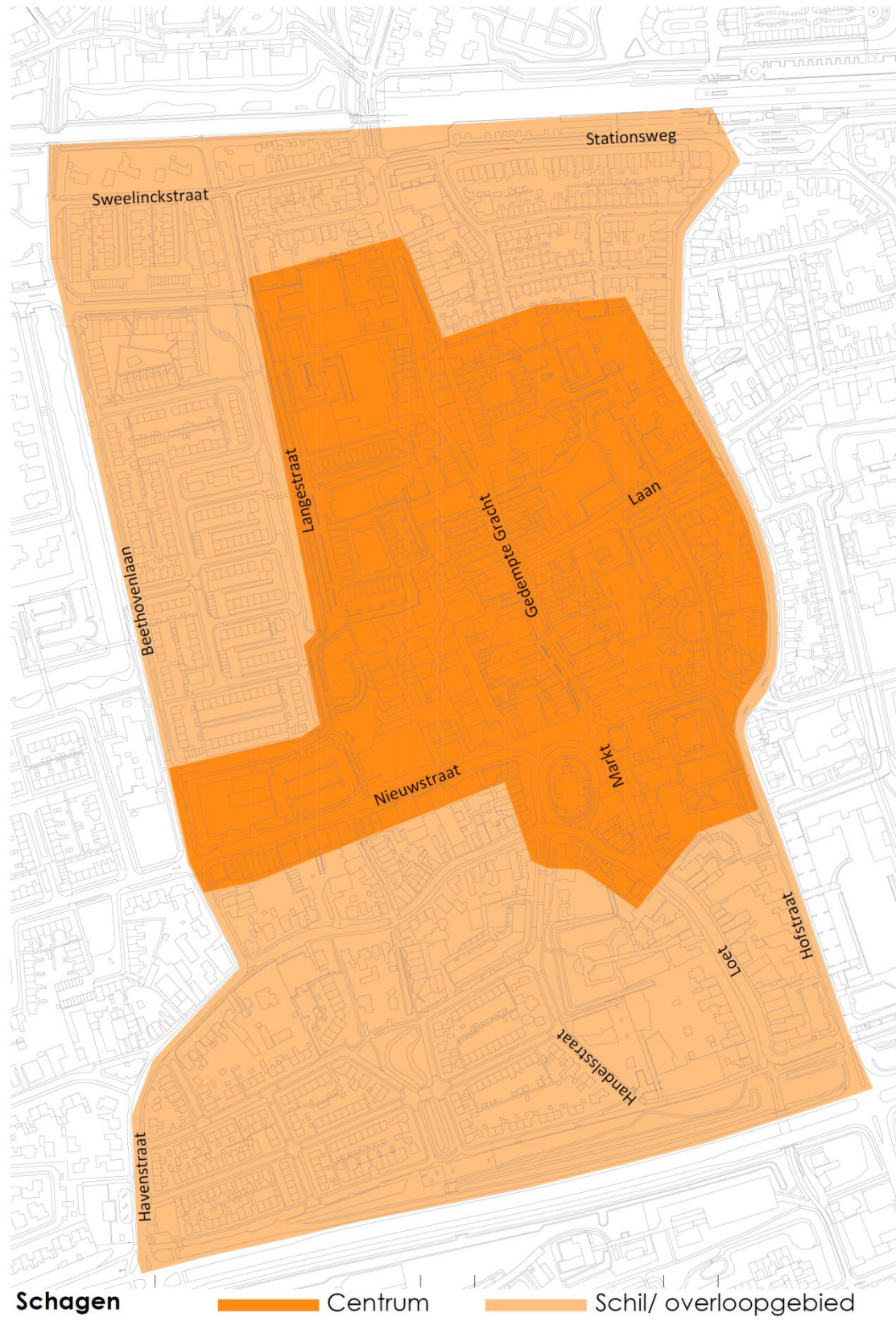
Deze nota kan worden aangehaald als de "Nota Parkeernormen Schagen 2016".

