

# NOTA

Opsteller : A. Sanders  
Afdeling : Civiele Werken en Verkeer  
Datum : 3 september 2013

**Onderwerp : nota Parkeernormen Castricum 2013**

## 1 Inleiding

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen betekenen extra verkeer op bestaande wegen en extra vraag naar parkeerplaatsen. Om te voorkomen dat bij de ontwikkeling van een locatie of bij functieverandering/-vergroting de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving, worden parkeernormen opgelegd<sup>1</sup>. Uitgangspunten bij de parkeernormering zijn dat:

1. elke initiatiefnemer van een bouwplan zelf verantwoordelijk is voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte;
2. de parkeerbehoefte zo veel mogelijk op eigen terrein wordt opgelost<sup>2</sup>;
3. het toepassen van de parkeernormen een positieve invloed heeft op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de gemeente.

Net als veel andere gemeenten, gebruikt de gemeente Castricum de door de CROW opgestelde parkeerkencijfers<sup>3</sup> hiervoor als vertrekpunt. De ervaring leert dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeernormen vaak ter discussie staan in het krachtenspel tussen verkeerskundige, stedenbouwkundige, projectontwikkelaar en omwonenden. Om onnodige discussies te voorkomen, is het dan zaak om de parkeernormen en de bijbehorende systematiek vast te leggen. Het bepalen van de parkeernorm mag hiermee echter niet worden beschouwd als een eenvoudig rekensommetje. Doel is en blijft het voorkomen dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling leidt tot ongewenste afwenteling van de parkeerdruk op de omgeving, zodat maatwerk vereist is.

Met de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Woningwet is bestuurlijke vaststelling van de parkeernormen op termijn ook juridisch gewenst. Parkeernormen kunnen op dit moment op twee manieren van kracht zijn: via het bestemmingsplan of via de bouwverordening. Uiterlijk vanaf 1 juli 2018 kan de bouwverordening niet meer gebruikt worden als vangnet voor het ontbreken van parkeernormen in bestemmingsplannen. Parkeernormen kunnen vanaf dan alleen nog via bestemmingsplannen juridisch van kracht zijn.

Het vastleggen van parkeernormen in bestemmingsplannen is ongewenst, omdat dan:

---

<sup>1</sup> In een bestaande situatie kunnen parkeernormen worden gebruikt om de parkeersituatie te beoordelen, maar leidt dit niet direct tot de verplichting voor de gemeente of de gebruiker van een perceel om meer parkeerplaatsen te realiseren (zie paragraaf 2.4 en 5.3).

<sup>2</sup> Zie Structuurvisie Buiten Gewoon Castricum 2030, kerndoel 4b Verkeersoverlast verminderen.

<sup>3</sup> Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers, die het benodigde aantal parkeerplaatsen weergeven op een druk moment in een normale week. Omdat het om een hulpmiddel gaat, kan onderbouwd van het kencijfer worden afgeweken. Als een goede onderbouwing niet kan worden gegeven, zijn de kencijfers het beste uitgangspunt dat momenteel voorhanden is. Deze parkeerkencijfers hebben landelijk dan ook een redelijk officiële status.

- voor ieder bestemmingsplan een uitgebreide parkeerparagraaf moet worden opgesteld;
- een lange procedure moet worden gevolgd bij actualisering van de parkeernormen;
- het resultaat een versnipperde vastlegging van de parkeernormen is.

Het is nog onduidelijk hoe parkeren via de Wro op een efficiënte en flexibele geregeld gaat worden. Door een aparte nota Parkeernormen bestuurlijk vast te stellen is de gemeente goed voorbereid op de nieuwe aanpak van parkeren, hoe dat ook geregeld ook gaat worden. In bestemmingsplannen kan dan, net als in de huidige bouwverordening, gewerkt worden met een kwalitatieve normstelling als “voldoende parkeergelegenheid”, waarbij verwezen wordt naar nota Parkeernormen en eventuele uitzonderingen worden aangegeven. De verdere uitwerking hiervan is dan in de nota Parkeernormen opgenomen. Op deze wijze zijn alle parkeernormen gebundeld in één document en kunnen deze in de toekomst eenvoudig en gelijktijdig worden geactualiseerd.

#### *Leeswijzer*

In paragraaf 2 komen de relevante ontwikkelingen aan de orde komt. Daarna wordt in paragraaf 3 kort ingegaan op het verschil tussen parkeerkencijfers en parkeernormen en komen in paragraaf 4 de hierbij te maken bestuurlijke keuzes aan de orde. Tenslotte volgt in paragraaf 5 de door de gemeente Castricum gehanteerde parkeernormensystematiek.

## 2 Ontwikkelingen

Parkeerkencijfers en -normen zijn geen statisch gegeven. Autobezit en -gebruik zijn aan verandering onderhevig. Omdat parkeernormen uitsluitend bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden opgelegd, moet een parkeernorm vele jaren vooruit kijken en hierbij rekening houden met het autobezit van toekomstige bewoners en de mobiliteitsvisie van de gemeente.

### 2.1 Ontwikkeling autobezit en -gebruik

Parkeerproblemen doen zich inmiddels niet langer uitsluitend voor in oudere binnensteden. Bewoners ergeren zich hieraan en de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid in de woongebieden komen hierdoor onder druk te staan. Deze problemen zullen in de toekomst alleen maar toenemen, omdat uit nationale prognoses voor het autobezit blijkt dat de groei van het aantal auto's per huishouden zich in de toekomst zal voortzetten. Wel vlakt deze groei na 2020 wat af als gevolg van vergrijzing en optredende verzadiging van het autobezit<sup>4</sup>.

Recent zijn er signalen dat de populariteit van de auto onder jongeren afneemt. Onder de huidige 20-35-jarigen is het bezit en gebruik van de auto lager dan onder dezelfde leeftijdsgroep tien jaar geleden. Over de oorzaken tast men nog in het duister; het is ook niet zeker of dit een tijdelijk effect is van de crisis dan wel de aankondiging van een trendbreuk<sup>5</sup>. Bij 65-plussers gebeurt bovendien het tegenovergestelde; hun aantal nam tussen 2012 en 2013 met 4 procent toe, terwijl het aantal personenauto's op naam van 65-plussers met bijna 7 procent toenam. In de in 2012 gepubliceerde geactualiseerde parkeerkencijfers (CROW-publicatie 317) is deze trend niet terug te vinden.

