



Beleidsnotitie parkeernormen Bloemendaal 2019

1. Aanleiding, doel en begrippen

Aanleiding voor deze Parkeernota is de wijziging in de Woningwet. De Woningwet is gewijzigd met de Reparatielwet BZK 2014 (in werking 29 november 2014). De wijziging gaat onder andere over de intrekking van de grondslag voor de stedenbouwkundige voorschriften in een bouwverordening. Daardoor moeten de stedenbouwkundige voorschriften, zoals het voorzien in voldoende parkeerplaatsen, nu in het bestemmingsplan zelf worden geregeld. Bloemendaal voorziet daarin nu door op te nemen, dat de parkeerkentallen van het CROW (*) worden aangehouden (zoals opgenomen in de meest recente uitgave van het ASVV). Het is echter wenselijk, deze algemene parkeerkentallen nader te specificeren naar de Bloemendaalse situatie. Ook bestaat behoefte aan aanvullende beleidsregels over het toepassen van parkeernormen in specifieke gevallen. Dat kan bijvoorbeeld door in een bestemmingsplan te verwijzen naar een Parkeernota.

(*) CROW = kenniscentrum voor regelgeving en advies in de weg- en waterbouw en verkeerstechniek

(**) ASVV = handboek met aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen

Doel

Het doel van de Parkeernota is tweeledig:

- faciliteren van parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen, om zowel op het terrein van de ontwikkeling zelf als in de omgeving een zo goed mogelijke parkeersituatie te waarborgen;
- inzicht geven in de eisen en parkeernormen die worden gehanteerd bij ruimtelijke plannen.

Toepassing van de Parkeernota

In vastgestelde bestemmingsplannen is doorgaans opgenomen, dat het 'parkeren' wordt beoordeeld aan de hand van de meest actuele versie van de ASVV-parkeerkencijfers (**) van het CROW (uitgave 317). Deze beleidsnotitie vertaalt de (algemene) parkeerkencijfers naar (specifieke) parkeernormen, zoals die worden aangehouden voor ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Bloemendaal.

Toepassingsbereik

Deze Parkeernota is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en herontwikkelingen. Het kan gaan om een bestemmingsplan of een principeverzoek, maar ook om een concreet bouwproject (woning, winkel, horeca, zorg etc.), een bestemmingswijziging of een uitbreiding van een bestaande voorziening.

De Parkeernota is niet van toepassing op bestaande parkeervraagstukken (zoals bijvoorbeeld een bestaande parkeerdruk) in een bestaande (woon)omgeving. De reden hiervoor is, dat de bestaande omgeving veelal is ontwikkeld en gerealiseerd op basis van oudere normen (of zonder normen). Een oplossing voor deze parkeervraagstukken is maatwerk en in veel gevallen alleen te realiseren met een integrale aanpak, bijvoorbeeld om bij een reconstructie te kijken naar de aanleg van extra parkeerplaatsen of het invoeren van parkeervergunningen of betaald parkeren.

Leeswijzer

De Parkeernota beschrijft, hoe het parkeerontwerp bij ruimtelijke ontwikkelingen tot stand komt. Deze systematiek kent vijf stappen. Voor de duidelijkheid worden eerst de belangrijkste begrippen toegelicht en daarna de uitleg van de vijf stappen.

Begripsbepalingen

Parkeerkentallen = door het CROW aanbevolen aantallen parkeerplaatsen per gebruiksfunctie, met onderscheid naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zones. De kentallen kennen (soms forse) marges, die per gemeente specifiek moeten worden vertaald naar parkeernormen.

Parkeernormen = het aanbevolen aantal parkeerplaatsen per gebruiksfunctie (wonen, werken etc.) in de gemeente-specifieke situatie (vertaling van de CROW-parkeerkentallen).

Parkeereis = het totale aantal volwaardige parkeerplaatsen (netto) dat in een specifiek ontwikkelproject moet worden gerealiseerd. In het eenvoudigste geval is dat een rekensom (bijv. aantal woningen x parkeernorm voor het betreffende woningtype), maar bij niet-standaard parkeeroplossingen (standaard = een vrij toegankelijke parkeerplek op maaiveld) of bij gemengde gebruiksfuncties (= divers ruimtelijk programma) is het vaak nodig een parkeerbalans te berekenen.