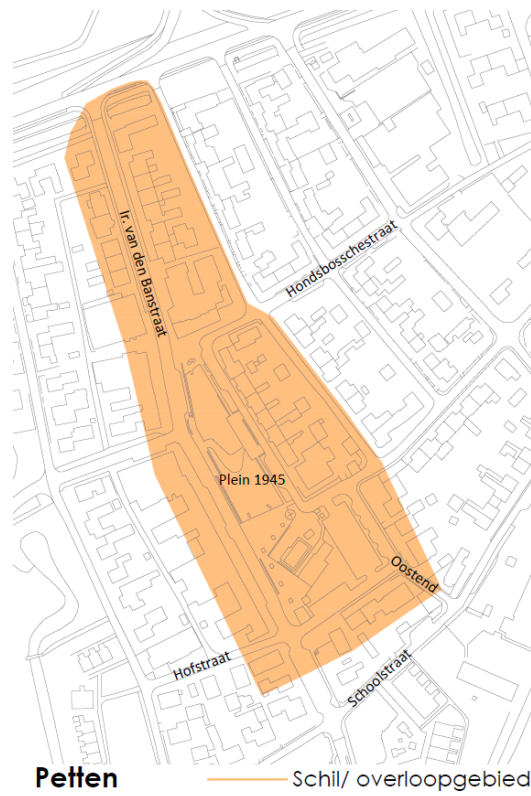
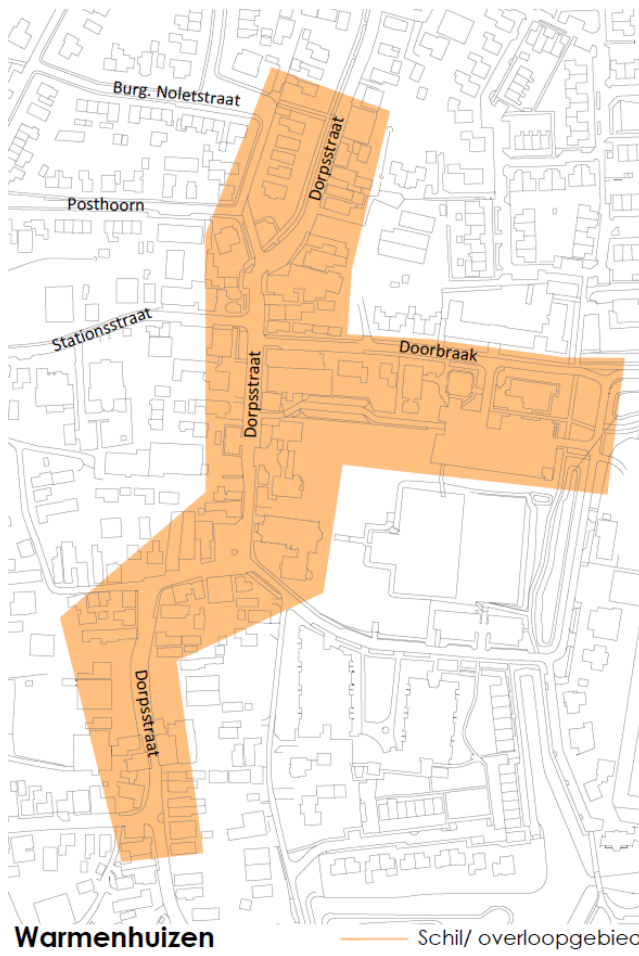
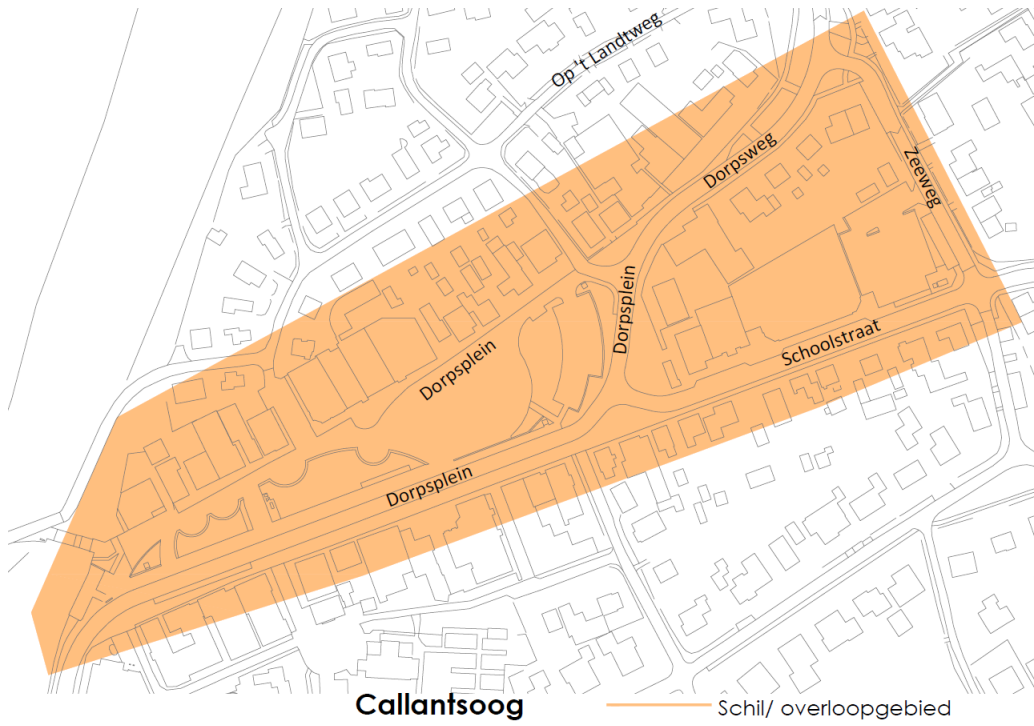
### **5.3 Overgangssituatie**