Uit de grafiek op de volgend pagina komt naar voren dat het bezit van personenauto's binnen de gemeente Castricum in de afgelopen 9 jaar is toegenomen met 12%. Dit is fors hoger dan de groei van het aantal huishoudens in deze periode van 3,5%. Het aantal personenauto's per 1.000 inwoners in Castricum ligt tussen het landelijke gemiddelde en het gemiddelde voor west Nederland. Ten opzichte van omliggende gemeenten heeft Castricum het hoogste autobezit<sup>6</sup>.

In de periode tot 2040 wordt binnen de gemeente Castricum een lichte groei van het aantal huishoudens verwacht. Opvallend is m.n. de groei van de leeftijdscategorie 55-75 jaar (vergrijzing). Hiervoor is al aangegeven dat vergrijzing tot afvlakking van de groei van het aantal auto's per huishouden leidt. Hier staat tegenover dat vergrijzing leidt tot minder en korter autogebruik en een hoger bezoekerspercentage. Dit in combinatie met verruiming van de openingstijden van voorzieningen en detailhandel leidt tot hogere aanwezigheidspercentages. De mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden hierdoor beperkter.

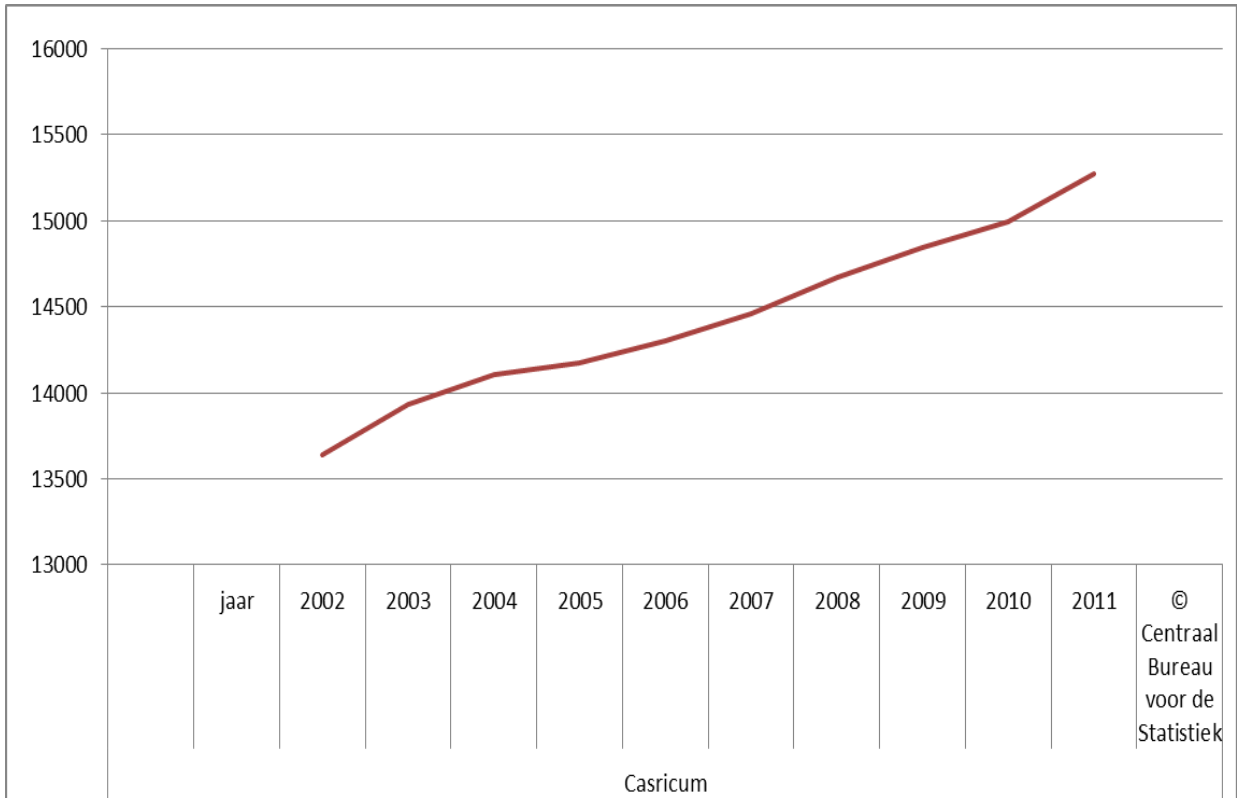
---

<sup>4</sup> Planbureau voor de Leefomgeving, Parkeerproblemen in woongebieden, Oplossingen voor de toekomst, Den Haag, 2008.

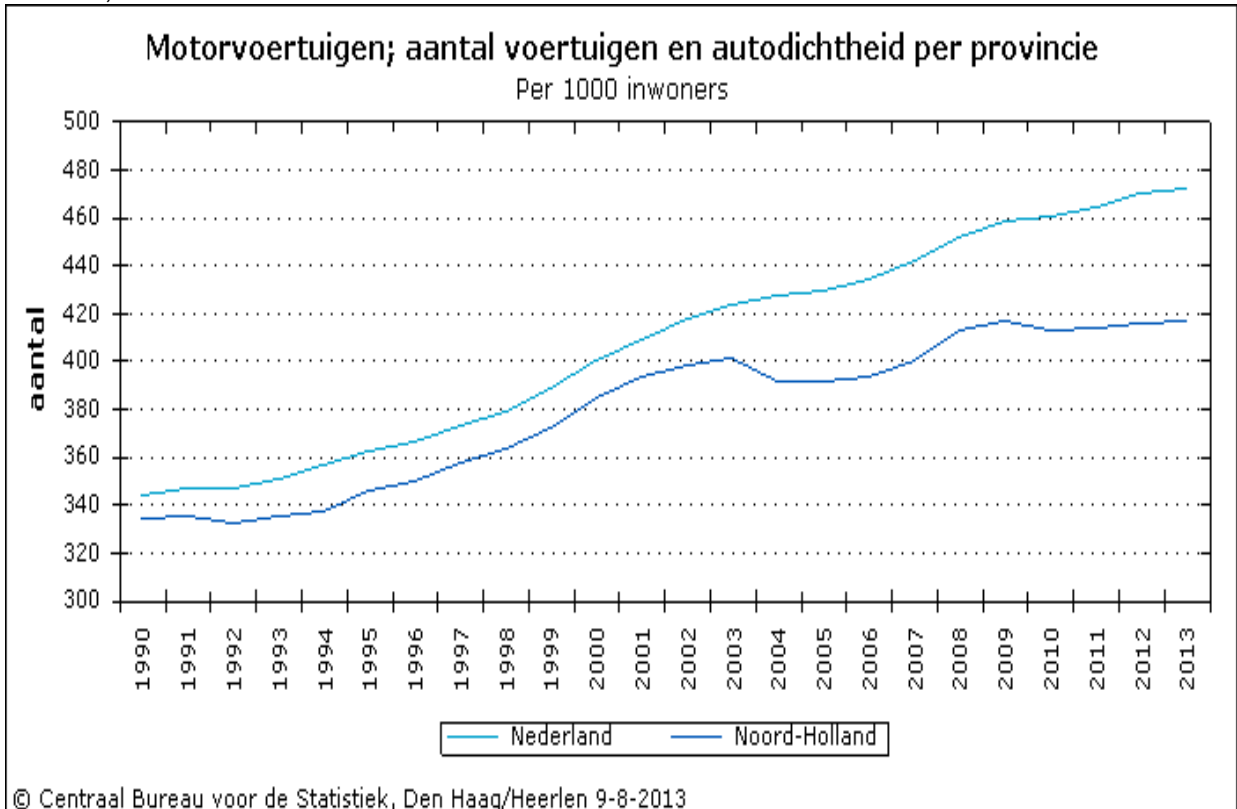
<sup>5</sup> Planbureau voor de leefomgeving, Demografische ontwikkelingen 2010-2040. Ruimtelijke en regionale diversiteit, Den Haag, 2013.