Parkeerbalans = manier om een parkeereis te berekenen in ontwikkelprojecten met een divers programma (meerdere gebruiksfuncties, gecombineerd gebruik) en bij niet-standaard parkeeroplossingen (zoals garages die voor minder dan één volwaardige parkeerplaats meetellen).

Parkeerplaats = ruimte waar één personenauto kan worden geparkeerd.

Volwaardige parkeerplaats = een parkeerplaats die feitelijk vrij en zonder belemmeringen toegankelijk is voor de gebruiker (zowel openbaar als niet-openbaar); parkeerplaatsen die niet vrij toegankelijk zijn (of die in de praktijk vaak voor andere doeleinden worden gebruikt, zoals garages) tellen in de parkeerbalans voor minder dan één volwaardige parkeerplaats (zie de berekeningstabel op pag. 6).

Parkeerontwerp = de plantekening waaruit moet blijken dat aan de parkeereis (= netto aantal volwaardige parkeerplaatsen) wordt voldaan.

2. De systematiek: bepalen van het parkeerontwerp in vijf stappen

Stap 1: vastleggen van kentallen van de parkeerbehoefte bij verschillende gebruiksfuncties

- De kentallen (met marges) van de parkeerbehoefte bij verschillende gebruiksfuncties (wonen, werken, winkelen etc.) van kennisinstituut CROW dienen als basis. Deze kentallen worden periodiek geactualiseerd op basis van (landelijke) ervaringscijfers. Ze zijn terug te vinden in de CROW-uitgave ASVV nr. 381.

Stap 2: van parkeerkentallen naar parkeernormen

- De parkeerkentallen worden vertaald naar gemeente-specifieke parkeernormen, door de marges van de kentallen in te vullen aan de hand van gemeente-specifieke kenmerken: de stedelijkheidsgraad, het autobezit per huishouden, de gebiedsfuncties en eventueel eigen gemeentelijk parkeerbeleid (sturend of faciliterend).

Stap 3: van parkeernormen naar parkeereis

- Aan hand van de parkeernormen wordt uitgerekend, hoeveel volwaardige parkeerplaatsen nodig zijn (bijv. parkeernorm x aantal woningen). Dat aantal is de parkeereis.
- Als er meerdere gebruiksfuncties zijn (bijv. wonen en werken) wordt beoordeeld of dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (berekenen van parkeereis in parkeerbalans).

Stap 4: van parkeereis naar parkeerontwerp

- Als het totale aantal volwaardige parkeerplaatsen bekend is, wordt bepaald hoe (op maaiveld, in een garage) en waar deze worden gerealiseerd (op eigen terrein of openbaar en op welke loopafstand van de ontwikkelingslocatie).
- Als parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de vorm van garageboxen of opritten wordt mogelijk een functionele aftrek toegepast omdat deze parkeervoorzieningen niet als volwaardige parkeerplaatsen worden meegerekend. (Als voorbeeld: bij een ontwikkeling moeten 85 volwaardige parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In het parkeerontwerp worden 40 daarvan gemaakt in de vorm van 20 garageboxen met (ook 20) opritten. In theorie levert dat 40 parkeerplaatsen op, maar volgens het CROW-berekeningsaantal telt een garage met

oprit als 1,0 parkeerplaats. Netto leveren deze 20 garages met opritten dus 20 parkeerplaatsen op en geen 40. Het parkeerontwerp voldoet niet aan de parkeereis).

- Bij een te grote loopafstand worden de parkeerplaatsen niet toegerekend aan de ontwikkelingslocatie.
- Afhankelijk van toepassen van een functionele aftrek wordt het totale aantal te ontwerpen parkeerplaatsen her-berekend; dit resulteert in een aangepast parkeerontwerp.

Stap 5: toetsing van het parkeerontwerp

- Het parkeerontwerp wordt getoetst aan de normen voor maatvoering van de parkeervakken en de parkeerweg / benodigde manoeuvreerruimte (conform ASVV), zodat effectief en efficiënt gebruik is verzekerd.

3. Nadere invulling van de vijf stappen in de Bloemendaalse situatie

Stap 1 heeft geen verdere toelichting, stappen 2 t/m 5 worden hieronder nader uitgelegd.

Stap 2. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

In de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' zijn voor een groot aantal gebruiksfuncties kencijfers vastgelegd. Deze kencijfers zijn landelijk en hebben marges, die gemeente-specifiek moeten worden ingevuld.