In de praktijk worden er bijna dagelijks parkeereisen gesteld door de gemeente Schagen. Tot nu toe werden de parkeernormen gebaseerd op wat vastgesteld is in de Nota Parkeernormen Zijpe 2011 en de ASVV 2012. Voor een aantal initiatiefnemers kan de parkeereis berekend op basis van de Nota parkeernormen Zijpe 2011 en de ASVV 2012 anders kan uitvallen dan wanneer berekend op basis van voorliggende nota.

Indien voor een initiatief al eerder een parkeertoets is uitgevoerd en de uitkomst van die parkeertoets is meegedeeld aan de initiatiefnemer, dan geldt die uitkomst als parkeereis, tenzij op basis van de voorliggende nota een lagere parkeernorm zou gelden. In dat geval geldt de norm uit deze nota.

Voor alle initiatieven waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden, geldt de voorliggende nota.





## Bijlage II PARKEERNORMEN ALGEMEEN

### Parkeernormen "Wonen" (per woning)

Functie	Centrum	Schil/-overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers inbegrepen
Koop, vrijstaand	1,8	2,1	2,3	2,4	0,3
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	2,0	2,2	2,4	0,3
Koop, tussen/hoek	1,5	1,8	2,0	2,0	0,3
Koop, etage, duur	1,6	1,9	2,1	2,1	0,3
Koop, etage, midden	1,4	1,7	1,9	1,9	0,3
Koop, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,5	1,5	0,3
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,8	2,0	2,0	0,3
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	1,6	0,3
Huurhuis, etage, duur	1,4	1,7	1,9	1,9	0,3
Huurhuis, etage, midden/goedkoop	1,1	1,2	1,4	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig, geen studenten ( <b>per kamer</b> )	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig ( <b>per kamer</b> )	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	1,1	1,2	1,2	1,2	0,3

### Parkeernormen "Werken" (per 100 m<sup>2</sup> bvo)

Functie	Centrum	Schil/-overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,9	2,4	2,6	2,6	5 %
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,5	3,0	3,6	3,6	20 %
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,0	2,4	2,4	5 %
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	0,9	1,1	1,1	5 %
Bedrijfsverzamelgebouw (mix van kantoren zonder balie en bedrijvigheid)	1,4	1,8	2,0	2,0	
Seizoensarbeid ( <b>per arbeider</b> )*	1,0	1,0	1,0	1,0	

\* De norm voor seizoensarbeid wordt niet vermeld in de CROW publicatie 317 en is daarom overgenomen uit de "Parkeernota Zijpe 2011".

### Parkeernormen "Winkelen en boodschappen" (per 100 m<sup>2</sup> bvo)

Functie	Centrum	Schil/-overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	2,3	3,2	4,1	n.v.t.	89 %
Discountsupermarkt	3,7	5,6	7,5	n.v.t.	99 %
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,6	5,3	6,2	n.v.t.	93 %
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	4,1	4,6	5,6	n.v.t.	93 %
Grote supermarkt	6,6	7,6	8,6	n.v.t.	84 %
Groothandel in levensmiddelen	n.v.t.	7,1	7,1	n.v.t.	80 %
Hoofdwinkelcentrum 30.000 – 50.000	3,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	88 %



inwoners					
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,3	4,0	n.v.t.	72 %
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,3	2,0	2,3	89 %
Bruin- en witgoedzaken	4,1	6,2	8,2	9,3	92 %
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,3	1,8	2,0	2,0	91 %
Outletcentrum	n.v.t.	9,5	10,4	10,4	94 %
Bouwmarkt	n.v.t.	1,9	2,5	2,5	87 %
Tuincentrum	n.v.t.	2,4	2,7	2,9	89 %
Groencentrum	n.v.t.	2,4	2,7	2,9	89 %

#### Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning" (per 100 m<sup>2</sup> bvo of anders aangegeven)

Funcie	Centrum	Schil/- overloop- gebied	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	0,5	0,8	1,2	1,4	97 %
Museum	0,6	0,8	1,1	n.v.t.	95 %
Bioscoop	3,2	8,0	11,2	13,7	94 %
Filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	9,9	97 %
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	1,6	2,3	2,8	2,8	89 %
Fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,8	6,5	87 %
Fitnesscentrum	1,7	4,5	6,3	7,4	90 %
sauna	2,5	4,6	6,7	7,3	99 %
Sporthal	1,6	2,2	2,9	3,5	96 %
Sportzaal	1,2	2,0	2,9	3,6	94 %
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	87 %
Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	84 %
Zwembad overdekt	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97 %
Zwembad openlucht	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99 %
Sportveld (per hectare netto terrein)	20,0	20,0	20,0	20,0	95 %
Jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	0,6	0,6	
Golfbaan (per 18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	96,0	118,3	98 %
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	4,7	5,1	98 %
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) groot	3,7	4,6	5,6	6,1	98 %
Kinderboerderij (per kinderboerderij)	n.v.t.	18,8	22,5	n.v.t.	
Manege paardenhouderij (per box)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90 %
Dierenpark, attractie- pretpark (per hectare netto terrein)	8,0	8,0	8,0	8,0	99 %
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100 %

#### Parkeernormen "Horeca en (verblijfs)-recreatie " (per 100 m<sup>2</sup> bvo of anders aangegeven)

Funcie	Centrum	Schil/- overloop- gebied	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90 %
Bungalowpark (per huisjes)	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	91 %
1* hotel (per 10 kamers)	0,4	0,8	2,5	4,5	77 %
2* hotel (per 10 kamers)	1,5	2,4	4,3	6,3	80 %
3* hotel (per 10 kamers)	2,2	3,4	5,2	6,8	77 %
Café/bar/cafetaria	6,0	6,0	7,0	n.v.t.	90 %
Restaurant	11,0	11,0	15,0	n.v.t.	80 %
Discotheek	7,0	13,9	20,9	20,8	99 %
Evenementenhal/beurs- congresgebouw	5,5	6,5	8,5	n.v.t.	99 %
Recreatieappartementen, pension, groepsverblijf en Bed & breakfast (per bed) *	n.v.t.	n.v.t.	0,5	0,5	

\* De norm voor Recreatieappartementen, pension, groepsverblijf en bed & breakfast wordt niet vermeld in de CROW publicatie 317 en is daarom overgenomen uit de "Parkeernota Zijpe 2011".

### Parkeernormen Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen" (per behandelkamer of anders aangegeven)

Functie	Centrum	Schil/-overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	2,3	2,8	3,3	3,3	57 %
Apotheek (per apotheek)	2,4	2,9	3,4	n.v.t.	45 %
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,4	1,7	2,0	2,0	57 %
Consultatiebureau	1,5	1,8	2,1	2,2	50 %
Consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	2,0	2,2	38 %
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,7	2,2	2,6	2,7	47 %
Gezondheidscentrum	1,7	2,1	2,5	2,5	55 %
Crematorium (per plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	99 %
Begraafplaats (per plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97 %
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,7	2,2	3,3	3,7	37 %
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	
Verpleeg- en verzorgingstehuis en hospice (per wooneenheid) *	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60 %

\*in de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (nr. 317, oktober 2012) komt de functie hospice niet voor. Voor het parkeren bij een hospice is de parkeernorm van de functie 'verpleeg/verzorgingstehuis' van toepassing.

### Parkeernormen "Onderwijs" (per 100 leerlingen/studenten of anders aangegeven)

Functie	Centrum	Schil/-overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf/crèche (per 100 m <sup>2</sup> )	1,0	1,2	1,4	1,5	
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	0,8	
Middelbare school	3,7	4,6	4,9	4,9	11 %
ROC	4,8	5,4	5,9	5,9	7 %
Hogeschool	9,4	10,2	10,9	10,9	72 %
Avondonderwijs (per 10 studenten)	4,6	5,7	6,9	10,5	95 %
Kiss & ride (aantal leerlingen) *	0,15	0,15	0,15	0,25	

\*Voor berekening van de parkeernorm voor kiss & ride is de normering overgenomen uit de "Parkeernota Zijpe 2011".