<sup>6</sup> Gemeente Alkmaar Omnibusonderzoek 2007.

Ontwikkeling personenautobezit gemeente Castricum, 2002-2011



Ontwikkeling aantal motorvoertuigen per 1.000 inwoners, Nederland en provincie Noord-Holland, 1990-2013



## 2.2 *Ontwikkeling van nieuwe woon-/werkgebieden*

Om parkeerproblemen in de toekomst te voorkomen, is het bij het aanleggen van nieuwe woongebieden belangrijk dat er realistische parkeernormen worden gehanteerd. Bewoners passen hun autobezit nauwelijks aan de beschikbare parkeergelegenheid aan en het is onwaarschijnlijk dat dit in de toekomst zomaar zal veranderen. Het is daarom van belang om rekening te houden met de eigenschappen van de doelgroep waarvoor wordt gebouwd en ver vooruit te kijken<sup>7</sup>. Door in de ontwerpfase van nieuwe woongebieden (openbare) ruimte te reserveren (spelen, groen), die indien nodig - al dan niet tijdelijk - omgezet kan worden naar een parkeerfunctie, kan in de toekomst in een hogere parkeervraag worden voorzien als het autobezit hoger blijkt te zijn dan verwacht.

Gemeenten hanteren steeds vaker flexibele bestemmingsplannen, om beter in te kunnen spelen op maatschappelijke of economische ontwikkelingen. Ook dit vraagt om voldoende (openbare) ruimte om bij functiewijziging te kunnen voorzien in een hogere parkeervraag.

## 2.3 *Ontwikkelingen binnen bestaande woon-/werkgebieden*

In bestaande woongebieden raken de mogelijkheden om extra parkeerplaatsen in de straat te realiseren langzaam maar zeker uitgeput. Dit geldt nog sterker indien groen en/of speelplekken moeten worden ontzien. Bij inbreiding in bestaande gebieden worden vaak de meer kapitaalkrachtige huishoudens aangetrokken, zodat rekening moet worden gehouden met een hoger autobezit. Hierdoor lijken bij inbreidingen alleen parkeren op eigen terrein en/of gebouwde parkeervoorzieningen uitkomst te bieden om de parkeervraag op te vangen.

## 2.4 *Parkeerproblemen in bestaande situaties*

Parkeernormen kunnen alleen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden opgelegd. In een bestaande situatie kunnen parkeernormen wel gebruikt worden om voor een gebied de parkeerbehoefte te bepalen, maar leidt dit niet direct tot de verplichting om meer parkeerplaatsen aan te leggen.

Als groei van het autobezit onder de primaire doelgroep de oorzaak is van parkeeroverlast, is het een politieke keuze om hier wel/geen oplossing voor te bieden. Het realiseren van extra parkeercapaciteit kent echter zijn grenzen. Een gemeente zal in dat geval faciliteren waar/wanneer het kan (ruimtelijk en financieel), maar reguleren waar het moet. Met parkeernormen kan er in ieder geval voor worden gezorgd dat de parkeersituatie door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet verder verslechtert. Een ontwikkeling zal in dat geval op korte termijn kunnen bijdragen aan een vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving door voor de inbreiding voldoende parkeerplaatsen voor de lange termijn te realiseren.

Als parkeerproblemen ontstaan doordat parkeerplaatsen gebruikt worden door anderen dan waarvoor zij zijn bedoeld, kan de gemeente dit reguleren. Een voorbeeld is de invoering van de blauwe zone in en rondom het centrumgebied van Castricum, waarmee onbedoeld gebruik door werknemers en/of forensen wordt tegengaan.

---

<sup>7</sup> Planbureau voor de Leefomgeving, Parkeerproblemen in woongebieden, Oplossingen voor de toekomst, den Haag, 2008.

### 3 Parkeerkcijfers vs parkeernormen

#### 3.1 Parkeerkcijfers

De door de CROW opgestelde parkeerkcijfers zijn ervaringscijfers die - uitgaande van het principe van 'best practice' - een indicatie geven van de parkeerbehoefte voor een bepaalde functie op een bepaalde plek. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

1. stedelijkheidsklassen: een hogere stedelijkheidsklasse leidt tot een lager parkeerkcijfer. Dit wordt met name verklaard door een andere bevolkingsopbouw, maar ook in beperkte mate door de nabijheid van voorzieningen en een beter aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen;
2. stedelijke zones: in gebieden dicht(er) bij het centrum is het parkeerkcijfer om dezelfde redenen lager. Ook zijn de mogelijkheden voor een wat meer sturend parkeerbeleid in het centrum vaak groter, omdat er sprake is van parkeerregulering;
3. functies: bij de diverse functies is rekening is gehouden met een aandeel bezoekers.