Die invulling gebeurt aan de hand van gemeente-specifieke kenmerken en CBS-gegevens:

- de mate van stedelijkheid (hoe meer stedelijk, hoe lager de parkeernorm);
- de stedelijke zones (functies van gebieden en buurten), bijv. een centrum of buitengebied;
- gegevens over autogebruik en autobezit in de gemeente.

Mate van stedelijkheid

De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid' volgens CBS, ofwel het aantal adressen per km². Het CBS onderscheidt vijf klassen (1=hoogste dichtheid en 5=laagste dichtheid).

De gemeente Bloemendaal heeft een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 1053 adressen per vierkante kilometer. Daarmee zit de gemeente als geheel in het grensgebied tussen 'klasse 4-weinig stedelijk' (500-1000) en 'klasse 3-matig stedelijk' (1000-1500). De stedelijkheid van de vijf woonkernen in de gemeente is verschillend:

Bloemendaal	3 (matig stedelijk, behalve Park Brederode en Duin en Daal, die 4-weinig stedelijk zijn)
Overveen	2 (sterk stedelijk, behalve Overveen-west dat 4-weinig stedelijk is)
Aerdenhout	4 (weinig stedelijk, behalve Aerdenhout-west dat 5-niet stedelijk is)
Bennebroek	4 (weinig stedelijk)
Vogelenzang	5 (niet stedelijk, komt ook doordat het totale bebouwde oppervlak van deze kern klein is in relatie tot de maatstaf van adressen per km ²)

Deze classificatie kan niet zonder meer worden toegepast als grondslag voor het bepalen van de toepasselijke marge in de CROW-kentallen. Voor bijvoorbeeld Vogelenzang geldt, dat de kern klein is (ruim kleiner dan het oppervlakte-kwadrant van 1000 x 1000 meter waar het CBS naar kijkt).

Echter, de eigenlijke dorpskern, die een gebied van ongeveer 400x600 meter beslaat, is relatief dicht bebouwd. Ook binnen onze andere kernen zijn gebieden te onderscheiden die meer/minder stedelijk zijn. Hiermee wordt in concrete gevallen zo zorgvuldig mogelijk rekening gehouden door te variëren binnen de marges van de parkeernormen (tabel 1).

De stedelijke zones (functies of karakter van buurten in woonkernen)

Het bepalen van de stedelijke zones binnen de woonkernen is maatwerk.

Het CROW onderscheidt de volgende zones:

- centrumgebied
- centrumschil/overloopgebied
- rest bebouwde kom
- buitengebied

Echte centrumgebieden of binnensteden zijn er niet in de gemeente Bloemendaal. De kernen Bloemendaal en Overveen kennen wel wijken met centrum-achtige kenmerken (winkelstraten), maar hun omvang en functie zijn te gering om te kunnen spreken van een echt centrumgebied. Vanwege de beperkte stedelijke omvang van de Bloemendaalse woonkernen is er ook geen sprake van een centrumschil of overloopgebied. Alleen Overveen ligt dicht tegen stedelijk gebied aan (Haarlem), maar door de verschillende gereguleerde parkeerregimes in Haarlem en Bloemendaal (vergunningzones) is er geen 'natuurlijke' uitwisseling van de parkeervraag tussen het stedelijke gebied van Haarlem en het schilgebied in Overveen. Bennebroek heeft wel winkelvoorzieningen, maar kent geen echt centrumgebied. Ook Vogelenzang en Aerdenhout hebben geen centrumgebied in de zin van de CROW-systematiek.

Hieruit volgt dat alle woonkernen van Bloemendaal worden aangemerkt als 'rest bebouwde kom'. Locaties die buiten de bebouwde kommen (Wegenverkeerswet) liggen, worden aangemerkt als 'buitengebied'. Net als hierboven aangegeven bij de CBS-stedelijkheidsgraden, geldt ook voor de stedelijke functies dat in concrete gevallen zo zorgvuldig mogelijk wordt gekeken welke functie het gebied heeft, waarin de ruimtelijke ontwikkeling gaat plaatsvinden.

Gegevens over autobezit en autogebruik

In Bloemendaal heeft een huishouden gemiddeld 1,2 auto's. Ter vergelijking, in Heemstede is dat 1,0, in Haarlem 0,7 en in Haarlemmermeer 1,7 (bron CBS). Dit betekent voor Bloemendaal dat de kentallen van het CROW kunnen worden aangehouden als een voldoende bruikbaar gemiddelde voor het bepalen van de parkeernormen.