## BIJLAGE III VOORBEELDEN BEREKENINGEN

### Voorbeeld parkeereis

Bouwplan voor realisering 10 appartementen, 250 m<sup>2</sup> BVO detailhandel en 750 m<sup>2</sup> BVO kantoorruimte (zonder balie).

Het terrein is niet eerder bebouwd geweest.

Stedelijkheidsgraad: "weinig stedelijk".

Gebiedstype: "rest bebouwde kom".

#### Stap 1: vergaren en controleren van gegevens

Wonen: 10 koop etage, midden

Detailhandel: 250 m<sup>2</sup> BVO

Kantoren: 750 m<sup>2</sup> BVO.

#### Stap 2: bepalen van de juiste normen

Bouwlocatie is gelegen in het gebied "rest bebouwde kom". De normen voor de bijbehorende functies zijn:

Wonen: 1,9 pp/koop etage, midden

Detailhandel (buurtcentrum): 4,0 pp/100 m<sup>2</sup> BVO

Kantoor (zonder balie) : 2,6 pp/100 m<sup>2</sup> BVO.

#### Stap 3: berekening van de parkeereis

Wonen:  $10 \times 1,9 \text{ pp/won.} = 19,00 \text{ pp (totaal)}$   
 $1,33 \text{ pp (0,7 aandeel bewoners)}$   
 $0,57 \text{ pp (0,3 aandeel bezoekers)}$

Detailhandel:  $250/100 \times 4,0 = 10,00 \text{ pp}$

Kantoren:  $750/100 \times 2,6 = 19,50 \text{ pp}$

Totaal:  $19,00 + 10,00 + 19,50 = 48,50 \text{ pp.}$

#### Stap 4: mogelijkheden dubbelgebruik

##### Aanwezigheidspercentages

functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners won.	50	50	90	80	100	60	80	70
Bezoekers won.	10	20	80	70	0	60	100	70
Kantoren bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	0

##### Parkeereis per moment bij maximale vaste toedeling wonen

functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners won.	6,65	6,65	11,97	10,64	13,3	7,98	10,64	9,31
Bezoekers won.	0,57	1,14	4,56	3,99	-	3,42	5,7	3,99
Kantoren bedrijven	19,50	19,50	0,975	0,975	-	-	-	-
Detailhandel	3,00	6,00	1,00	7,50	-	10,00	-	-
Totaal afgerond	30	<b>34</b>	18	24	14	22	17	14

Het piekmoment is de "werkdag middag".

Indien er alle parkeerplaatsen voor alle gebruikers vrij toegankelijk zijn is de parkeereis afgerond naar boven:

**34 parkeerplaatsen.**

### Voorbeeld parkeerbalans

Op een perceel is een loods gevestigd van 1.250 m<sup>2</sup> BVO. Op het perceel zijn 2 parkeerplaatsen aanwezig. Het gebouw wordt verbouwd naar een laboratorium van 1.500 m<sup>2</sup> met ondergeschikte kantoorruimte.  
Verstedelijkheidsgraad: "weinig stedelijk".  
Gebiedstype: "rest bebouwde kom".

#### *Stap 1: vergaren en controleren van gegevens*

Oude situatie: loods van 1.250 m<sup>2</sup>  
Nieuwe situatie: laboratorium van 1.500 m<sup>2</sup>

#### *Stap 2: bepalen van de juiste normen*

De normen voor de bijbehorende functies zijn:

Loods = arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijvigheid: 1,1 pp/100 m<sup>2</sup> BVO

Laboratorium = arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijvigheid: 2,4 pp/100 m<sup>2</sup> BVO

De kantoorruimte hoort bij het laboratorium, waardoor ook voor de kantoorruimte de parkeernorm van arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijvigheid.

#### *Stap 3: berekening van de parkeereis*

Oude situatie:  $1.250/100 \times 1,1 = 13,75$  pp

Nieuwe situatie:  $1.500/100 \times 2,4 = 36,00$  pp

In de oude situatie bedraagt de parkeerdruk op de openbare ruimte:  
vanuit theoretisch oogpunt  $13,75 - 2 = 11,75$

Dit betekent dat de parkeereis voor de nieuwe situatie:  $36 - 11,75 = 24,25$  pp betreft.

Afgerond naar boven **25 parkeerplaatsen**.

#### *Stap 4: mogelijkheden dubbelgebruik*

Het betreft één functie. Dit biedt geen mogelijkheid om te kijken of het middels dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.