#### 3.2 Parkeernormen

De parkeerkcijfers hebben een onder- en bovengrens (bandbreedte). Deze bandbreedte kan gebruikt worden om de parkeerkcijfers te vertalen naar lokale parkeernormen. Bij deze vertaling spelen vier factoren een rol:

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie (bijv. aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen);
- specifieke eigenschappen van de functie (bijv. wel/geen regionale uitstraling);
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie (lokaal autobezit en autogebruik);
- het gemeentelijk parkeerbeleid.

We spreken pas over parkeernormen zodra een gemeente voor zichzelf passende cijfers heeft ontwikkeld en deze beleidsmatig zijn vastgesteld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen en/of functiewijziging dienen dan de vigerende parkeernormen in acht te worden genomen.

## 4 Bestuurlijke keuzes

### 4.1 Vraagvolgend vs sturend parkeerbeleid

Parkeerbeleid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kan vraagvolgend of sturend zijn:

- vraagvolgend parkeerbeleid is gericht op het vermijden van parkeeroverlast op straat. Het parkeeraanbod dient dan voldoende te zijn om de huidige en toekomstige parkeervraag te beantwoorden;
- sturend parkeerbeleid is gericht op beperking van niet-noodzakelijk autogebruik. Het parkeeraanbod dient dan lager te zijn dan de huidige parkeervraag. Deze keuze is enkel verantwoord indien voldoende alternatieven voorhanden zijn (openbaar vervoer, fiets) en/of er regulerende parkeermaatregelen zijn getroffen om parkeeroverlast te vermijden (tarifiering, blauwe zone, vergunninghoudersgebied, wegsleepregeling, e.d.).

De keuze tussen vraagvolgend of sturend parkeerbeleid heeft effect op de hoogte van de parkeernormen: vraagvolgend parkeerbeleid gaat uit van ruime parkeernormen, terwijl sturend parkeerbeleid uitgaat van krappe parkeernormen.

Op landelijk niveau is het beleid veranderd van sturend en gericht op het terugdringen van autobezit en –gebruik naar een vraagvolgend beleid dat gericht is op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte (nota Mobiliteit, 2004). Daarbij wordt ernaar gestreefd om de gebruiker te verleiden een keuze te maken voor een gewenst vervoermiddel, zodat de leefbaarheid en de bereikbaarheid gegarandeerd blijven. De meeste gemeenten hebben een niet-realistisch sturend parkeerbeleid inmiddels losgelaten en hanteren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een vraagvolgend parkeerbeleid.

#### Keuze

Het parkeerbeleid van de gemeente Castricum bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is vraagvolgend. Hier wordt uitvoering aan gegeven door de bovengrens van het parkeerkencijfer uit CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012) als vertrekpunt te hanteren voor het bepalen van de parkeernorm.

Verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid vindt plaats door:

- bij ruimtelijke ontwikkelingen aandacht te hebben voor voldoende ruimte voor andere functies, zoals ontmoeten, spelen en groen;
- selectief gebruik van de auto te stimuleren, bijv. door te zorgen voor adequate fietsvoorzieningen.

### 4.2 Starre vs flexibele parkeernormen

In het verleden gebruikten veel gemeenten ‘harde’ parkeernormen, een vaste waarde waarvan niet wordt afgeweken. Dit is een vrij starre manier om voldoende parkeergelegenheid te realiseren. Flexibele parkeernormen bieden ruimte voor maatwerk. Door te werken met minimumnormen is er al ruimte om naar boven af te wijken. Per geval dient bekeken te worden of er ruimte is om naar beneden af te wijken, zonder dat er sprake is van ongewenste afwenteling van de parkeerdruk op de omgeving.

#### Keuze

De door de gemeente Castricum gehanteerde parkeernormen zijn flexibel, indien met een gedegen onderbouwing aannemelijk kan worden gemaakt dat er geen sprake is van ongewenste afwenteling van de parkeerdruk op de omgeving.

### 4.3 Maatwerk

Flexibele parkeernormen betekenen dat per situatie maatwerk mogelijk is. Hierbij gaat het om maatwerk voor:

- het vereiste aantal parkeerplaatsen;

- de verhouding privé vs openbare parkeerplaatsen;
- de locatie/licging van de te realiseren parkeerplaatsen;
- evt. parkeergelegenheid voor bepaalde doelgroepen.

#### *Dubbelgebruik*

De parkeervraag van de verschillende functies is niet altijd op hetzelfde moment. Hierdoor is in een gebied met menging van functies gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. De totale parkeervraag is dan lager dan een eenvoudige optelsom van de parkeervraag per functie. De ervaring leert dat in de praktijk de mogelijkheden voor dubbelgebruik beperkter zijn dan gedacht. Dit geldt met name voor dubbelgebruik tussen vaste gebruikers. Door verruiming van de openingstijden en dubbelgebruik van gebouwen wordt ook dubbel gebruik tussen bezoekers steeds lastiger.

In bijlage 1 zijn de bij dubbelgebruik te hanteren aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 317 opgenomen.

#### *Vervoersmanagement en/of fietsparkeren*

Met vervoersmanagement kunnen bedrijven de modal split van hun personeel beïnvloeden ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer. Mogelijkheden hiervoor zijn er binnen Castricum met name voor bedrijven waarvan het personeel en/of de bezoekers op korte (fiets)afstand woont. De focus hierbij ligt op autoritten korter dan 7,5 kilometer. Deze korte ritten vormen meer dan vijftig procent van het totale aantal autoritten en zijn bovengemiddeld vervuilend. Door groei van het aantal elektrische fietsen kan de fiets ook voor grotere afstanden een concurrerend alternatief voor de auto worden.

Met bijvoorbeeld adequate fietsparkeervoorzieningen kan gebruik van de fiets door personeel en/of klanten worden bevorderd, waardoor soms volstaan kan worden met een lagere parkeernorm voor personenauto's. In andere situaties kan een fietsparkeernorm als eis worden opgelegd om overlast voor omwonenden en passanten te voorkomen. Dit betreffen voornamelijk experimenten. In winkelstraten is openbare fietsparkeergelegenheid voor bezoekers vaak al in het profiel opgenomen.