De uitwerking van Stap 2 resulteert voor Bloemendaal in de volgende parkeernormen. Daarin zitten nog steeds marges, omdat in de gemeente de stedelijkheidsklassen 2, 3, 4 en 5 voorkomen.

Tabel 1. Parkeernormen Bloemendaal

CROW – marges van 2 Sterk stedelijk tot 5 Niet stedelijk / Rest bebouwde kom	
Gebruiksfunctie	Benodigd aantal parkeerplaatsen
Atelier	2,5 - 2,8 per 100 m ² bvo
Bedrijven:	
Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf)	0,8 - 0,9 per 100 m ² bvo
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	2,5 - 2,8 per 100 m ² bvo
Showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	1,6 - 1,8 per 100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,7 - 1,7 per 100 m ² bvo
Detailhandel:	
Wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	3,0 - 4,5 per 100 m ² bvo
Bouwmart / tuincentrum / kringloopwinkel	2,2 - 2,7 per 100 m ² bvo
Horeca (café, bar, cafetaria)	6,0 - 8,0 per 100 m ² bvo
Horeca (restaurant)	14,0-16,0 per 100 m ² bvo
Maatschappelijke voorzieningen (arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut)	1,5 - 2,0 per behandelkamer
Kantoren zonder baliefunctie	1,7 - 2,5 per 100 m ² bvo
Kantoren met baliefunctie	1,9 - 3,0 per 100 m ² bvo

Medisch-sociale dienstverlening	1,5 – 2,0 per behandelkamer
Praktijkruimten	1,5 – 2,0 per behandelkamer
Woningen (incl. aandeel bezoekers 0,3)	
- koop, vrijstaand	1,7 - 2,7 per woning
- koop, 2 onder 1 kap	1,6 - 2,6 per woning
- koop, tussen-/hoekwoning	1,4 - 2,4 per woning
- koop, appartement duur	1,5 - 2,5 per woning
- koop, appartement midden	1,3 - 2,3 per woning
- koop, appartement goedkoop	1,1 - 2,0 per woning
- huur, gezinswoning vrije sector	1,4 - 2,4 per woning
- huur, gezinswoning sociaal	1,1 - 2,0 per woning
- huur, appartement duur	1,3 - 2,3 per woning
- huur, appartement sociaal	0,9 - 1,8 per woning
- huur, kamer (geen studenten)	0,6 - 0,8 per kamer
- huur, kamer studenten	0,2 - 0,3 per kamer
- serviceflat	0,9 - 1,4 per woning
- tiny house	0,6 - 0,8 per woning
Cultureel centrum / wijkgebouw	2,0 - 4,0 per 100 m ² bvo
Apotheek	1,7 - 2,7 per 100 m ² bvo
Creche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	0,6 – 0,8 per arbeidsplaats
Volkstuin	0,3 per perceel
Basisschool	0,5 per lokaal
Tennisbaan	3,0 per baan
Sportveld	27,0 per netto ha
Begraafplaats	15,0 per gelijktijdige uitvaart
Religiegebouw	0,1 per zitplaats
Overdekte speeltuin	3,0 per 100 m ²

Voor bijzondere gebruiksfuncties die niet in de tabel zijn opgenomen en/of die buiten de bebouwde kom liggen (buitengebied), wordt de parkeernorm gebaseerd op de kentallen in de meest recente en meer uitgebreide uitgave van de ASVV. Doorgaans vereist dat maatwerk.

Stap 3. Van parkeernormen naar parkeereis

Het is niet voldoende om alleen te kijken naar de parkeernormen om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen moeten worden aangelegd bij ruimtelijke plannen.

Ook de volgende locatie-specifieke gebiedskenmerken zijn van belang.

