



Technische Richtlijnen Parkeren  
Heemskerk

# Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk

in opdracht van:  
Gemeente Heemskerk



datum: 16 mei 2017  
rapportnummer: 5394-R02-E02  
auteur(s): M. Mallens



Hooikade 13  
Postbus 2873  
2601 CW Delft  
Tel. 015 - 2147899

Hanzeplein 11-27  
8017 JD Zwolle  
Tel. 038 - 4225780

Europalaan 28d  
5232 BC 's-Hertogenbosch  
Tel. 073 - 5231065

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	Achtergrond	1
1.2	Meerdere raakvlakken	1
<b>2</b>	<b>UITVOERING PARKEERVERPLICHTING</b>	<b>2</b>
2.1	Stappenplan bepalen parkeerplaatsverplichting	2
2.2	Slotbepaling	12
<b>3</b>	<b>PARKEERKENCIJFERS HEEMSKERK</b>	<b>13</b>
3.1	Wonen	14
3.2	Werken	15
3.3	Winkelen en boodschappen	16
3.4	Sport, cultuur, ontspanning	16
3.5	Horeca en (verblijfs)recreatie	17
3.6	Gezondheidszorg en (sociale voorzieningen)	17
3.7	Onderwijs	17
<b>4</b>	<b>FIETSPARKEREN</b>	<b>19</b>

## BIJLAGEN

1. Richtlijnen maatvoering parkeerplaatsen
2. Richtlijnen uitwegen
3. Huidige regels over parkeren in bestemmingsplannen
4. Verklarende woordenlijst
5. Gebiedsindeling Heemskerk

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Het huidige parkeerbeleidsplan van Heemskerk is op 23 september 2010 door de gemeenteraad vastgesteld. De gemeente acht het wenselijk om het parkeerbeleid te actualiseren, landelijk is op het gebied van parkeernormen e.e.a. gewijzigd. De visie op parkeren in Heemskerk in uitgewerkt in de Nota Parkeren.

Om een indicatie te krijgen van het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt bij [nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen](#) gebruik gemaakt van in het bestemmingsplan vastgelegde parkeernormen. Deze bestemmingsplannen worden de komende jaren geactualiseerd en uiteindelijk vastgelegd in één Omgevingsplan voor de gehele gemeente. Het CROW heeft in 2012 haar richtlijnen bijgesteld. Dit betekent dat behoefte is aan geactualiseerde, gebieds-specifieke parkeernormen die opgenomen kunnen worden in de bestemmingsplannen Centrum, Woongebieden, Bedrijventerreinen en Buitengebied. Voorliggende nota vormt input voor de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen.

## 1.2 Meerdere raakvlakken

De toepassing van parkeernormen kent veel aanvliegroutes. De stedenbouwkundige wil in een ruimtelijk ontwerp doorgaans niet al te veel parkeerplaatsen (op maaiveld) realiseren om kwaliteit aan de openbare ruimte te bieden. De verkeerskundige wil juist vanuit het oogpunt van bereikbaarheid voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zien. De planoloog en plantoetsers willen graag duidelijke en werkbare parkeernormen die transparant toe te passen zijn. Daarnaast speelt ook het gemeentelijk financiële plaatje een rol voor het aanleggen van parkeervoorzieningen (parkeerexploitatie).

Daarom heeft voorafgaand aan het opstellen van deze nota een breed overleg plaats gevonden met de diverse betrokken vakdisciplines. Hieruit is een helder beeld naar voren gekomen. De parkeernormensystematiek moet eenduidig en duidelijk toetsbaar zijn. De hoogte van de parkeernormen moet aansluiten op de vigerende landelijke richtlijnen.

## 2 Uitvoering parkeerverplichting

### 2.1 Stappenplan bepalen parkeerplaatsverplichting

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande vier stappen. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen nieuwbouwplannen en verbouwplannen.

- Bij nieuwbouwplannen wordt de parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de in het betreffende bestemmingsplan opgenomen parkeernormen.
- Bij verbouwplannen, functiewijzigingen of uitbreidingsplannen wordt het aantal theoretisch aanwezige parkeerplaatsen van de oude functie -met de bestaande bestemming- in mindering gebracht op de nieuwe parkeerplaatsverplichting (zoals berekend aan de hand van de parkeernormen zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerdruk voor derden niet substantieel mag verslechteren (zie uitgangspunten en doelen in Nota Parkeren Heemskerk). De te hanteren parkeerkencijfers zijn de kencijfers die gelden op het moment van het indienen van de genoemde ontwikkeling. Eerdere parkeerkencijfers/normen worden niet bij de beoordeling betrokken.

Bovenstaande levert een aanvullende parkeerplaatsverplichting op die binnen het plangebied moet worden opgevangen.

Indien een nieuwe ontwikkeling leidt tot een lagere parkeerbehoefte mag het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein niet worden verminderd, indien het eigen terrein niet volledig kan voorzien in de parkeerbehoefte van de gehele gebruiksfunctie. Met andere woorden, zolang een gebruiksfunctie/bebouwing gebruik maakt van parkeerplekken in de openbare ruimte om te voorzien in haar parkeerbehoefte mogen de parkeerplekken op eigen terrein niet worden verminderd. Als de parkeerdruk in de directe omgeving het toelaat (aantoonbaar middels parkeerdrukmeting), kan ontheffing worden verleend aan deze verplichting.

Voorgesteld wordt de volgende uitgangspunten in de nieuwe bestemmingsplannen op te nemen:

- Indien door een nieuwe ontwikkeling parkeerplaatsen/parkeermogelijkheden verloren gaan dienen deze in beginsel fysiek in gelijke omvang te worden gecompenseerd.
- De parkeerbehoefte dient per project naar boven afgerond te worden op gehele parkeerplaatsen.
- Indien een uitbreiding niet meer bedraagt dan 100 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte, dan wel 10% van de totale brutovloeroppervlakte (als deze meer dan 100 m<sup>2</sup> is), behoeven er geen extra parkeervoorzieningen te worden aangelegd indien de ontwikkelaar kan aantonen dat de feitelijke parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding niet toeneemt.

- Indien de ontwikkelaar aannemelijk kan maken dat de feitelijke parkeerbehoefte van een initiatief lager is dan de gestelde normering (bijvoorbeeld bij woningen voor specifieke doelgroepen), kan ontheffing worden verleend van de vastgestelde parkeernormen.
- Bij openbare parkeerterreinen moet per 50 gewone parkeerplaatsen één voor mindervaliden aangepaste parkeerplaats zijn, dit aantal wordt naar boven afgerond.
- Bij publieke voorzieningen zoals bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen, op een afstand van maximaal 100 meter.

### 2.1.1 Stap 1: bepalen parkeerbehoefte

#### *A. gebiedstypologie gemeente Heemskerk*

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km<sup>2</sup>), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit - van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom, buitengebied) van een gemeente.

De gemeente Heemskerk valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie "sterk stedelijk gebied"<sup>1</sup>. Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad. Het buitengebied heeft een veel lager OAD dan het centrum. Daarom is een verdeling in stedelijkheidsgraad van toepassing, gebaseerd op de bestemmingsplannen binnen de gemeente. In bijlage 5 is een kaartje opgenomen met een weergave van de gebieden.

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door te kijken naar de stedelijke zone (centrum, schil, overig, buitengebied) van een gebied. Hoe dichterbij het centrum, des te beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm. Heemskerk kenmerkt zich door een aantal te onderscheiden stedelijke zones. Dit zijn gebieden die qua geografische ligging, ruimtelijke kenmerken en stedelijke dichtheid zorgen voor een bepaald mobiliteitspatroon en bijbehorende parkeervraag. In onderstaande tabel zijn bovenstaande afwegingen overzichtelijk op een rij gezet.

---

<sup>1</sup> Omgevingsadressendichtheid 2014 = 2117 – categorie sterk stedelijke gemeenten omgevingsadressendichtheid van 1.500 tot 2.500 adressen per km<sup>2</sup>

Gebiedsindeling	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zones
Centrum Heemskerk	Sterk stedelijk	Centrum
Woongebieden	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom
Bedrijventerreinen	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 2-1 Overzicht gebiedsindeling naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zones Heemskerk.

### *B. toepassing parkeernormen*

Op basis van publicatie 317 van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is een lijst met kengetallen voor de gemeente Heemskerk opgesteld welke opgenomen worden in de bestemmingsplannen. De gemeente werkt binnen de kaders van het verkeer en vervoerbeleid met 'vaste parkeernormen' (zonder bandbreedte). Dit biedt duidelijkheid voor alle betrokkenen. Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen (vraagvolgend). In deze nota technische richtlijnen wordt daarom uitgegaan van parkeernormen die gebaseerd zijn op de huidige situatie van functies (zie tabellen in hoofdstuk 3). Aangezien het bestemmingsplan een hoger wetgeving is dan onderhavige nota, wordt deze nota alleen als richtlijn beschouwd. Bij de toepassing van parkeernormen voor functies die niet in de tabellen zijn opgenomen in het bestemmingsplan dient gebruik te worden gemaakt van de gemiddelde kencijfers zoals beschreven in publicatie 317 van het CROW (naar boven afgerond). Dit sluit aan op het huidig autobezit<sup>2</sup>, het uitgangspunt dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot een verslechtering van de parkeersituatie (daarom geen keuze voor de laagste kencijfers) en de wens om het gebruik van alternatieven voor de eigen auto, waaronder openbaar vervoer en de fiets, te stimuleren (daarom geen keuze voor de hoogste kencijfers).