CROW-publicaties 291 (Leidraad fietsparkeren), 310 (Effectief terugdringen van korte ritten) en 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) worden hierbij als richtlijn gehanteerd. In bijlage 2 is de paragraaf kencijfers fietsparkeervoorzieningen uit laatstgenoemde CROW-publicatie opgenomen.

#### *Vrijstelling bij gewenste ontwikkelingen (belangenafweging)*

Het college van b & w kan in uitzonderingsgevallen ontheffing verlenen van (een deel van) de parkeernorm wanneer naar het oordeel van het college van b & w het belang van realisatie van het bouwplan zwaarder weegt dan het de nadelen van het niet realiseren van de parkeernorm.

#### *Privé vs openbare parkeerplaatsen*

Bij de parkeerkencijfers is uitgegaan van een zekere mate van uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen. Bij privé parkeerplaatsen gaat dit niet op, waardoor het gebruik van deze parkeerplaatsen lager is. Daarom dient in ieder geval het bezoekersdeel van de parkeernorm openbaar te zijn. In beginsel wordt dit als volgt opgelost:

- bij woningen wordt maximaal één parkeerplaats als privé parkeerplaats gerealiseerd. Het resterende deel van de parkeernorm betreft in beginsel openbare parkeerplaatsen;
- bij bedrijven wordt het bezoekersdeel als openbare parkeerplaatsen aangelegd.



Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Deze parkeerplaatsen tellen daarom niet altijd volledig mee als parkeernorm. In bijlage 3 is aangegeven in welke mate parkeerplaatsen op eigen erf bij woningen meetellen bij het realiseren van de parkeernorm.

De ervaring leert dat goede afspraken over de openbaarheid van parkeerplaatsen op privé terreinen en het beheer hiervan door de eigenaar op termijn tot problemen leidt. Daarom worden openbare parkeerplaatsen bij voorkeur ook op door de gemeente beheerde grond gerealiseerd (evt. na overdracht).

Bij parkeerplaatsen/-garages op privé terrein dient goed juridisch te worden vastgelegd, dat deze ruimte ook een parkeerplaats blijft. Aandachtspunt bij parkeergelegenheid op privé terrein is tevens voorkomen dat de parkeerplek los van de functie waarvoor deze is gerealiseerd kan worden verkocht.

#### *Logische plek*

Alleen parkeerplekken die op een logische plek liggen, zullen daadwerkelijk gebruikt worden voor de functie waarvoor zij zijn aangelegd. Hiertoe dient o.a. gelet te worden op: de ligging en afstand van de parkeergelegenheid ten opzichte van de bestemming (en andere bestemmingen/parkeerplaatsen in de omgeving). Ook dient gelet te worden op de sociale veiligheid van de locatie. Bijlage 4 bevat een tabel met de geaccepteerde maximale loopafstanden van de verschillende doelgroepen tot een bestemming.

#### *Gebruiksgemak van de parkeergelegenheid*

Het gebruiksgemak van een parkeerplaats is met name afhankelijk van de maatvoering van de parkeerplaats en de rijweg. Uitgangspunt hierbij is dat de meeste personenauto's er zonder moeite kunnen parkeren. Bijlage 5 bevat een opsomming van de belangrijkste maatvoeringen die hierbij worden gehanteerd.

#### *Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen*

Landelijk is er geen beleid vastgesteld voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Wel is hiervoor in CROW-publicatie 317 en de ASVV 2012 de volgende richtlijn opgenomen:

- minimaal 5% algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen, zoals bioscoop, bibliotheek of gemeentehuis;
- de afstand van algemene gehandicaptenparkeerplaats tot de ingang van de functie waarvoor deze wordt aangelegd is zo klein mogelijk en minder dan 50 meter;
- op grote openbare parkeerterreinen en -garages is 1 op de 50 parkeerplaatsen (2%) een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Hierbij is aandacht nodig voor de looproute op het parkeerterrein of de nabijheid van de lift.

In CROW-publicatie 177 is de richtlijn voor de maatvoering en inrichting van een algemene gehandicaptenparkeerplaats opgenomen.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt ruimte gereserveerd om gehandicaptenparkeerplaatsen conform deze richtlijn te realiseren. Het daadwerkelijke aantal te realiseren algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (verkeersbesluit) is maatwerk:

- bij te weinig algemene gehandicaptenparkeerplaatsen komt de bereikbaarheid in het geding;
- te veel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is echter ook ongewenst, in verband met draagvlak voor parkeervoorzieningen voor gehandicapten.

### *Laden en lossen*

De bevoorrading van winkels/bedrijven vindt plaats met grotere voertuigen. Om op acceptabele afstand van de bestemming veilig en zonder belemmering van de doorstroming te kunnen laden en lossen kan het realiseren van een laad-/loshaven worden voorgeschreven. In winkelstraten heeft de gemeente deze vaak al in het profiel opgenomen.

### *Oplaadpunten elektrische voertuigen*

In 2012 is gemeentelijk beleid vastgesteld voor het realiseren van oplaadpunten voor elektrisch voertuigen. Hieraan kan bij het bepalen van de parkeernorm uitvoering worden gegeven.

### *Kiss & Ride*

Bij voorzieningen waar halen en brengen van personen veel voorkomt, zoals het NS-station en basisscholen, leidt dit vaak tot problemen met de verkeersveiligheid en/of doorstroming. Het realiseren van een zgn. kiss & ride strook kan hiervoor een oplossing bieden. De ASVV 2004 bevat kengetallen en richtlijnen voor het bepalen van de gewenste aantallen parkeerplekken, de inrichting van deze parkeergelegenheid en de ligging ten opzichte van de bestemming. Kiss & ride is echter nog geen uitontwikkeld concept, zodat per geval moet worden beoordeeld of en hoe dit kan worden toegepast.