- Waren in een oude situatie al parkeerplaatsen aanwezig? (zo ja, dan verrekenen bij herontwikkeling).
- Is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk (overdag/'s-avonds) bij gemengde functies?
- Maken bewoners en bezoekers van dezelfde parkeerplaatsen gebruik of niet?
- Zijn parkeerplaatsen voor bezoekers openbaar (vrij) toegankelijk?
- In welke vorm worden de parkeerplaatsen aangelegd (garages en opritten tellen niet als volwaardige parkeerplaatsen, tenzij in het gebied een restrictief parkeerregime geldt).
- Worden de parkeerplaatsen binnen acceptabele (loop-)afstand van de bestemming gerealiseerd? (zie voor deze loopafstanden de tabel op pag. 6).
- Is sprake van een kleinschalige ontwikkeling in een winkelgebied? Dan kan het college besluiten geen parkeereis te stellen.

Het meewegen van deze gebiedskenmerken gebeurt bij het opstellen van een parkeerbalans. Daarmee wordt voorkomen, dat er teveel of te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd, of dat

parkeerplaatsen in de praktijk niet of te weinig worden gebruikt. Voor ingewikkelde plannen met veel variabelen kan gebruik worden gemaakt van een CROW-rekentool.

Verrekenen van bestaande parkeerplaatsen

De berekening van de parkeereis gaat er van uit dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een ontwikkelende partij wordt niet benadeeld door een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie verbouwd of aangebouwd wordt, zal er slechts voor de extra oppervlakte aan gebruiksfunctie(s) voorzien moeten worden in de parkeereis (conform tabel 1).

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Als een ruimtelijke ontwikkeling meerdere gebruiksfuncties tot gevolg heeft, wordt beoordeeld of parkeerplaatsen 'dubbel' gebruikt kunnen worden. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als verschillende gebruikersgroepen op verschillende tijdstippen van de parkeerplaatsen gebruik maken. Volledig dubbelgebruik zal vaak niet mogelijk zijn, maar het rigide optellen van de parkeervraag van alle afzonderlijke gebruikersgroepen kan leiden tot een overmaat aan parkeerplaatsen. Het bepalen van dubbelgebruik is maatwerk.

Het delen van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers

In de parkeernorm voor woningen zit standaard een aandeel voor bezoekersparkeren van 0,3 parkeerplaats per woning. In veel gevallen worden bij woningen parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Voor bezoekers moet dan worden voorzien in 0,3 parkeerplaats per woning op de openbare weg of op een aparte privé -maar wel vrij toegankelijke- bezoekersparkeerplaats. Er zijn echter ook situaties waarin bewoners en bezoekers gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen (op de openbare weg of op een gemeenschappelijk eigen parkeerterrein).

In dat geval leidt de bezoekersnorm niet tot de aanleg van aparte parkeerplaatsen voor bezoekers.

Als voorbeeld: voor de bouw van nieuwe woningen geldt een parkeereis van 2,2 parkeerplaats per woning. Uitgesplitst is dat 1,9 parkeerplaats voor bewoners en 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. Bij parkeren op eigen terrein worden op iedere kavel 2 parkeerplaatsen gemaakt (het aanleggen van 1,9 parkeerplaats op iedere kavel is immers niet mogelijk). Als er 10 woningen worden gebouwd, komen er in totaal ($10 \times 2 =$) 20 parkeerplaatsen voor bewoners plus ($10 \times 0,3 =$) 3 parkeerplaatsen voor bezoekers. Totaal 23. Als in dit voorbeeld één gezamenlijke parkeervoorziening zou worden gemaakt, zouden er ($10 \times 2,2 =$) 22 parkeerplaatsen moeten komen.

Parkeerplaatsen voor bezoekers vrij toegankelijk

De parkeerruimte voor bezoekers moet vrij toegankelijk zijn. Dit betekent dat de automobilist de parkeerplaats kan bereiken via de openbare weg zonder een barrière. Voorbeeld: een bedrijfsperceel met een hekwerk eromheen en een poort die gedurende werktijden open is, of een slagboom die open staat of via de intercom tijdens de openingstijden van het bedrijf / de winkel te bedienen is, wordt niet als barrière gezien. Wel een barrière is bijvoorbeeld een poort/slagboom met pasjessysteem.

Parkeerplaatsen in garageboxen en inritten

Volgens de systematiek van CROW-ASVV tellen garageboxen en inritten niet als volwaardige parkeerplaatsen, omdat ze in de praktijk minder vaak worden gebruikt om een auto te parkeren. Een aftrekpercentage volgens onderstaande tabel wordt gehanteerd. Alleen in gebieden waar het parkeren restrictief wordt gereguleerd (parkeervergunningen of betaald parkeren) kunnen garageboxen en opritten wél als volledige parkeerplaats meetellen. In deze gebieden kan een overmatige parkeerdruk op de openbare weg immers worden voorkomen door nieuwe bewoners geen parkeervergunning te geven, als zij beschikken over een oprit/garagebox.