*In het toekomstig vast te stellen bestemmingsplan Heemskerk Centrum wordt opgenomen dat de parkeervraag voor alle bezoekersaantrekkende functies (horeca en funshoppen) berekend middels een algemene parkeernorm voor binnenstadfuncties van 3,9 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> BVO (maximum van CROW kengetal). Uitzondering hierop zijn grote bezoekersaantrekkende functies (bijvoorbeeld formules als Mediamarkt, Primark of de Bijenkorf). Het voordeel van een binnenstadnorm is dat het ruimte geeft aan dynamiek die je in het centrum mogelijk wilt maken: uitwisseling van functies detailhandel, horeca, etc. (flexibiliteit). Bij een functieverandering tussen deze functies zal dit middels deze algemene parkeernorm niet meer leiden tot het moeten realiseren van extra parkeerplaatsen.*

<sup>2</sup> Op 1 januari 2014 stonden in Nederland 7,9 miljoen personenauto's geregistreerd. De gemeente Heemskerk komt met 434 per 1.000 inwoners net iets boven het landelijk gemiddelde van 420 uit. Dit rechtvaardigt de keuze voor gemiddelde kencijfers.

*Bij nieuwbouw of uitbreiding leidt de parkeernorm voor binnenstadsfuncties wel tot aanpassing van de parkeervraag, evenals een functiewijziging van een binnenstadsfunctie naar een woonfunctie of vice versa. In dit geval worden de centrum-normen gehanteerd.*

Ook voor niet gebouwde voorzieningen gelden parkeernormen. De gemeenteraad heeft op 31 mei 2012 besloten dat terrassen onderdeel uitmaken van de aangrenzende horeca-aangelegenheid en een parkeeraantrekkende werking hebben (BIRB/2012/1984). Veelal zal het terras en de inpandige horeca als communicerend vat op elkaar werken. Daarom wordt voor terrassen geen extra parkeervoorziening gerekend als het terras kleiner is dan de inpandige horecavoorziening. Als het terras groter is dan de inpandige horecavoorziening, dient de extra parkeervraag wel te worden meegerekend. De normering voor het terras is gelijk aan die van de aanpalende horeca. Het mee te rekenen oppervlakte is het aantal m<sup>2</sup> terras minus het aantal m<sup>2</sup> inpandig voor consumptie aanwezig zit/staan gedeelte. Deze bepaling is van toepassing voor terrassen binnen de gehele gemeente.

Bij meerdere gebruiksfuncties in één gebouw dient de parkeervraag van de verschillende functies apart berekend te worden. De initiatiefnemer moet deze functies en de oppervlakten per functie aanleveren, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt.

In de bestemmingsplannen zijn regels opgenomen voor de uitoefening van een aan-huis-gebonden beroep in samenhang met wonen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten aan huis. Voor wat betreft parkeren geldt dat op eigen erf (terrein) te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid, met dien verstande dat wanneer parkeren op eigen erf verkeerskundig niet mogelijk is, stedenbouwkundig niet aanvaardbaar is, of om een andere reden niet mogelijk is, het niet zodanig verkeersaantrekkende activiteiten mag betreffen dat daardoor extra verkeersmaatregelen -waaronder parkeervoorzieningen- noodzakelijk worden in het openbaar gebied.

Het volgens deze parkeernormen berekende benodigde aantal parkeerplaatsen wordt per project naar boven afgerond tot een volledige parkeerplaats. Indien als gevolg van het project parkeerplaatsen verloren gaan, bijvoorbeeld bij creëren van uitritten, dan dienen deze te worden gecompenseerd.

### 2.1.2 **Stap 2: aantonen parkeren op bijbehorend terrein**

Bij een aanvraag omgevingsvergunning dient in beginsel op het bijbehorend terrein aan de parkeerplaatsverplichting te voldoen. Met het begrip “parkeren op bijbehorend terrein” wordt bedoeld: “ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort (eigen kavel), passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming.” Parkeren op eigen terrein maakt dat straten overzichtelijk zijn, wat verkeersveiliger is.

Bij actualisering van bestemmingsplannen zal het parkeren op bijbehorend terrein moeten worden aangeduid met de term “uitsluitend bestemd voor parkeren”. Dit om te voorkomen dat de parkeergelegenheid een ander gebruik gaat krijgen.



Er zijn redenen denkbaar dat het onmogelijk is of onwenselijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval bij bestaande panden. Er wordt echter terughoudend omgegaan met het verstrekken van ontheffingen voor het parkeren op eigen terrein. Aanvrager(s) van een omgevingsvergunning moeten kunnen aantonen dat zij zich redelijkerwijs voldoende hebben ingezet om de volgens de geldende norm benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Voldoende inspanning leveren betekent dat de aanvrager moet kunnen aantonen (bij de bouwaanvraag moet dit gemotiveerd worden toegelicht) dat het aanleggen van parkeerplaatsen niet mogelijk is. Het kan zijn dat aanleggen van parkeerplaatsen op bijbehorend terrein fysiek niet mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert of dat er sprake is van "onevenredige hoge kosten". Hierbij wordt van een aanvrager verwacht dat hij alternatieven heeft gezocht, om alsnog aan de parkeernorm te voldoen.

### **Parkeerplaatsen op eigen kavel (reductiefactor en verplichtingen)**

Een bouwplan dient in beginsel op de eigen kavel de parkeerplaatsverplichting te voldoen (uitgezonderd bezoekersaandeel voor woningen in niet-buitengebied). Met het begrip "parkeren op eigen terrein" wordt bedoeld: ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort (eigen kavel) passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden niet altijd volledig meegerekend in de gerealiseerde parkeerplaatsen. Deze plaatsen worden immers vaak voor andere doeleinden gebruikt dan parkeren van auto's (zie ook parkeerbeleidsplan).

De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend (afhankelijk van de parkeervoorziening) is opgenomen in onderstaande tabel. Deze tabel is ontleend aan publicatie: '317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012).

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal buitengebied	Berekenings-aantal rest gemeente
Enkele oprit zonder garage	1,0	1,0	0,8
Lange oprit zonder garage of carport	2,0	2,0	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2,0	2,0	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1,0	0,0	0,0
Garagebox (niet bij woning)	1,0	1,0	0,5
Garage met enkele oprit	2,0	1,0	1,0
Garage met lange oprit	3,0	2,0	1,3
Garage met dubbele oprit	3,0	2,0	1,8

Tabel 2-2 *Reductiefactor parkeren op eigen terrein (op basis van het CROW Publicatie 317)<sup>3</sup>*

Bovenstaande aantallen gelden voor alle gebieden binnen Heemskerk met uitzondering van het buitengebied. Hier is nauwelijks parkeergelegenheid langs de openbare weg, waardoor de parkeervraag veelal volledig op eigen terrein moet worden opgevangen. Het berekeningsaantal is hier dan ook in alle gevallen hetzelfde als het theoretisch aantal.

Een parkeervoorziening op bijbehorend terrein bij een bouwplan moet voldoen aan de volgende fysieke maatvoering (op eigen terrein alvorens de openbare ruimte wordt bereikt):

- Een enkele oprit is minimaal 5m lang en 2,5m breed.
- Een lange oprit is minimaal 10m lang en 2,5m breed.
- Een dubbele oprit is minimaal 4,5 meter breed.
- Een garage(box) is minimaal 5m lang en 2,5m breed (binnenwerks).
- Een dubbele garage is minimaal 5m lang en 4,5m breed (binnenwerks).

Ook moet de situering zodanig zijn dat het veilig in- en uitrijden is gewaarborgd (zie ook bijlage 2). Indien de parkeervoorziening bereikbaar is middels een hellingbaan dan dient het einde van de hellingbaan in beginsel minimaal 5,00 meter vanaf de perceelgrens te zijn gelegen opdat hier een opstelplek is voor een personenauto alvorens deze gebruik zal gaan maken van de openbare weg. Afwijken is mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de verkeersveiligheid.

<sup>3</sup> De gemeente Heemskerk wijkt op 2 punten af van de kengetallen van het CROW. De ervaring van de gemeente is dat een garage zonder oprit (bij woning) niet gebruikt wordt voor het stallen van auto's. Het berekeningsaantal is derhalve niet op 0,4 maar op 0,0 gezet. Het berekeningsaantal voor een garage met lange oprit is op basis van ervaringen van de gemeente niet op 1,3 maar op 1,8 gezet.

### 2.1.3 **Stap 3: onderzoek gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte**

Een initiatief mag niet leiden tot een (toename van) parkeertekort in de openbare ruimte. Het kan echter voorkomen dat er in de openbare ruimte op loopafstand restcapaciteit bestaat, waarvan gebruik gemaakt kan worden om de parkeervraag op te vangen. Een initiatiefnemer kan de gemeente verzoeken geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, maar gebruik te maken van restcapaciteit in de openbare ruimte. In deze situatie krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is te onderzoeken of deze ruimte mag worden meegeteld bij de parkeerverplichting voor het initiatief. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder de 90% blijft (zie Nota Parkeren Heemskerk). Of deze ruimte er is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief<sup>4</sup> parkeeronderzoek. Als er binnen 5 jaar ontwikkelingen worden verwacht die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet ook hiermee rekening worden gehouden. De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente gecommuniceerd zijn. De bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving wordt door de gemeente getoetst bij het verzoek om afwijking van (een deel van) de parkeervraag.

I.p.v. aangelegde parkeervakken kan in de omgeving ook sprake zijn van de mogelijkheid om langs de rijbaan te parkeren. Als er geen vakindeling wordt aangegeven, dient in deze situatie in beginsel rekening te worden gehouden met een minimale lengte van 6,00 meter per stallingsmogelijkheid.