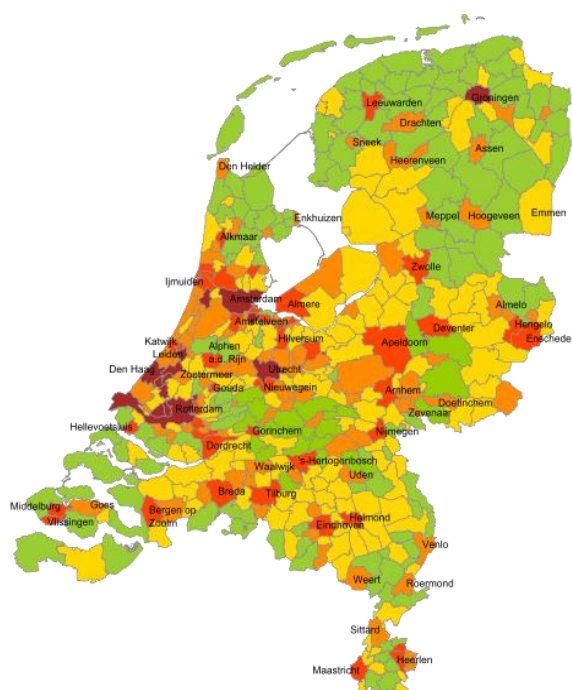
## 5 Parkeernormen gemeente Castricum

### 5.1 Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

De gemeente Castricum hanteert de door de CROW opgestelde parkeerkencijfers als vertrekpunt bij het bepalen van de parkeernorm. De parkeerkencijfers verschillen per (1) stedelijkheidsklasse, (2) gebied binnen een plaats en (3) functie. In deze subparagraaf wordt aangegeven welke parkeerkencijfers de gemeente Castricum hanteert.

#### 5.1.1 Stedelijkheidsklasse gemeente Castricum

De omgevingsadressendichtheid is de maat voor stedelijkheid. De omgevingsadressendichtheid van een adres is het aantal adressen binnen een cirkel van één kilometer rond dat adres. Per blok van 500 bij 500 meter wordt de omgevingsadressendichtheid uitgerekend voor een (mogelijk fictief) adres in het midden van dat blok, en vervolgens toegekend aan alle adressen in dat hele blok.



#### Legenda

	Niet stedelijk
	Weinig stedelijk
	Matig stedelijk
	Sterk stedelijk
	Zeer sterk stedelijk

Stedelijkheid	Aantal adressen per km <sup>2</sup>
zeer sterk stedelijk	meer dan 2500
sterk stedelijk	1500 – 2500
matig stedelijk	1000 – 1500
weinig stedelijk	500 – 1000
niet stedelijk	minder dan 500

Stedelijkheid in Nederland. Bron: CBS

De omgevingsadressendichtheid in de gemeente Castricum bedroeg in 2008 1.154.

#### Conclusie

De categorie matig stedelijk is van toepassing in de gemeente Castricum.

#### 5.1.2 Gebieden binnen de gemeente Castricum

In CROW-publicatie 317 worden bij de parkeerkencijfers binnen een gemeente vier stedelijke zones onderscheiden:

1. centrum;
2. schil/overloopgebied;
3. rest bebouwde kom;
4. buitengebied.

Naarmate de afstand tot het centrum groter wordt, neemt het parkeerkencijfer toe. In bijlage 6 is op kaartjes aangegeven in welk deel van de gemeente Castricum welk stedelijke zone van toepassing is.

### 5.1.3 Functies

In CROW-publicatie 317 (oktober 2012) zijn de te hanteren parkeerkencijfers per functie opgenomen. Hierbij worden voor woningen wat betreft prijsklasse drie categorieën onderscheiden. In onderstaande tabel is aangegeven hoe deze categorieën zich verhouden tot de in de Regionale woonvisie gehanteerde categorieën.

Regionale woonvisie	Koopwoningen	Parkeerkencijfers CROW koop	Huurwoningen	Parkeerkencijfer CROW huur
Categorie 1	Koopprijsgrens Rijk < € 172.750	Goedkoop	Kernvoorraad < € 535	Goedkoop < € 681
Categorie 2	€ 172.750 - 225.000		Huurtoeslaggrens = € 535 - 681	
Categorie 3	€ 225.000 - 325.000	Midden	Vrije sector > € 681	Midden = € 681 – 1.000
Categorie 4	> € 325.000	Duur		Duur > € 1.000

Voor bedrijven spreken de functies meestal voor zich. Soms is maatwerk nodig om te bepalen welke functie uit CROW-publicatie 317 van toepassing is. In bijlage 7 zijn de te hanteren parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 317 opgenomen.

### 5.2 Parkeernormensystematiek gemeente Castricum bij nieuwe ontwikkelingen

Samengevat wordt het aantal te realiseren parkeerplaatsen op onderstaande wijze bepaald.

1. voor het bepalen van de parkeernorm wordt uitgegaan van de kencijfers parkeren uit CROW-publicatie 317;
2. hierbij wordt in de gehele gemeente stedelijkheidsklasse 'matig stedelijk' gehanteerd en aan de hand van de kaartjes in bijlage 6 wordt bepaald welke stedelijke zone van toepassing is;
3. in verband met het vraagvolgende parkeerbeleid en de verwachte verdere groei van het autobezit wordt vervolgens de bovengrens als vertrekpunt gehanteerd voor het bepalen van de parkeernorm;
4. dit kan in overleg met de initiatiefnemer worden verfijnd - door bijv. te corrigeren voor dubbel gebruik of een lager autobezit/-gebruik van de doelgroep waarvoor wordt gebouwd - indien met een gedegen onderbouwing aannemelijk kan worden gemaakt dat er ook op lange termijn geen sprake is van ongewenste afwenteling van de parkeerdruk op de omgeving (maatwerk);
5. tenslotte wordt het aantal te realiseren parkeerplaatsen naar beneden afgerond.

Bij inbreiding of sloop/nieuwbouw wordt de parkeernorm op dezelfde wijze bepaald als bij een geheel nieuwe ontwikkeling.

### 5.3 Parkeernormensystematiek gemeente Castricum bij functieverandering en/of -vergroting

De systematiek is hetzelfde als bij een nieuwe ontwikkeling. Bij functieverandering is het echter niet mogelijk om de initiatiefnemer verantwoordelijk te stellen voor evt. parkeertekorten uit het verleden. Daarom wordt bij functieverandering de berekende parkeereis op grond van de nieuwe functie verminderd met de parkeereis van de laatst actieve functie. Hierbij wordt rekening gehouden met eventuele verandering van

piekmomenten. Het bestaande aantal parkeerplaatsen wordt hier vervolgens bij opgeteld. Voor de omgeving blijft de parkeersituatie dan ongewijzigd.

Om dezelfde reden, wordt bij functievergroting uitsluitend voor de uitbreiding een parkeernorm opgelegd. Indien de uitbreiding ten koste gaat van bestaande parkeergelegenheid, dient dit te worden gecompenseerd.