Tabel 2. Berekeningsaantal van parkeervoorzieningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	

Acceptabele loopafstanden naar parkeerplaatsen

Tot slot moet ook rekening worden gehouden met een acceptabele loopafstand tussen de locatie van de ruimtelijke ontwikkeling en de locatie waar de parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Als de loopafstand te groot is, liggen de parkeerplaatsen buiten het invloedsgebied van de ruimtelijke ontwikkeling en mogen ze daaraan niet worden toegerekend. Ook hiervoor heeft het CROW normen ontwikkeld, volgens onderstaande tabel.

Tabel 3. Loopafstanden

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 - 600 meter (afstand groter naarmate gebied/functie groter is)
Werken	200 – 800 meter (afstand groter naarmate gebied/functie groter is)
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Uitzondering op de parkeereis: kleinschalige ontwikkelingen winkelstraten

Ook bij een (her)ontwikkeling in een winkelstraat geldt in principe dat de netto parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. Dit kan echter een (te) remmende factor zijn bij kleinschalige ontwikkelingen, die inherent zijn aan het dynamische karakter van een winkelstraat. Gedacht kan worden aan een kleinschalige uitbreiding of een functieverandering. Parkeren op eigen terrein is bij de winkels meestal niet mogelijk. Daarom kan het college besluiten om vrijstelling te geven van de inspanningsverplichting om de (nieuwe) parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen.

Vrijstelling van de inspanningsverplichting is mogelijk onder de volgende voorwaarden:

- de (her)ontwikkeling vindt plaats in een winkelstraat (zone betaald parkeren Bloemendaalseweg/Kerkplein in Bloemendaal, blauwe parkeerzone/combizone Bloemendaalseweg in Overveen of blauwe parkeerzone Bennebroekerlaan/Zwarteweg in Bennebroek);
- de totale (her)ontwikkeling genereert een cumulatieve parkeerbehoefte van ten hoogste 8 parkeerplaatsen, én
- de netto parkeerbehoefte (parkeereis/parkeerbalans) is maximaal 4 parkeerplaatsen, én
- er is redelijkerwijs geen mogelijkheid voor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Het maatgevende moment voor de parkeerberekening is de doordeweekse middag en/of zaterdagmiddag.

Afronding

Bij het berekenen van de parkeereis wordt pas op het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats:

- bij kleiner dan 0,5 wordt er naar beneden afgerond;
- bij 0,5 of hoger wordt er naar boven afgerond.

Stap 4. Van parkeereis naar parkeerontwerp

Uitgangspunt: parkeren op eigen terrein

Nadat het totale aantal parkeerplaatsen is berekend (de parkeereis) moet worden bepaald, waar die parkeerplaatsen worden aangelegd. Het algemene uitgangspunt is, dat een (nieuwe) parkeervraag bij zowel een herontwikkeling als een nieuwe ontwikkeling op eigen terrein (c.q. binnen het nieuw te ontwikkelen gebied) moet worden opgelost. Op de initiatiefnemer rust de verplichting om de parkeeroplossing integraal onderdeel te laten zijn van zijn plan. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van een inbreidingslocatie of een nieuwbouwwijk, met inbegrip van de later aan de gemeente over te dragen / openbaar te maken wegen. Ook het bezoekersparkeren moet in dit gebied worden opgelost in de vorm van openbaar (vrij) toegankelijke parkeerplaatsen.

NB: de globale locatie van parkeerplaatsen (eigen terrein, openbaar of gemengd) moet al bekend zijn bij het bepalen van de parkeereis in stap 3, vanwege het afrondingsverschil bij privé bewonersparkeren op eigen terrein (bijv. een parkeereis van 1,9 parkeerplaats per individuele woning wordt om praktische reden afgerond op 2,0).

Uitzondering: parkeereis (deels) openbaar oplossen

In de volgende situaties kan de parkeereis ook geheel of gedeeltelijk openbaar worden opgelost:

- als binnen het invloedsgebied van de ontwikkeling (zie acceptabele loopafstanden) een evident overschot is aan onbenutte openbare parkeerruimte;
- als de initiatiefnemer op zijn kosten binnen het invloedsgebied extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan aanleggen;
- als het college van B&W gegronde redenen heeft, om gemotiveerd af te wijken van de parkeereis en/of van de verplichting om de parkeereis op eigen terrein op te lossen.