#### **Acceptabele loopafstand**

Wat een acceptabele loopafstand vanaf de toegang van een woning, appartementencomplex, kantoor of overdekt winkelcentrum is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie en haar gebruikers, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt binnen en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid et cetera. De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als leidraad gebruikt en zijn weergegeven in onderstaande tabel. De hieronder genoemde afstanden zijn bepalend voor toetsing bij nieuwe ruimtelijke ontwikkeling en geven geen recht op een parkeerplek in bestaande situaties.

---

<sup>4</sup> Representatief onderzoek bestaat uit: een door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau) uitgevoerde parkeerdrukmeting op verschillende momenten (minimaal 3), dagen en tijden (buiten vakantieperiode) en zeker tijdens periodes wanneer aanspraak gedaan gaat worden door de nieuwe ontwikkeling op de parkeercapaciteit.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand centrum	Acceptabele loopafstand rest gemeente
Wonen	100 meter	100 meter
Winkelen	Binnen centrumgebied	200 meter
Werken	Binnen centrumgebied	voor werknemers 400 meter, voor bezoekers 200 meter
Ontspanning	Binnen centrumgebied	200 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter
Onderwijs	100 meter	100 meter

Tabel 2-3 Richtlijn acceptabele loopafstanden (op basis van het CROW Publicatie 317)<sup>5</sup>

Voor personeel werkzaam in het centrum van de gemeente Heemskerk geldt in afwijking van bovenstaande een acceptabele loopafstand van 800 meter, waarbij geen ontheffing voor het parkeren in de blauwe zone wordt verstrekt. Onder ontspanning vallen de categorieën 'sport, cultuur en ontspanning' en 'horeca en (verblijfs)functies' zoals beschreven in hoofdstuk 3.

#### **Maatwerk overdekte winkelcentra**

Voor een overdekt winkelcentrum, zoals het Europaplein, bestaat de mogelijkheid om parkeerplekken binnen een straal van circa 100 meter vanaf de toegangen van het winkelcentrum toe te rekenen aan een functie binnen het winkelcentrum. De initiatiefnemer dient daartoe een onderzoek uit te laten voeren naar het gebruik van deze parkeerplekken tijdens openingstijden van het winkelcentrum. Dit dient te gebeuren op de drukste momenten van een representatieve week (geen vakantieperiode). Dit betreft de koopavond, vrijdagochtend en zaterdagmiddag. Uit deze metingen moet blijken hoeveel parkeerplekken onbezet zijn. Vervolgens kan 80% van de onbezette parkeerplaatsen worden toegerekend aan het bouwplan (naar beneden afronden op gehele parkeerplaatsen).

#### **Aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik openbare parkeerplaatsen**

Bij de berekening van de parkeerplaatsverplichting wordt bij gebiedsontwikkeling gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers, of bewoners aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een groot deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

<sup>5</sup> Het CROW hanteert als richtlijn voor de acceptabele loopafstand bij wonen 100 meter, bij winkelen (200-600 meter), bij werken (200-800 meter) en bij ontspanning, gezondheidszorg en onderwijs 100 meter.

De aanwezigheidspercentages zijn ontleend aan publicatie: '317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012). Als de volledige parkeervraag van een functie gedurende een periode volledig aanwezig is geldt een aanwezigheidspercentage van 100%. Voor functies die niet in onderstaande tabel staan dient een zo goed mogelijk onderbouwde inschatting te worden gemaakt.

Funcities	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg- of verzorgingstehuis/aanleun- woning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuispatiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2-4 Aanwezigheidspercentage Heemskerk (op basis van het CROW Publicatie 317)

Voor de duidelijkheid, bovenstaande percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde openbare parkeervoorziening. Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners of hun bezoekers<sup>6</sup> of werknemers of de bezoekers van kantoren, bedrijven, winkels en andere commerciële voorzieningen kunnen worden gebruikt. Deze uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen zorgt er voor dat de openbare ruimte efficiënt wordt benut.

Voor functies die niet vermeld staan in bovenstaande tabel dient een zo goed mogelijk inschatting te worden gemaakt van de aanwezigheid op basis van een vergelijkbare functie (horeca bijvoorbeeld op basis van bioscoop), of worden uitgegaan van (door de initiatiefnemer aan te leveren) ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land.

Het volgens deze berekening aanwezig aantal parkeerplaatsen wordt per project naar beneden afgerond tot een volledige parkeerplaats.

<sup>6</sup> Het CROW heeft in publicatie 317 onderscheid gemaakt tussen aanwezigheidspercentages voor bewoners en bezoekers van bewoners. Dit onderscheid werd voorheen in Heemskerk niet gemaakt bij het berekenen van een parkeereis. Het effect van deze opsplitsing is dat een nauwkeurige berekening kan worden gemaakt van de parkeerbehoefte en dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met meerder functies (bijvoorbeeld wonen en werken) efficiënter gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare ruimte. Concreet betekent dit een lagere parkeereis dan wanneer dezelfde aanwezigheid wordt aangehouden voor bewoners en hun bezoek. Bij woningbouwinitiatieven zonder aanvullende functies en waarbij het bewonersparkeren op eigen terrein wordt geregeld geldt dit niet.

#### 2.1.4 **Stap 4: onderzoek realiseren nieuwe parkeerruimte in de openbare ruimte**

De ingediende parkeerbehoefteberekening wordt door de gemeente gecontroleerd, zowel op de juiste toepasbaarheid van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages als op de afwijkingsgronden van parkeren op eigen terrein. Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerbehoefte op te vangen met bestaande parkeerplaatsen, kan onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- De loopafstanden zoals geformuleerd in bovenstaande tabel.
- De kwaliteit van de omgeving. De aanleg van extra parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving. Er dient altijd een integrale afweging gemaakt te worden met bijvoorbeeld het ruimtelijk- en groenbeleid.

Het college gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid op basis van de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaats kan ruimtelijk en verkeerstechnisch worden aangelegd. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en eventuele hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers.
- De gemeente wil deze ruimte niet als reserve houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.
- Er vindt een ruimtelijke afweging plaats ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een groenvoorziening.
- De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen (hiertoe worden ook aanvullende verplichtingen zoals groencompensatie, lichtmastverplaatsing e.d. geregeld) worden in principe volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld. Aanleg vindt plaats door de gemeente middels een projectgebonden fonds.
- De “externe parkeermogelijkheid” dient in beginsel binnen één jaar na ingebruikname/ gebruikswijziging gerealiseerd te worden.

#### 2.1.5 **Stap 5: parkeeradvies**

Als een aanvraag omgevingsvergunning overeenkomstig de parkeernormen in het betreffende bestemmingsplan in voldoende mate in parkeercapaciteit voorziet, dan wordt van een positief advies afgegeven m.b.t. het voldoen aan de parkeerbehoefte

Wanneer er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeereis op bijbehorend terrein te realiseren of op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte op te vangen of te realiseren conform de gestelde ontwerpeisen, dan wordt een negatief parkeeradvies voor de aanvraag omgevingsvergunning afgegeven op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting voor het betreffende bouwplan.

---

## 2.2 Slotbepaling

---

Het bestemmingsplan is leidend. Mocht daar een aspect niet zijn voorzien dan wordt er gekeken naar onderhavige nota. Daar waar deze nota niet in voorziet, is publicatie 317 van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) of het ASVV2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) richtinggevend.

Hierbij dienen de stedelijkheidsgraden en gebiedsindelingen te worden aangehouden zoals beschreven in dit hoofdstuk, dient te worden uitgegaan van de 'gemiddelde parkeerkencijfers' (naar boven afgerond), en dient het cumulatieve aantal parkeerplaatsen op eigen terrein als bepaald d.m.v. tabel 2-2 per project (het totale berekeningsaantal) naar beneden te worden afgerond tot een volledige parkeerplaats.

Verder heeft het bestuur altijd de mogelijkheid om in bijzondere situaties af te wijken van de parkeernorm als deze voor een bepaalde, specifieke situatie door het bestuur als ongewenst/niet reëel wordt ervaren. Dit is geregeld via een ontheffingsmogelijkheid in het bestemmingsplan.

### 3 Parkeerkencijfers Heemskerk

Onderstaande tabellen dienen als input voor de bestemmingsplannen en zijn gebaseerd op de richtlijnen van het CROW en de systematiek zoals beschreven in voorgaand hoofdstuk. De genoemde aantallen zijn richtinggevend - afwijken is mogelijk mits dit door de aanvrager goed onderbouwd aannemelijk wordt gemaakt.

Voor niet genoemde functies zal de parkeerbehoefte aannemelijk moeten worden gemaakt, waarbij de uitgangspunten van deze nota richtinggevend zijn. Als een functie niet opgenomen is in deze nota, dan dient de aanvrager een parkeerbehoefteberekening aan te leveren gebaseerd op de richtlijnen van het CROW. Als het CROW geen kengetallen voor de betreffende functie heeft, dan dient de ontwikkelaar de parkeerbehoefte gemotiveerd te onderbouwen.

Het CROW heeft in 2012 haar richtlijnen (kengetallen, aanwezigheidspercentages etc.) bijgesteld in publicatie 317. De 'oude' richtlijnen dateren van 2004 en hebben als basis gediend voor de vigerende parkeernormen binnen Heemskerk. De nieuwe landelijke richtlijnen zijn aanleiding om de geldende normen te actualiseren. Hoewel de opzet van de nieuwe CROW parkeerkencijfers vergelijkbaar is met die van de oude, is er wel het een en ander veranderd. Zo is aan de indeling in gebieden een categorie toegevoegd: het buitengebied. Er worden meer woningsoorten en functies onderscheiden en de kencijfers zelf zijn geactualiseerd. Voor wonen is dubbelgebruik geïntroduceerd tussen bewoners en bezoekers.