#### *Twee rekenvoorbeelden ter verduidelijking*

##### Functieverandering

Een eigenaar benadert de gemeente met het verzoek om een biljard/snookercentrum (300 m<sup>2</sup>) buiten het centrumgebied om te zetten naar de functie dansstudio. Op eigen grond bevinden zich in de huidige situatie 2 parkeerplaatsen.

Bij de huidige functie hoort een parkeerkcijfer van 1,6 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup>, ofwel 4,8 parkeerplaatsen. Bij de gewenste functie hoort een parkeerkcijfer van 6,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup>, ofwel 18 parkeerplaatsen. Mogelijkheden voor dubbel ruimtegebruik ontbreken.

De te realiseren extra parkeereis bedraagt dan  $(18 - 4,8 =) 13,2$  parkeerplaatsen, waarmee er afgerond in totaal 15 parkeerplaatsen zijn voor de nieuwe functie. Net als in de huidige situatie is dit 3 parkeerplaatsen minder dan op grond van de huidige parkeerkcijfers nodig is. Voor de omgeving blijft de parkeersituatie dan ongewijzigd.

##### Functievergroting

Een eigenaar benadert de gemeente met het verzoek om een kantoor met baliefunctie uit te mogen breiden van 200 naar 300 m<sup>2</sup>. Deze uitbreiding gaat ten koste van 2 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bij deze functie hoort een parkeerkcijfer van 3,3 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup>. 100 m<sup>2</sup> uitbreiding betekent dan dat 3 parkeerplaatsen extra dienen te worden gerealiseerd. De uitbreiding gaat bovendien ten koste van 2 bestaande parkeerplaatsen, die dienen te worden gecompenseerd. In totaal bedraagt de parkeernorm voor deze uitbreiding dan 5 parkeerplaatsen. Voor de omgeving blijft de parkeersituatie dan ongewijzigd.

#### *5.4 Te doorlopen stappen*

Hiervoor is aangegeven op welke wijze de parkeernorm wordt bepaald. Naast het aantal parkeerplaatsen zijn bij de parkeernorm vooral de ligging en maatvoering van de parkeerplaatsen van belang.

Uitgangspunt is realisering van de parkeernorm op eigen terrein. Eigen terrein betreft hierbij het te ontwikkelen gebied, inclusief de nieuw te ontwikkelen openbare ruimte. Dit is dus een ruimere definitie dan eigen erf. Bij nieuwe ontwikkelingen maakt de openbare ruimte immers deel uit van de ontwikkeling. De uit de ontwikkeling voortvloeiende parkeervraag dient dan in het plan te worden verwerkt.

Hiervan kan worden afgeweken, bijv. als realisering op eigen terrein om verkeerstechnische of stedenbouwkundige redenen ongewenst. Bij inbreidingen ontbreekt vaak ook de ruimte voor de realisering van extra parkeerplaatsen op eigen terrein. In deze situatie worden de volgende stappen doorlopen:

1. beoordeeld wordt of door aanpassing van het plan voldaan kan worden aan de parkeernorm. De initiatiefnemer dient hiertoe aannemelijk te maken dat het bouwplan niet meer haalbaar is door bijv. meer parkeerplaatsen te realiseren of het oppervlakte te verkleinen;

2. indien dit aantoonbaar niet mogelijk is, wordt beoordeeld of in de directe omgeving kan worden voorzien in de parkeerbehoefte. Ontheffing van de verplichting om op eigen terrein te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid is mogelijk:
  - a. door op een nabijgelegen privé terrein van de initiatiefnemer of van derden structureel te voorzien in de parkeerbehoefte;
  - b. door op kosten van de initiatiefnemer in de openbare ruimte extra parkeerplaatsen te realiseren. Criteria hierbij zijn o.a. de locatie van deze parkeergelegenheid t.o.v. de bestemming, beschikbare ruimte, verkeersveiligheid en kwaliteit van de woonomgeving;
  - c. te beoordelen of gebruik kan worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen in de omgeving<sup>8</sup>. De initiatiefnemer dient dan aan de hand van een parkeerdrukonderzoek aan te tonen dat de parkeerdruk na ingebruikname niet hoger wordt dan 85%<sup>9</sup>;
3. indien de (extra) parkeervraag van een ruimtelijke ontwikkeling niet structureel kan worden opgevangen op eigen terrein of terrein van derden kan de ruimtelijke ontwikkeling geen doorgang vinden. In uitzonderlijke gevallen kan het college van b & w ontheffing verlenen van het realiseren van (een deel van) de parkeernorm, indien naar het oordeel van college het belang van de realisatie zwaarder weegt dan de nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

#### Ad. 2.b & 2c: Afkoopregeling

Met de hiervoor beschreven te doorlopen stappen is verzekerd dat het afwentelen van de eigen parkeervraag op de openbare ruimte niet de regel wordt. Het is aan het college om te bepalen of zij de verplichting van de initiatiefnemer om te zorgen voor voldoende openbare parkeergelegenheid over wil nemen. Hiervoor is al aangegeven dat dit mogelijk is door (1) nieuwe openbare parkeergelegenheid aan te leggen of door (2) bestaande openbare parkeergelegenheid in de omgeving hiervoor beschikbaar te stellen.

Het realiseren van extra parkeergelegenheid in de openbare ruimte of het gebruik van bestaande openbare parkeergelegenheid wordt geregeld met een privaatrechtelijke overeenkomst. Op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening worden hierbij financiële voorwaarden gesteld (afkoopregeling). De afgelopen jaren is als tarief een eenmalige bijdrage voor de initiatiefnemer gehanteerd van € 3.000, excl. BTW per parkeerplaats. Indexering heeft niet plaatsgevonden.

De tot nu toe gevraagde bijdrage is erg laag in vergelijking tot de kosten van realisering van parkeergelegenheid op eigen terrein. Het is gewenst om dit tarief aan te passen en hierbij onderscheid te maken tussen (1) de aanleg van nieuwe parkeergelegenheid en (2) het gebruik van bestaande openbare parkeergelegenheid. Dit leidt tot de volgende tarieven:

---

<sup>8</sup> In gebieden waar parkeren gereguleerd is (bijv. blauwe zone) is het afkopen van het gebruik van restcapaciteit in de openbare ruimte vooralsnog niet mogelijk. Op dit moment wordt de blauwe zone in en rondom het centrumgebied van Castricum gefaseerd uitgebreid. Na realisatie wordt het beleid geëvalueerd; een belangrijk aandachtspunt hierbij is de mogelijkheid om aan bewoners een tweede ontheffing te verstrekken. Pas als duidelijk is dat parkeercapaciteit ontbreekt voor een ruimhartiger ontheffingenbeleid, kan restcapaciteit in dit gebied eventueel gebruikt worden om de parkeervraag van ruimtelijke ontwikkelingen op te vangen.