Overschot aan onbenutte openbare parkeerruimte

In gevallen, waarin een ontwikkelaar zich beroept op een overschot aan openbare parkeerruimte met ruim voldoende 'absorberend vermogen', terwijl dat voor B&W niet evident is, dient de initiatiefnemer op zijn kosten een parkeeronderzoek te laten uitvoeren door een onafhankelijk adviesbureau. Bij bepalen van het onderzoeksgebied wordt rekening gehouden met de gebruiksfunctie(s) van de ruimtelijke ontwikkeling en met het invloedsgebied daarvan (normatieve loopafstanden volgens CROW).

De bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen in het onderzochte gebied, inclusief de berekende bijdrage van de nieuwe ontwikkeling, mag op geen enkel maatgevend tijdstip hoger worden dan 85%. Het parkeeronderzoek moet op maatgevende tijden worden uitgevoerd, te weten (ten minste) een dinsdag, een donderdag en een zaterdag op vaste uren (07.00 uur, 10.00 uur, 16.00 uur, 19.00 uur en 22.00 uur). Het onderzoek wordt niet gedaan in een (school-)vakantie.

Extra openbare parkeerplaatsen aanleggen

Deze mogelijkheid doet zich niet snel voor in de bestaande/bebouwde omgeving. De ruimte voor parkeerplaatsen zal in beginsel gevonden moeten worden binnen de bestaande verkeersruimte, zoals een oude bushalte die niet meer in gebruik is of een overmatig brede rijbaan. Het is geen beleid om groenstroken, groene bermen of openbare groenvoorzieningen om te vormen tot parkeerplaatsen.

Gemotiveerd afwijken van de parkeereis

Afwijken is mogelijk, als:

- de initiatiefnemer kan onderbouwen en staven, dat de specifieke ontwikkeling een lagere parkeerbehoefte met zich meebrengt (innovatief project, bijzondere doelgroep of bijzondere ontwikkellocatie);
- het gaat om een kleinschalige ontwikkeling in een winkelgebied (zie pag. 6);
- de initiatiefnemer kan aantonen, dat het financieel en/of ruimtelijk onmogelijk is om het vastgestelde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen, terwijl het onverkort opleggen van de parkeereis uitzonderlijk onbillijk of onredelijke gevolgen zou hebben (hardheidsclausule); *toepassen van de hardheidsclausule mag echter niet leiden tot een onacceptabele afwenteling van de parkeerdruk in de omgeving.*

Indicatoren voor een niet-acceptabele afwenteling op de omgeving zijn bijvoorbeeld:

- als het aantal te realiseren parkeerplaatsen veel groter is dan het absorberende vermogen van de omgeving (parkeerbezetting wordt dan hoger dan 85%);
- een al bestaande hoge parkeerdruk met geen of slechts beperkte uitwijkmogelijkheden naar onbenutte parkeerplaatsen in de omliggende parkeerschil (rekening houdend met acceptabele loopafstanden, zie tabel pag. 6);
- als de ontwikkelaar parkeerplaatsen aanbiedt die te ver van de ontwikkellocatie zijn gelegen (rekening houdend met acceptabele loopafstanden, zie tabel pag. 6).

Geen afkoop van parkeerplaatsen

Er zijn gemeenten die ontwikkelaars de mogelijkheid bieden om een tekort aan parkeerplaatsen (parkeereis) af te kopen. Daarvoor wordt dan een storting gedaan in een parkeerfonds. Uit het parkeerfonds worden parkeervoorzieningen (zoals een parkeergarage) elders in de gemeente (mede-)bekostigd. De gemeente Bloemendaal biedt geen afkoopregeling en heeft geen parkeerfonds, omdat:

- de ontwikkelingsprojecten in Bloemendaal gemiddeld kleinschalig zijn, waardoor er geen substantiële investeringsbedragen worden gecreëerd;
- ontwikkelingsprojecten in Bloemendaal hoofdzakelijk woningbouw betreffen, waardoor de aanwezigheid van een bepaald aantal auto's (eigendom van bewoners) op de ontwikkellocatie een gegeven is. Daarop kan de gemeente- anders dan bij het parkeren bij bedrijven en op publieksattracties- niet sturen. Het afkopen van parkeerplaatsen op woonlocaties zou dus leiden tot ongewenste overloop van geparkeerde auto's in de openbare ruimte.

Oplaadplekken voor elektrische auto's

Oplaadplekken zijn geen reguliere parkeerplaatsen, want het gebruik is alleen toegestaan voor het (daadwerkelijk) opladen van het voertuig. Oplaadplekken die in een nieuwbouwsituatie worden gerealiseerd, zijn dus 'extra' ten opzichte van de reguliere parkeereis.

Tabel 4. Aantal oplaadplekken

	woonlocatie	Werk- of recreatieve locatie
Aantal oplaadplekken in de openbare ruimte	5 per 100 reguliere <u>openbare</u> parkeerplaatsen	6 per 100 reguliere <u>openbare</u> parkeerplaatsen

Deze normen zijn hoger dan de CROW-prognose voor het jaar 2020 aangeeft (opgesteld december 2018). De norm voor oplaadplekken heeft alleen betrekking op nieuwe parkeerplaatsen die openbaar worden aangelegd. Nieuwe privé-parkeerplekken (bijvoorbeeld bij nieuwbouwwoningen) tellen niet mee, omdat bewoners zelf een eigen oplaadpunt kunnen maken.

Merk op, dat twee oplaadplekken overeenkomen met één oplaadpunt (één oplaadpunt beschikt standaard over 2 aansluitingen). De eis om (ten minste één) openbaar oplaadpunt (=twee oplaadplekken) te maken geldt bij woonlocaties:

- bij nieuwbouwwontwikkelingen waarin ten minste 20 zelfstandige woningen worden gerealiseerd, en;
- waarin ten minste 6 openbare parkeerplaatsen voor bewoners en/of bezoekers worden gerealiseerd.

Voorbeeld 1: er worden 20 grondgebonden woningen gebouwd, die elk beschikken over 2 parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarboven worden $(20 \times 0,3) = 6$ openbare parkeerplaatsen voor bezoekers gemaakt. Dit resulteert in één openbaar oplaadpunt (met 2 aansluitingen/oplaadplekken).

Voorbeeld 2: er worden 10 grondgebonden woningen gebouwd. De parkeereis voor bewoners en bezoekers $(10 \times 1,8 + 10 \times 0,3) = 21$ wordt volledig op de openbare weg opgelost. Omdat het gaat om slechts 10 woningen, geldt niet de eis om een openbaar oplaadpunt te maken.

Voorbeeld 2: er wordt een appartementencomplex ontwikkeld met 32 zelfstandige woningen. Volgens de parkeernorm worden $(32 \times 1,5) = 48$ parkeerplaatsen aangelegd op een privé-parkeerterrein. Ook bezoekers parkeren privé $(32 \times 0,3) = 10$ parkeerplaatsen (afgerond).

In deze situatie is er geen sprake van openbaar parkeren en geldt niet de eis om een openbaar oplaadpunt te maken. Uiteraard geldt dan wel de aanbeveling aan de eigenaar/verhuurder of VvE, om het opladen van elektrische auto's op eigen terrein te faciliteren.

Bij werk- en recreatieve locaties geldt een minimum van één oplaadpunt (=2 oplaadplekken) als er 6 of meer openbare parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Stap 5. Toetsing van het parkeerontwerp (maatvoering)

Parkeerplaatsen moeten efficiënt en veilig gebruikt kunnen worden. Daarom moet de maatvoering van zowel de parkeervakken als de verkeersruimte die nodig is voor in- en uitparkeren, voldoen aan de normen van het CROW-ASVV. Als norm worden de volgende maten aangehouden.

Tabel 5. Maatvoering parkeervoorzieningen

	breedte parkeervak	lengte	breedte parkeerweg
langsparkeren	2,00 meter	6,0 meter	3,0 meter
Gestoken parkeren (90°)	2,50	5,0	6,0
Gestoken parkeren (60°)	2,50	5,15	4,0
Gestoken parkeren (45°)	2,50	4,85	4,0
Gestoken parkeren (30°)	2,50	4,20	4,0

Vastgesteld door de raad van de gemeente Bloemendaal, met amendement 2019005632,

op 4 juli 2019