Voor de niet-woonfuncties is voor het bezoekersaandeel het percentage overgenomen uit de richtlijnen van het CROW.



### 3.1 Wonen

Functie	Per	Centrum	Woon gebieden	Bedrijven terrein	Buiten gebied
koop vrijstaand	Woning	1,6	2,0	2,0	2,0
koop twee-onder-een-kap	Woning	1,5	2,0	2,0	2,0
koop, tussen / hoek	Woning	1,4	1,8	1,9	2,0
koop, appartement, duur	Woning	1,4	1,9	2,0	2,0
koop, appartement, midden en goedkoop	Woning	1,3	1,6	1,7	1,8
huurhuis, vrije sector	Woning	1,4	1,8	1,9	2,0
huurhuis, sociale huur	Woning	1,2	1,5	1,6	1,6
huur, appartement, duur	Woning	1,3	1,7	1,8	1,9
huur, appartement, midden / goedkoop	Woning	1,0	1,3	1,4	1,4
kamerverhuur, zelfstandig	Woning	0,5	0,7	0,8	0,8
kamerhuur, studenten, niet zelfstandig	Woning	0,3	0,3	0,3	0,3
aanleunwoning/serviceflat	Woning	0,4	1,1	1,1	1,2

In Heemskerk wordt zowel voor de huurwoningen als voor de koopwoningen verschillende (prijs)categorieën gehanteerd. Er is geen onderscheid in appartementen en grondgebonden woningen. Bij bovenstaande tabel gelden de volgende definities:<sup>7</sup>

#### Huurwoningen

- goedkoop huur: tot € 403,06 (prijsspeil 2015);
- middelduur huur: van € 403,06 tot € 710,68 (prijsspeil 2015);
- sociale huur: Goedkoop + Middelduur: huur tot € 710,68 (prijsspeil 2015);
- dure huur c.q. vrije sector huur c.q. liberalisatiegrens: vanaf € 710,68 (prijsspeil 2015).

#### Koopwoningen

- goedkope koop tot € 215.000;
- middelduur koop: van € 215.000 tot € 350.000;
- duur koop: vanaf € 350.000.

<sup>7</sup> De huurprijsgrenzen worden jaarlijks opnieuw bepaald, Dit, op basis van de (nieuwe) woningwet 2015. . De onderverdeling in koopwoningen is lokaal bepaald. In dit geval samen met Beverwijk op basis van de gezamenlijke woonvisie. De grensbedragen kunnen/ zullen worden herzien op het moment dat de woonvisie weer wordt geactualiseerd. De vermelde bedragen hebben betrekking op de woning in bewoonbare staat (bij casco woningen dient het bedrag te worden opgehoogd met richtbedragen voor sanitair, keukens e.d.). Bij de bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen is de peildatum voor de genoemde bedragen 1 januari voorafgaand aan het jaar van de aanvraag omgevingsvergunning. Bij de bepaling van de waarde van bestaande woningen wordt uitgegaan van de vastgestelde WOZ-waarde dan wel huurprijs op 1 januari voorafgaand aan het jaar van de aanvraag omgevingsvergunning.

In bovenstaande getallen is per appartement/woning 0,3 parkeerplaats opgenomen voor bezoekers. Deze parkeerplaatsen moeten altijd openbare toegankelijk zijn. Bij realisatie op eigen terrein dienen de parkeerplaatsen via de openbare weg bereikbaar te zijn en voor het openbaar verkeer open te staan.

In het centrum wordt aan bewoners maximaal 1 ontheffing per woning/appartement verstrekt voor parkeren in de blauwe zone, mits de hoofdtoegang is gelegen aan de blauwe zone

### 3.2 Werken

Functie	Per	Centrum	Woon gebieden	Bedrijven terrein	Buiten gebied	Aandeel bezoek
kantoor zonder baliefunctie	100 m2 bvo	1,4	1,7	2,1	2,1	5%
kantoor met baliefunctie (com. dienstverlening)	100 m2 bvo	1,6	2,1	2,3	2,3	20%
bedrijf arbeidsintensief / bezoeker extensief	100 m2 bvo	1,4	2,1	2,4	2,4	5%
bedrijf arbeidsextensief, bezoeker extensief	100 m2 bvo	0,9	0,9	0,9	0,9	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,4	1,6	1,9	1,9	5%
garage / servicestations	100 m2 bvo	3,2	3,2	3,2	3,2	5%
Autoshowroom	100 m2 bvo	1,0	1,0	1,0	1,0	90%
Webshop	100 m2 bvo	0,9	1,0	1,1	1,1	5%

Onder “bedrijf arbeidsintensieve, bezoeker extensief” vallen onder andere productiebedrijven, laboratoria en werkplaatsen. Het betreft bedrijven met veel werknemers en relatief weinig bezoekers. Onder “bedrijf arbeidsextensief, bezoeker extensief” vallen loods, opslag of transportbedrijf. Het betreft bedrijven met weinig werknemers en relatief weinig bezoekers.

De functies “Garage / servicestation” en “autoshowroom” komen niet voor in de richtlijnen van het CROW. De parkeerkcijfers en aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op ervaringen van de gemeente.

### 3.3 Winkelen en boodschappen

Functie	Per	Centrum	Woon gebieden	Bedrijven terrein	Buiten gebied	Aandeel bezoek
supermarkt kleiner dan 2500m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	4,0	4,0	4,0	93%
supermarkt groter dan 2500m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	5,9	7,7	7,7	7,7	93%
Centrum (funshoppen en winkelen) units < 2500m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	3,9	-	-	-	88%
buurt- en wijkcentrum(funshoppen en winkelen) units < 2500m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	-	3,7	3,7	3,7	82%
Kledingwarenhuis > 2500 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	3,9	3,7	3,7	3,7	88%
Kringloopwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	3,9	2,1	2,1	2,1	89%
Woonwarenhuis (showroom, meubels, keukens) >2500m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	1,7	1,9	2,0	91%
Bouwmarkt of tuincentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	2,5	2,5	2,5	89%

### 3.4 Sport, cultuur, ontspanning

Functie	Per	Centrum	Woon gebieden	Bedrijven terrein	Buiten gebied	Aandeel bezoek
Bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	1,0	1,2	1,2	97%
theater/schouwburg	100 m <sup>2</sup> bvo	7,3	9,8	9,8	12,0	87%
fitnesstudio/sportschool/dansstudio (in beginsel < 1000 m <sup>2</sup> )	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	4,7	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum (in beginsel > 1000 m <sup>2</sup> )	100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	6,2	6,3	7,4	90%
sauna, hammam	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	6,6	6,7	7,3	99%
Sporthal, squashhal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	2,7	2,9	3,5	96%
Sportzaal / Gymnastiekzaal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	2,7	2,8	3,6	94%
Tennishal	100 m <sup>2</sup> bvo	0,3	0,5	0,5	0,5	87%
Tennisbaan (buiten)	Baan	3,0	3,0	3,0	3,0	87%
Zwembad overdekt (niet zijnde zwemparadijs)	100 m <sup>2</sup> bassin	11,5	11,5	11,5	13,3	97%
Sportveld (excl. tribune)	Ha. netto	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Manege	Per box	n.v.t.	0,4	0,4	0,4	90%
Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, buurthuis	100 m <sup>2</sup> bvo	2,0	2,0	3,0	3,0	97%

Met fitnesstudio/sportschool wordt bedoeld op kleinschalige voorzieningen waar voor het overgrote deel alleen gebruikt wordt gemaakt van fitnessapparaten. Bij een fitnesscentrum gaat het grotere multifunctionele centra die een breed pakket aan activiteiten aanbieden (o.a. diverse groepslessen en in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals sauna of zonnebank). In een wijkgebouw / buurthuis vinden ook bijeenkomsten, vergaderingen en culturele activiteiten plaats.

### 3.5 Horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Per	Centrum	Woon gebieden	Bedrijven terrein	Buiten gebied	Aandeel bezoek
Café / bar / cafetaria	100 m2 bvo	5,0	6,0	6,0	6,0	90%
Restaurant	100 m2 bvo	9,0	13,0	13,0	13,0	80%
Bed & breakfast	Per slaapkamer	1,0	1,0	1,0	1,0	
Vakantiewoning	Per 2 slaapkamers	1,3	1,3	1,3	1,3	
Hotel (3 sterren)	Per slaapkamer	0,5	0,5	0,5	0,7	77%

Het aantal slaapkamers dient bij vakantiewoningen te worden afgerond op het eerste bovenliggende even aantal. Voor hotels geldt een norm per kamer. Als er een restaurantfunctie aanwezig is, gelden voor het restaurant zelf ook de normen. Tenzij de initiatiefnemer aantoont dat het restaurant enkel voor hotelgasten bestemd is. In dat geval dient enkel uit te worden gegaan van de parkeernorm per kamer.

### 3.6 Gezondheidszorg en (sociale voorzieningen)

Functie	Per	Centrum	Woon gebieden	Bedrijven terrein	Buiten gebied	Aandeel bezoek
(para)medische praktijk e.d.	Behandeltkamer	2,0	2,0	2,5	2,5	57%
religiegebouw (bijv. kerk of moskee)	Zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	
verpleeg- en verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6	60%

### 3.7 Onderwijs

Functie	Per	Centrum	Woon gebieden	Bedrijven terrein	Buiten gebied	Aandeel bezoek
kinderdagverblijf (exclusief K&R)	100 m2 bvo	0,9	1,2	1,4	1,5	0%
basisonderwijs (exclusief K&R)	Leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	
middelbare school / voortgezet onderwijs	100 leerlingen	3,3	4,3	4,9	4,9	11%
Avondonderwijs / cursusruimten	10 studenten	4,0	6,0	6,8	10,5	95%

Het met de auto halen en brengen van kinderen naar kinderdagverblijven en basisscholen heeft door de steeds groter wordende groep tweeverdieners een vlucht genomen. Hierdoor is ook de behoefte ontstaan om bij nieuwe ontwikkelingen parkeerplaatsen aan te leggen om deze parkeerders te kunnen faciliteren en parkeeroverlast bij schoolomgevingen te voorkomen. In bovenstaande tabel is alleen een norm opgenomen voor het parkeren van medewerkers van een basisschool, peuterspeelzaal en een buiten schoolse opvang.

Voor kiss-and-ride voorziening wordt uitgegaan van het volgende: 'parkeerbehoefte = aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen'. Dit komt in de praktijk neer op hetgeen beschreven in onderstaande tabel.

Voor parkeren bij gastouderopvang hoeft alleen rekening te worden gehouden met een extra parkeerbehoefte voor halen en brengen. Om te voorzien in de parkeerbehoefte bij gastouderopvang dient deze binnen 100 meter van de locatie aanwezig te zijn.

	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	Aantal pp per kind
Groep 1 t/m 3	40%	0,50	0,75	0,150
Groep 4 t/m 8	20%	0,25	0,85	0,043
Kinderdagverblijf / BSO	65%	0,25	0,75	0,122
<b>Gastouder opvang</b>	50%	0,50	0,75	0,188

Tabel bijlage 1: input gegeven t.b.v. berekening halen en brengen

## 4 Fietsparkeren

De maatvoering van een fietsparkeerplaats moet voldoende zijn om een fiets te parkeren/stallen. Ook voor het plaatsen van de fiets is voldoende (manoeuvrer)ruimte nodig. Daarbij moet niet alleen gedacht worden aan ruimten bij nieuwe woningen of nieuwe halten voor openbaar vervoer, maar ook aan voorzieningen. Onderstaande fietsparkeernormen zijn gebaseerd op landelijke gemiddelden per functie zoals beschreven in publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie' van het CROW.<sup>8</sup>

### 4.1.1 Ligging fietsparkeervoorzieningen

De fietsparkeervoorzieningen moeten aantrekkelijk zijn gelegen. Bij solitaire bestemmingen waar men kort hoeft te zijn (supermarkt, bank etc.) moet de afstand tussen fietsenstalling en bestemming een beperkt aantal meters zijn. Als de verblijftijd langer is (bijvoorbeeld centrumbezoek – meerdere voorzieningen), mag de loopafstand langer zijn. De fietsparkeervoorzieningen dienen dan geconcentreerd op de (drukst bereden) aanrijroutes te worden gerealiseerd.

### 4.1.2 Fietsparkeer kengetal

Onderstaande tabel beschrijft het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij voorzieningen, kantoren en recreatie. Het volgens deze fietsparkeer kengetal berekende benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een hele parkeerplaats. Dit sluit aan bij de gemeentelijke ambitie het fietsen aantrekkelijker te maken. Fietsparkeer kengetallen zijn overigens bedoeld voor solitaire gebieden. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals het centrumgebied. Hier is maatwerk vereist.

In onderstaande tabel is een kencijfer opgenomen van 0,3 fietsparkeervoorziening voor bezoekers per woning. Dit getal komt overeen met het kencijfer voor autoparkeren. Het benodigd aantal fietsvoorzieningen moet naar boven worden afgerond met een minimum van 2,0 per woongebouw/woning.

Dit kengetal is lager dan het CROW hanteert, dit omdat er vanuit gegaan wordt dat op piekmomenten de fiets van bezoekers ook op de openbare weg geparkeerd kan worden. Het stallen van de fiets dient op eigen terrein plaats te vinden - ontheffing is mogelijk analoog aan autoparkeren. Deze fietsparkeerplaatsen moeten altijd openbare toegankelijk zijn. Bij realisatie op eigen terrein dienen de fietsparkeerplaatsen via de openbare weg bereikbaar te zijn en voor het openbaar verkeer open te staan.

---

<sup>8</sup> In de kengetallen van het CROW is een marge van 20% verwerkt. Deze extra stallingscapaciteit wordt door het CROW toegepast omdat fietsers de beschikbare stallingsplaatsen plekken ook moeten kunnen vinden. Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een kleine groei van het fietsgebruik op te kunnen vangen.

Zolang het fietsparkeren voor bewoners wordt geregeld via het Bouwbesluit worden hiervoor geen aanvullende kencijfers opgenomen. Indien deze verplichting vanuit het Bouwbesluit vervalt, zal de fietsparkeerbehoefte conform de richtlijnen van het CROW bepaald worden.

Functie	Per	Centrum	Woon gebieden	Bedrijven terrein	Buiten gebied
kantoor medewerkers	100 m2 bvo	1,7	1,2	1,2	0,7
kantoor met balie voor bezoekers	100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0
Basisschool leerlingen <250	10 leerlingen	4,3	4,3	4,3	-
Basisschool leerlingen 250-500	10 leerlingen	5,0	5,0	5,0	-
Basisschool leerlingen >250		6,2	6,2	6,2	-
Basisschool medewerkers	10 leerlingen	0,4	0,4	0,4	-
Middelbare school (leerlingen)	10 leerlingen	1,4	1,4	1,4	-
Winkelcentrum	100m2 bvo	2,7	2,7	2,7	-
Supermarkt	100 m2 bvo	2,9	2,9	2,9	-
Bouwmarkt	100m2 bvo	0,25	0,25	0,25	-
Tuincentrum	100m2 bvo	0,4	0,4	0,4	0,1
Fastfood restaurant (incl. terras)	Locatie	29	10	10	5
Restaurant (incl. terras)	100 m2 bvo	18	18	18	15
Bibliotheek	100 m2 bvo	3	3	3	-
Bioscoop	100 m2 bvo	7,8	1,4	1,4	-
Fitness	100 m2 bvo	5,0	2,0	2,0	-
Museum	100 m2 bvo	0,9	0,9	0,9	-
Sporthal	100 m2 bvo	2,5	2,5	2,5	2,5
Sportveld	Ha netto terrein	61	61	61	61
Sportzaal	100 m2 bvo	4,0	4,0	4,0	4,0
Kerk / moskee	100 plaatsen	40	40	40	-
Gezondheidscentrum bezoekers	100 m2	1,3	1,3	1,3	-
Gezondheidscentrum medewerkers	100 m2	0,4	0,4	0,4	-
Lokaal evenement	100 bezoekers	32	32	32	-
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin	28	28	28	-
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin	20	20	20	-
Bezoekers van woningen	woning	0,3	0,3	0,3	0,3

## **Bijlagen**



# 1 Richtlijnen maatvoering

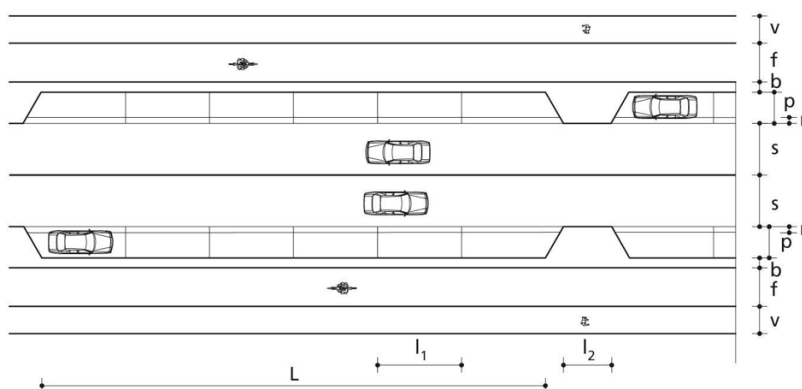
De te realiseren parkeerplaatsen op straat dienen te voldoen aan de maatvoering voor parkeervakken zoals beschreven in het ASVV2012 (langs openbare weg en kleinere parkeerlocaties) en NEN 2443 (parkeerterreinen en parkeergarages).

Parkeervoorzieningen op maaiveld zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen: de parkeerplaats(en) en de parkeerweg(en). De dimensionering wordt bepaald door de eisen waaraan deze elementen afzonderlijk moeten voldoen en door de samenhang tussen beide.

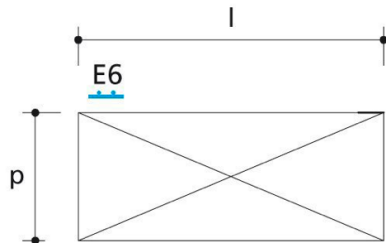
Bij gebiedsontsluitingswegen dient langsparkeren plaats te vinden middels gemarkeerde vakken. Haaksparkeren en gestoken parkeren is ongewenst bij gebiedsontsluitingswegen.

## Langsparkeren

De ruimten voor het parkeren van auto's moeten afmetingen hebben, die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten in het geval van lengterichting aan het trottoir (*langsparkeren*) bij een manoeuvreerruimte van minimaal 3 meter ten minste 2,30 meter breed ('p' in onderstaande afbeelding) bij 6,00 meter lang ('l') zijn. Als een parkeervak aan een wand is gelegen, dan dient het parkeervak ten minste 0,15 meter breder te zijn. Als een parkeervak gelegen is tussen twee wanden bedraagt dit 0,35 meter.



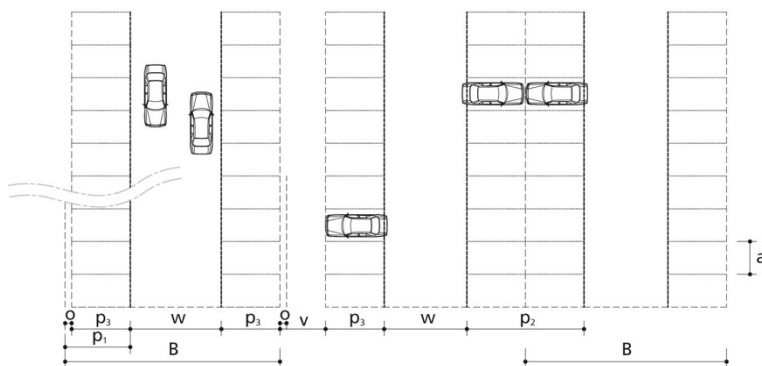
Voor een gehandicaptenparkeerplaats dient een minimale breedte (maat 'p' op onderstaande afbeelding) van 3,5 meter te worden aangehouden vanwege manoeuvreerruimte bij het in- en uitstappen (rolstoel, loophulp of uitdraibare autostoel). Bij een vrije uitstapstrook naast het parkeervak kan worden uitgegaan van een breedte van 3,0 meter. De lengte (l) is tenminste 6 meter.



De breedte van de weg is de breedte zoals deze vanuit verkeerskundig oogpunt minimaal gewenst is. Het kan zijn dat er vanuit andere overwegingen (bv. veiligheid) in een individueel geval een bredere parkeerweg wordt verlangd.

### Haaksparkeren

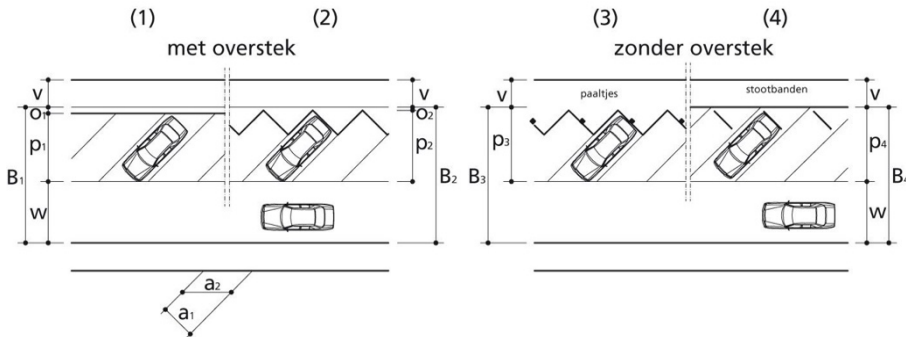
Voor haaksparkeren (hoek 90°) moet worden uitgegaan van de maten zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.



#### Maatvoering

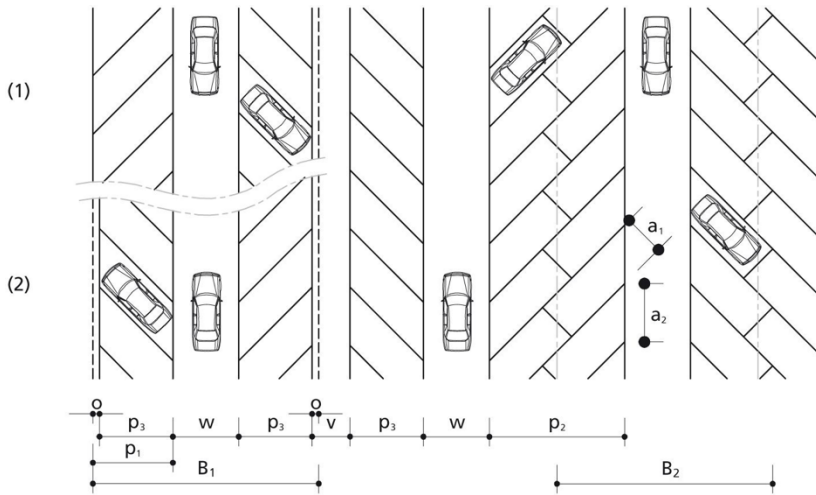
- $a = 2,50 \text{ m}$
- $B \geq 16,26 \text{ m}$
- $o = 0,50 \text{ m}$
- $p_1 = 5,13 \text{ m}$
- $p_2 = 10,26 \text{ m}$
- $p_3 = 4,65 \text{ m}$
- $v \geq 2,50 \text{ m}$
- $w \geq 6,00 \text{ m}$  parkeervakken naast verhoging 0,30 à 0,45 m breder
- oppervlakte parkeergelegenheid  $37,6 \text{ m}^2$  ( $a = 2,30 \text{ m}$ ) à  $40,9 \text{ m}^2$  ( $a = 2,50 \text{ m}$ )

Voor langspaarkeervakken met achterwaarts gestoken parkeervakken (hoek 60°, 45° of 30°) moet worden uitgegaan van de maten zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.



	60°	45°	30°
- a <sub>1</sub>	= 2,50	2,50	2,50
- a <sub>2</sub>	= 2,89	3,54	5,00
- B <sub>1</sub>	≥ 9,65	8,85	7,80
- B <sub>2</sub>	≥ 9,70	9,05	8,05
- B <sub>3</sub>	≥ 9,80	9,05	7,95
- B <sub>4</sub>	≥ 9,15	8,85	7,70
- o <sub>1</sub>	= 0,40	0,40	0,40
- o <sub>2</sub>	= 0,20	0,20	0,20
- p <sub>1</sub>	= 4,75	4,45	3,90
- p <sub>2</sub>	= 4,80	4,65	4,15
- p <sub>3</sub>	= 5,30	5,05	4,45
- p <sub>4</sub>	= 5,15	4,85	4,20
- w	≥ 4,50	4,00	3,50
- aantal parkeerplaatsen per 100 m (eenzijdig):			
	30	24	16

Bij een parkeerterrein met gestoken parkeervakken (hoek 60°, 45° of 30°) moet worden uitgegaan van de maten zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.

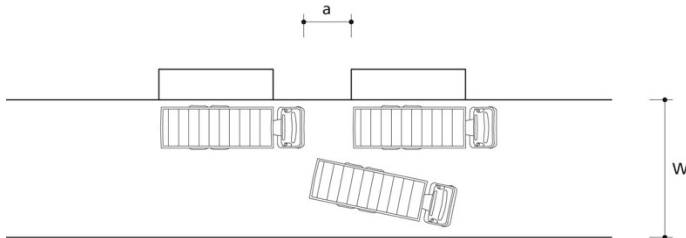


**Maatvoering [m]**

	60°	45°	30°
- a <sub>1</sub>	2,50	2,50	2,50
- a <sub>2</sub>	2,89	3,54	5,00
- B <sub>1</sub>	14,60	13,86	12,3
- B <sub>2</sub>	13,55	12,41	10,56
- o =	0,40	0,40	0,30
- p <sub>1</sub>	5,40	5,03	4,28
- p <sub>2</sub>	9,75	8,61	6,76
- p <sub>3</sub>	5,00	4,63	3,98
- w ≥	3,80	3,80	3,80
- v ≥ 2,30 m			
- oppervlak parkeereenheid (B <sub>2</sub> ) [m <sup>2</sup> ]			
	39,2	43,9	52,8
- parkeervakken naast verhoging 0,30 à 0,45 m breder			

## Vrachtwagenparkeren

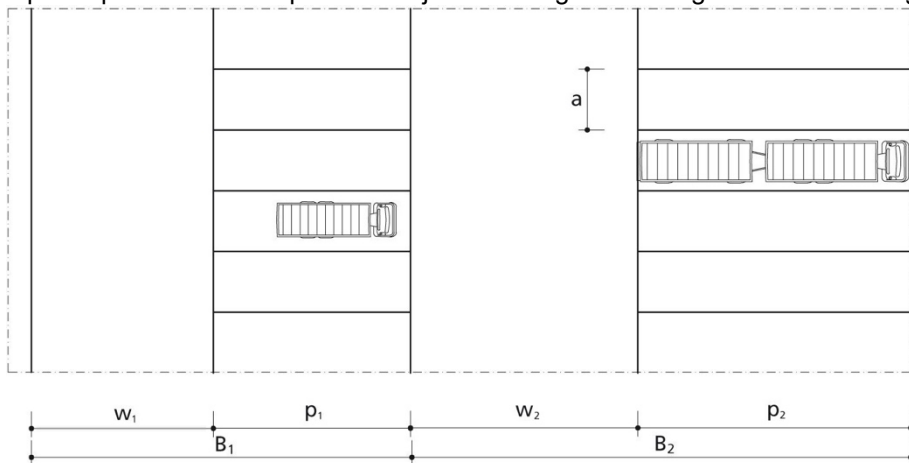
Voor laad- en losplaatsen evenwijdig aan de gevel geldt onderstaande maatvoering.



### Maatvoering

- $a =$  circa 3,00 m voor vrachtauto en vrachtauto + aanhangwagen
- $a =$  circa 6,50 m voor trekker + oplegger
- $W =$  circa 11,00 m voor vrachtauto
- $W =$  circa 14,00 m voor vrachtauto + aanhangwagen
- $W =$  circa 9,50 m voor trekker + oplegger
- bij grotere onderlinge afstanden ( $a$ ) kan de manoeuvreerruimte worden versmald

Op een parkeerterrein op een bedrijventerrein geldt de volgende maatvoering



### **Maatvoering**

- $a = 3,50$  m voor langparkeren
- $a = 4,00$  m voor kortparkeren
- $B_1 \geq 22,00$  m voor vrachtauto
- $B_1 \geq 25,00$  m voor bus
- $B_2 \geq 31,50$  m voor trekker + oplegger
- $B_2 \geq 34,50$  m voor vrachtauto + aanhangwagen
- $p_1 = 13,00$  m voor vrachtauto
- $p_1 = 13,00$  m voor bus
- $p_2 = 18,00$  m voor trekker + oplegger
- $p_2 = 19,50$  m voor vrachtauto + aanhangwagen
- $p_2 = 28,00$  m voor langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LZV's) van 25 m lengte
- $w_1 \geq 12,00$  m voor vrachtauto en bus
- $w_2 \geq 15,00$  m voor voertuigcombinatie

### **Fietsparkeren**

---

Fietsvoorzieningen moeten geschikt zijn voor het stallen van verschillende soorten fietsen. Voor een standaard fiets moet worden uitgegaan van een maximale breedte van 60 cm en een lengte van 2,00 meter. Bij een aaneenschakeling van fietsrekken dient een tussenpad van 2,00 meter te worden gerealiseerd.

## 2 Richtlijnen uitweg

Een uitweg, ook wel uitrit, inrit of oprit genoemd, is een aansluiting vanuit een perceel op de openbare weg. Voor de leesbaarheid noemen we deze termen in de rest van dit voorstel een 'uitweg'. Het is verboden zonder vergunning een uitweg te maken of te veranderen. Op grond van de Wabo in combinatie met de APV, kan hiervoor een omgevingsvergunning worden aangevraagd. In de APV zijn voor deze vergunning de volgende weigeringsgronden opgenomen (artikel 2.1.4.3). Bovendien kan de gemeente, ter bescherming van het belang waarvoor de vergunning is vereist, voorschriften en beperkingen verbinden aan de vergunning. Er bestaat binnen de gemeente behoefte aan een kader op basis waarvan vergunningsaanvragen voor een uitweg kunnen worden getoetst. Dit toetsingskader is onderstaand vastgelegd. Dit beleid bevordert eenduidige besluitvorming (consistentie) en biedt de aanvrager vooraf inzicht in de toetsingscriteria (transparantie).

### *Toetsingscriteria 1 - ter voorkoming van gevaar voor het verkeer op de weg.*

Op een uitweg wordt in beginsel negatief geadviseerd indien deze komt te liggen:

- op een plaats waar door de uitweg de verkeersveiligheid in gevaar komt;
- aan een gebiedsontsluitingsweg;
- op of nabij een rotonde, kruising of splitsing van wegen;
- op of nabij een voetgangersoversteekplaats;
- op of nabij een bushalte;
- op een plaats waar belemmeringen ontstaan voor het in- en uitrijden van een bestaande uitweg;
- op een plaats waar de uitweg op een fiets- en/of voetpad uitkomt en dat pad moet worden bereden om vanaf de openbare weg het perceel te bereiken;
- op een plaats waar verlichting of bebording is aangebracht en deze uit oogpunt van veilig gebruik van de weg niet verplaatst kan worden;
- op een plaats waar het zicht vanaf de uitweg op de weg/voetpad/fietspad onvoldoende is voor verkeer.

### *Toetsingscriteria 2 – bij verlies van een openbare parkeerplaats;*

Op een uitweg wordt in beginsel negatief geadviseerd indien deze komt te liggen:

- Het aanleggen van een uitweg ten koste gaat van een of meerdere parkeermogelijkheden (bijvoorbeeld als de uitweg ten koste gaat van meerdere openbare parkeermogelijkheden op straat).
- De uitweg tot gevolg heeft dat straatmeubilair of een nutsvoorziening en/of ander obstakel dienen te worden verplaatst, terwijl er in de nabije omgeving geen geschikte alternatieve locatie voor genoemde objecten voorhanden is en/of er geen overeenstemming tot verplaatsing van het obstakel is met de eigenaar.

In afwijking van bovenstaande kan toch een uitwegvergunning worden verstrekt als hierdoor de bereikbaarheid van locaties voor hulpdiensten wordt verbeterd. Het veilig en doelmatig gebruik van de weg krijgt hierbij prioriteit boven voldoende openbare parkeergelegenheid.

#### *Toetsingscriteria 3 – onaanvaardbare wijze aantasting openbaar groen*

Op een uitweg wordt in beginsel negatief geadviseerd indien:

- Schade aan een monumentale boom of aan de groeiplaats van een waardevolle boom wordt toegebracht, tenzij deze boom onveilig is en kap onvermijdelijk is.
- Schade aan een kapvergunningsplichtige boom of aan de groeiplaats van een kapvergunningsplichtige boom wordt toegebracht, tenzij deze boom onveilig is en kap onvermijdelijk is.
- De uitweg dichterbij dan 2 meter van de buitenzijde van de stam van een boom ligt.
- De uitweg gelegen is in de hoofdgroenstructuur.
- De uitweg reststukken haag (<5 m1) of reststukken groen (< 5 m2) veroorzaakt.

#### *Toetsingscriteria 4 – aanwezigheid andere uitweg.*

Op een tweede uitweg wordt in beginsel negatief geadviseerd indien:

- Er al sprake is van een uitweg van een perceel dat al door een andere uitweg wordt ontsloten, en de aanleg van deze tweede uitweg ten koste gaat van een openbare parkeerplaats of het openbaar groen.

Op een uitweg van een woning wordt ook negatief geadviseerd indien:

- De maatvoering niet voldoet aan het gestelde in deze nota (zie paragraaf 2.1.2).
- De uitweg in strijd is met het geldende inrichtings-, bestemmings- en/of definitief beeldkwaliteitsplan.
- Naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders sterk afbreuk wordt gedaan aan de ruimtelijke belevingswaarde van het desbetreffende gebied.

### 3 Huidige regels over parkeren e.d. zoals opgenomen in bestemmingsplannen

Onderstaande regels uit het bestemmingsplan Centrum Heemskerk vormen de basis van de regelgeving in alle huidige bestemmingsplannen.

#### 25.2 Parkeren

##### 25.2.1 Algemeen

Bij een gebouw moet ten behoeve van het parkeren en het stallen van auto's in de juiste mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, met dien verstande dat:

- a. onverminderd het bepaalde in de artikelen 3 tot en met 22 dient bij de oprichting van een nieuw bouwwerk, de vergroting van een bestaand bouwwerk en/of de verandering in functie op het bijbehorende bouwperceel, te worden voorzien in parkeerplaatsen volgens de volgende regeling, hiertoe dient op tekening te worden aangegeven waar welke functie zich binnen het bouwwerk bevindt:
- b. bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen volgens sublid 25.2.1 onder a, worden de ten tijde van het rechtskracht krijgen van dit plan voor parkeerplaatsen in gebruik zijnde, of voor parkeerplaatsen geplande gronden, buiten beschouwing gelaten;
- c. voor zover er door het oprichten van nieuwe bouwwerken of het vergroten van bestaande bouwwerken, parkeerplaatsen verloren gaan, dienen deze in gelijke omvang te worden gecompenseerd;
- d. bij de eindberekening dient het aantal parkeerplaatsen naar boven te worden afgerond op hele parkeerplaatsen;
- e. voor niet onder lid 25.2.1 onder a genoemde functies geldt de parkeernorm zoals opgenomen in Parkeerkencijfers-CROW 2008, publicatie 182, september 2008, 3e gewijzigde druk, blz. 15 tot en met 23. Uitgegaan dient te worden van de kolommen 'rest bebouwde kom' en van de rij 'matig stedelijk'; vervolgens dient uitgegaan te worden van de maximum waarde in de kolom;
- f. het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 25.2.1 onder a indien:
  1. het gebruik niet wijzigt en
  2. de uitbreiding niet meer bedraagt dan 100 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte dan wel 10% van de totale brutovloeroppervlakte indien dit meer is dan 100 m<sup>2</sup> en
  3. is aangetoond dat als gevolg van de uitbreiding de parkeerbehoefte niet toeneemt;
- g. het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 25.2.1 onder a indien op het bouwperceel redelijkerwijs geen gronden (meer) beschikbaar kunnen worden gehouden ten behoeve van een parkeerplaats en in voldoende mate binnen redelijke afstand van het bouwperceel in parkeerplaatsen is of kan worden voorzien; dit dient te worden aangetoond op de weekmomenten met de hoogste parkeerdruk, waarbij als redelijke afstand 100 meter vanaf de toegang van de bebouwing wordt gehanteerd;
- h. het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 25.2.1 onder a, indien op het bouwperceel in de bestaande situatie meer of een gelijk aantal parkeerplaatsen aanwezig is, dan ingevolge lid 25.2.1 onder a voor de in zijn geheel gerealiseerde bebouwing en/of wijziging van het gebruik is vereist;



- i. het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 32.3 onder a, indien op grond van de parkeernorm, zoals opgenomen in de parkeerkencijfers CROW 2008, publicatie 182, september 2008, 3e gewijzigde druk, blz. 15 tot en met 23, een minder aantal parkeerplaatsen is vereist. Uitgegaan dient te worden van de kolommen 'rest bebouwde kom' en de van de rij 'matig stedelijk'. Vervolgens dient uitgegaan te worden van het gemiddelde van de bandbreedte die wordt aangegeven;
- j. het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 32.3 onder a, indien uitbreiding van de bebouwing niet leidt tot een grotere parkeerbehoefte;
- k. voor parkeren bij woningen op eigen terrein worden berekeningsaantallen gehanteerd zoals aangegeven in "Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering", publicatie 182, CROW september 2008, 3e gewijzigde druk, pagina 27;
- l. wanneer bij de berekening van de parkeerbehoefte gebruik wordt gemaakt van balansparkeren, worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd zoals aangegeven in "Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering", publicatie 182, CROW september 2008, 3e gewijzigde druk, pagina 27;
- m. bij publieke voorzieningen zoals bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicapten parkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen, op een afstand van maximaal 100 meter;
- n. bij openbare parkeerterreinen moet per 50 gewone parkeerplaatsen één voor mindervaliden aangepaste parkeerplaats zijn, dit aantal wordt naar boven afgerond;
- o. het bevoegd gezag kan afwijken van de aantallen en oppervlaktematen van lid 25.2.1 onder a en onder e, indien blijkt dat de genoemde normen niet meer volstaan om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte;
- p. het bevoegd gezag kan afwijken van de publicatienummer van de Parkeerkencijfers van het CROW (zoals genoemd in lid 25.2.1 onder e, i, k en l, indien hiervan een nieuwe vervangende editie is verschenen).

#### 25.2.2 Afwijken

Het bevoegd gezag kan afwijken van:

- a. het bepaalde in sublid 25.2.1 voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte wordt voorzien.

#### 25.2.3 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in sublid 25.2.1 bedoelde parkeernormen en bedragen te wijzigen.

In het bestemmingsplan Houtwegen, Waterwegen en Westertuinen zijn onderstaande regels opgenomen voor laden en lossen, in- en uitritten en fietsparkeren Deze aanvullende regels zouden tevens als basis kunnen dienen voor de andere bestemmingsplannen.

### **26.3 Laden en lossen**

- a. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende, onbebouwd blijvende terrein;
- b. De verplichting tot het hebben van een ruimte voor laden of lossen volgens lid 26.3 onder a, is niet van toepassing indien ten tijde van het rechtskracht krijgen van dit plan voor het gebouw met het dan geldende gebruik geen laad- of losruimte op eigen terrein aanwezig was;

- c. Het is niet toegestaan op eigen perceel laad- en losruimte aan te leggen voor de (doorgetrokken) voorgevellijn. Het bevoegd gezag kan bij de omgevingsvergunning hiervan afwijken indien geen afbreuk wordt gedaan aan de verkeersveiligheid.
- d. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 26.3 onder a indien:
  - 1. het bouwperceel redelijkerwijs geen gronden (meer) beschikbaar kunnen worden gehouden ten behoeve van laden en lossen en in voldoende mate binnen redelijke afstand van het bouwperceel in laad- en losmogelijkheden is of kan worden voorzien; dit dient te worden aangetoond op de weekmomenten met de hoogste parkeerdruk en;
  - 2. derden hierdoor geen onevenredige hinder ondervinden.

#### **26.4 In- en uitritten**

- a. Indien op een perceel parkeervoorzieningen, als bedoeld in lid 26.2 dan wel laad- en losmogelijkheden, als bedoeld in lid 26.3 zijn aangebracht, dient het betreffende perceel te worden voorzien van een in-/uitrit naar de openbare weg;
- b. De aanleg en de aanwezigheid van een uitweg mogen in fysiek opzicht niet tot een verslechtering van de bestaande verkeerssituatie leiden dan wel voor beheertechnische problemen zorgen;
- c. Door de aanleg en het gebruik van de uitweg mag het veilig en doelmatig gebruik van de weg niet in het geding mag komen;
- d. Het is niet toegestaan meerdere in- en/of uitritten te hebben t.b.v. de onder a genoemde parkeervoorzieningen of laad- en losmogelijkheden. Het bevoegd gezag kan bij de omgevingsvergunning hiervan afwijken indien geen afbreuk wordt gedaan aan:
  - 1. de verkeersveiligheid;
- e. de bruikbaarheid, en het doelmatig gebruik van de weg;
- f. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- g. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en erven.
- h. het is niet toegestaan een in-/uitrit te hebben t.b.v. de onder a genoemde parkeervoorzieningen of laad- en losmogelijkheden, indien hierdoor bestaande groenvoorzieningen onevenredig worden aangetast.

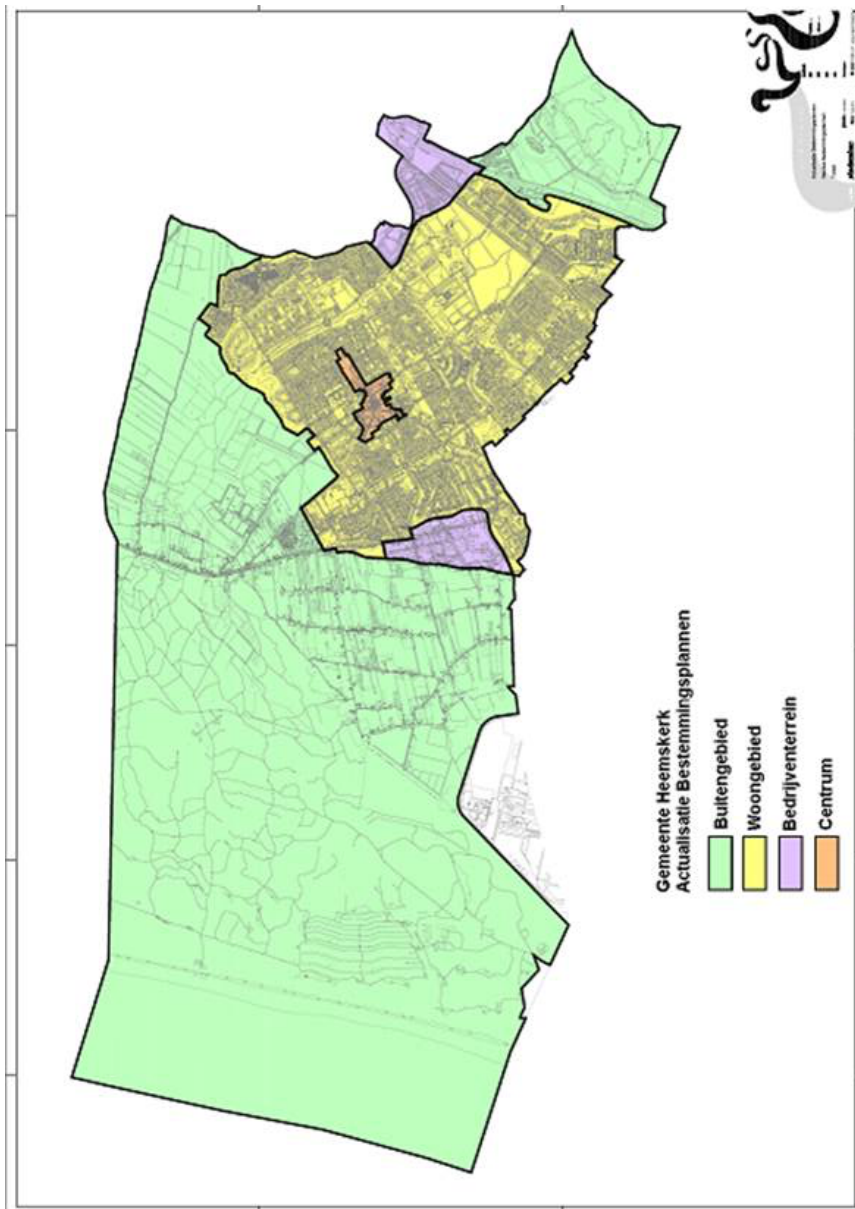
#### **26.5 Fietsparkeren**

- a. onverminderd het bepaalde in de artikelen 3 tot en met 17 dient bij de
  - 1. de oprichting van een nieuw gebouw – niet zijnde een woning of woongebouw;
  - 2. de vergroting van een bestaand gebouw – niet zijnde een woning of woongebouw; en/of
  - 3. de verandering in functie van een gebouw – niet zijnde een woning of woongebouw; in het gebouw of op het daartoe behorende terrein te worden voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen, hiertoe dient op tekening te worden aangegeven waar welke functie zich binnen het bouwwerk bevindt. Voor de bepaling hiervan dient gebruik te worden gemaakt van het overzicht fietsparkeercijfers zoals opgenomen in de “Leidraad fietsparkeren” publicatie 291, CROW december 2010, 1e druk, blz.39 tot en met blz.42.
- b. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de fietsparkeercijfers van lid 26.5 onder a indien blijkt dat de genoemde normen niet meer volstaan om te kunnen voorzien in de fietsparkeerbehoefte;
- c. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het publicatienummer van de “Leidraad fietsparkeren” van het CROW (zoals genoemd in lid 26.5 onder a, indien hiervan een nieuwe vervangende editie is verschenen).

## 4 Verklarende woordenlijst

- Arbeidsplaats : maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers
- Bruto vloeroppervlak : het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief verdiepingen
- Gestoken parkeren : parkeren onder een parkeerhoek tussen 0° en 90° met de rijbaan.
- Haaks parkeren : parkeren loodrecht op de rijbaan.
- Uitweg : waar in deze nota sprak is van een uitweg wordt daaronder verstaan een uit- in- of oprit woningen of bedrijven.
- Langsparkeren : parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan.
- Parkeereis : de parkeereis wordt bepaald door de parkeernormen te combineren met het aantal te realiseren voorzieningen. Uit de berekening conform de vastgelegde regels komt de parkeereis naar voren.
- Parkeerkencijfer : een indicatie van de parkeervraag bij een nieuwe voorziening.
- Parkeernorm : een door de gemeente Heemskerk vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning. In een parkeernorm kan rekening gehouden worden met mobiliteitsbeleid en bevordering van gebruik van andere vervoerwijzen.
- Parkeren: het doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.

# 5 Gebiedsindeling Heemskerk





Mobycon beweegt met u mee