Gebruik van bermen als parkeergelegenheid is in het kader van de afkoopregeling eveneens niet toegestaan.

<sup>9</sup> CROW-publicatie 317 bevat een tabel met de maatgevende periode voor het bepalen van de parkeervraag.

- het tarief voor het afkopen van de verplichting om zelf te voorzien in voldoende parkeergelegenheid, waarbij in de openbare ruimte extra parkeerplaatsen dienen te worden aangelegd, bedraagt € 10.000, excl. BTW (prijspeil 2013);
- het tarief voor het afkopen van de verplichting om zelf te voorzien in voldoende parkeergelegenheid, waarbij gebruik kan worden gemaakt van restcapaciteit in de openbare ruimte, bedraagt € 5.000, excl. BTW (prijspeil 2013);
- deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de CBS-index voor de GWW-sector (grond, water, wegen).

Het eerstgenoemde tarief is gebaseerd op de gemiddelde reële stichtingskosten van een parkeerplaats op het maaiveld, incl. ontsluiting (grond en aanleg)<sup>10</sup>. Bij gebruik van bestaande openbare parkeergelegenheid zijn er geen aanlegkosten, waardoor volstaan kan worden met een lager tarief. Parkeerplaatsen die in het kader van de afkoopregeling zijn gerealiseerd, zijn openbaar.

Om de uit de afkoopregeling voortvloeiende inkomsten en verplichtingen in de toekomst goed te regelen, wordt een voorziening Parkeren ingesteld. Uitgangspunt is dat deze voorziening kostenneutraal functioneert. De voorziening wordt gevoed met de inkomsten op grond van de afkoopregeling, waarbij de gemeente de verplichting op zich neemt om extra parkeergelegenheid aan te leggen in de openbare ruimte. Indien de gemeente binnen een redelijke termijn (maximaal 10 jaar) niet aan de verplichting tot aanleg van extra parkeerplaatsen heeft voldaan, wordt op verzoek van de initiatiefnemer het gestorte bedrag – zonder toevoeging van rente – terugbetaald. Indien na afwikkeling van de met particulieren afgesloten overeenkomsten een batig saldo overblijft, wordt dit normaal gesproken overgeboekt naar de algemene middelen.

Ontvangen bijdragen voor het gebruik van bestaande parkeergelegenheid worden niet toegevoegd aan de voorziening Parkeren, omdat hier in de toekomst geen financiële verplichtingen uit voortvloeien, die niet al elders zijn gedekt. Deze inkomsten gaan dan normaal gesproken naar de algemene middelen.

Voorgesteld wordt om een bestemmingsreserve Parkeren in te stellen, die gevoed wordt door:

- eventueel batig saldo uit de hiervoor genoemde voorziening Parkeren;
- inkomsten op grond van de afkoopregeling, waarbij gebruik kan worden gemaakt van bestaande parkeergelegenheid;
- overige gelden die bij besluit van de gemeenteraad worden bestemd voor storting in de bestemmingsreserve Parkeren.

De bestemmingsreserve Parkeren kan vervolgens gebruikt worden ter dekking van onderzoek en maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid in bestaande gebieden met een hoge parkeerdruk, zoals:

- het aanleggen van extra parkeergelegenheid in gebieden waar het in verleden gerealiseerde parkeeraanbod niet meer overeenstemt met de parkeervraag;
- maatregelen ter optimalisering van de benutting van de openbare parkeercapaciteit;
- parkeerregulerende maatregelen;
- maatregelen ter stimulering van selectief gebruik van de auto.

---

<sup>10</sup> De kosten voor onderhoud en beheer worden binnen het reguliere onderhoud meegenomen. De ambtelijke capaciteit voor het realiseren van extra parkeergelegenheid en het beheer van de ontvangen bijdragen wordt opgevangen binnen de bestaande ambtelijke organisatie.

Op deze wijze is niet alleen gewaarborgd dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeersituatie in de omgeving niet verslechtert, maar komen tevens middelen beschikbaar om bestaande parkeersituaties te verbeteren.

#### *5.5 Overgangsregeling*

Deze nota Parkeernormen Castricum 2013 treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking. In sommige bestemmingsplannen zijn parkeernormen opgenomen. In dat geval gaan de in het bestemmingsplan opgenomen parkeernorm voor de op basis van deze nota berekende parkeernorm. Meestal wordt in het bestemmingsplan verwezen naar de stedenbouwkundige bepalingen van de plaatselijke bouwverordening. In de hiërarchie komt na het bestemmingsplan de plaatselijke bouwverordening. De parkeernormen in deze nota zijn hier een uitwerking van. Dus als er in het bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen of als er in het bestemmingsplan wordt doorverwezen naar de bouwverordening of de nota Parkeernormen, gelden de normen uit deze nota.

Het ontwikkelen van een locatie duurt vaak meerdere jaren. Indien voor een locatie een vergaande bouwplanontwikkeling is ingezet, zijn gewoonlijk al in een vroeg stadium - met instemming van het college of de gemeenteraad - schriftelijke afspraken gemaakt over de toe te passen parkeernorm. Op basis van het vertrouwensbeginsel is het dan net zo plausibel om de parkeernormen uit die schriftelijke afspraken te gebruiken als de parkeernormen uit deze nota Parkeernormen. De overgangsregeling houdt in dat reeds in gang gezette bouwinitiatieven, waarbij met de gemeente afspraken zijn gemaakt over de toe te passen parkeernorm, nog maximaal drie jaar na bekendmaking van de deze nota de tijd krijgen om een omgevingsvergunning in te dienen op basis van de eerder gemaakte afspraken. Bij gedurende langere tijd toepassing van een gedateerde parkeernorm zal er al snel sprake zijn van een onvoldoende kwaliteit van de openbare ruimte. Het parkeeraanbod stemt dan niet overeen met de parkeervraag van toekomstige bewoners, met als gevolg een negatief effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid.