

Nota Parkeren Heemskerk

in opdracht van:
Gemeente Heemskerk



datum: 16 mei 2017
rapportnummer: 5394-R-E06
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

LEESWIJZER	1
1 INLEIDING	2
1.1 De vraag naar actueel parkeerbeleid	2
1.2 Het proces	2
1.3 Opbouw nota parkeren	3
2 DE POSITIONERING VAN HET PARKEERBELEID	4
2.1 Het landelijk en provinciaal beleidskader	4
2.2 Het gemeentelijk beleidskader	5
2.3 De positionering samengevat in vier speerpunten	9
3 DE HUIDIGE PARKEERSITUATIE	10
3.1 Vormen van parkeerregulering in Heemskerk	10
3.2 Actuele knelpunten en problemen op het gebied van parkeren	12
3.3 Historische parkeersituatie Centrum	13
3.4 De parkeerproblematiek samengevat in vier punten	14
3.5 Parkeertrends en -ontwikkelingen	15
4 DE VISIE OP PARKEREN	17
4.1 De uitgangspunten parkeren in Heemskerk	17
4.2 De visie op parkeren in Heemskerk	18
4.3 Uitwerking naar doelgroepen	19
4.4 De doelen van het parkeerbeleid	20
5 OPLOSSINGSRICHTINGEN	23
5.1 Het B-B-B-B-principe: de basis voor het oplossen van knelpunten	23
5.2 Parkeernormen	26
5.3 Parkeren door gehandicapten	29
5.4 Overige parkeergegerelateerde oplossingen	31
5.5 Parkeren en Shared Space	35
5.6 Fietsparkeren	36
6 MONITORING EN EVALUATIE	39
7 UITVOERINGSPROGRAMMA	40

Leeswijzer

[Hoofdstuk 1](#) beschrijft de aanleiding voor dit parkeerbeleidsplan. Het formuleren van nieuw parkeerbeleid is nadrukkelijk geen doel op zich, maar een middel om verschillende doelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie / werkgelegenheid, verkeer etc. te realiseren. Voorliggend parkeerbeleidsplan heeft daardoor een integraal karakter en is een instrument dat niet op zichzelf staat.

In [hoofdstuk 2](#) wordt de huidige parkeersituatie in beeld gebracht. Om een goed beeld te krijgen is gebruik gemaakt van aanwezige ervaringen en interviews met belanghebbenden. Er is begin 2016 een parkeermarkt georganiseerd waar belanghebbenden ervaringen op het gebied van parkeren konden aandragen. Er kon gedurende 2 weken ook digitaal input worden gegeven.

In [hoofdstuk 3](#) staat de visie op parkeren in Heemskerk centraal. Dit hoofdstuk bevat het kader en de doelstellingen van het parkeerbeleid van Heemskerk voor de komende jaren. De parkeervisie is daarmee niet alleen leidraad voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, maar tegelijkertijd de basis voor de evaluatie daarvan.

In [hoofdstuk 4](#) staat de positionering van het parkeerbeleid van de gemeente Heemskerk centraal. Het parkeerbeleid heeft nauwe relaties met andere beleidsvelden. Dit hoofdstuk geeft antwoord op de vraag welke randvoorwaarden vanuit bovenliggend beleid gelden. Hierbij gaat het enerzijds om nationaal en provinciaal beleid, anderzijds om vastgesteld beleid en beleidsvoornemens binnen de gemeente.

[Hoofdstuk 5](#) bevat de oplossingsrichtingen. Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze het parkeerbeleid tot 2025 wordt uitgevoerd en welke instrumenten nodig zijn om tot de gewenste beleidsprestaties te komen. Het principe beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen staat hierbij centraal. De toepassing van parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen staat kort beschreven.

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen) als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het beleid) van belang. Deze onderdelen worden in [hoofdstuk 6](#) toegelicht.

1 Inleiding

1.1 De vraag naar actueel parkeerbeleid

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 er op het gebied van parkeernormen namelijk e.e.a. gewijzigd. Het parkeerbeleid was toe aan actualisatie. Deze actualisatie is bovendien relevant voor de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen. Tevens beoogt deze actualisatie een meer integrale visie op het parkeren, gezien vanuit meerdere beleidsterreinen, waarmee wordt voorgesorteerd op de omgevingswet. Het hier vastgelegde ruimtelijk parkeerbeleid is richtinggevend, het bestemmingsplan legt daadwerkelijk al dan niet de eisen op.

1.2 Het proces

Om te komen tot een integraal parkeerbeleid is gezocht naar een proces dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen de gemeente. Bij het opstellen van dit parkeerbeleidsplan is daarom gekozen voor een interactief proces.

Eerst is begonnen met het in beeld brengen van de huidige parkeersituatie. Waar en wanneer doen zich knelpunten en kansen voor? Wie ondervindt hier overlast van? Waardoor worden de problemen veroorzaakt? Om een correct beeld van de parkeersituatie te krijgen, is gebruik gemaakt van kennis binnen de organisatie over parkeerproblemen.

Er is een inloopbijeenkomst georganiseerd waar belanghebbenden (bewoners en ondernemers) ervaringen op het gebied van parkeren konden aandragen. Tevens konden reacties per e-mail worden gegeven. De resultaten van de probleeminventarisatie en de doelen van het parkeerbeleid zijn in maart 2016 besproken met de Commissie FFE.

De laatste stappen van het interactieve proces zijn het in september 2016 voorleggen van de concepten “Nota Parkeren Heemskerk” en “Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk” aan de Commissie FFE, gevolgd door een terinzagelegging van deze concepten in de periode van 14 februari tot 1 maart 2017. De gemeente heeft twee inspraakreacties ontvangen, welke zijn beantwoord in een Nota van Beantwoording. De verkregen input is verwerkt in de beide concepten, waarna zij op 6 juli 2017 aan de raad zijn voorgelegd ter besluitvorming.

De uitkomsten van bovenstaande stappen zijn vertaald in voorliggende visie op het parkeren in Heemskerk 2025. De visie vormt niet alleen de basis voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid in oplossingsrichtingen en een uitvoeringsprogramma, maar ook voor monitoring en evaluatie van de beleidsdoelstellingen. Het geheel is vertaald in voorliggend parkeerbeleidsplan.

1.3 Opbouw nota parkeren

Dit plan gaat uit van een relatie tussen:

- De randvoorwaarden vanuit bovenliggend beleid (hoofdstuk 2).
- De huidige en toekomstige parkeersituatie (hoofdstuk 3).
- De lange termijnvisie op parkeren (hoofdstuk 4).
- De oplossingsrichtingen (hoofdstuk 5).
- De wijze waarop het beleid gemonitord en geëvalueerd moet worden (hoofdstuk 6).

2 De positionering van het parkeerbeleid

Parkeerbeleid staat niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen en beleid van hogere en / of andere overheden. Dit hoofdstuk beschrijft daarom het landelijk, provinciaal en lokaal beleidskader om enerzijds de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te illustreren en anderzijds de randvoorwaarden (het bovenliggend kader) te beschrijven.

2.1 Het landelijk en provinciaal beleidskader

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is het nationale ruimtelijk - en mobiliteitsbeleid en de opvolger van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In de SVIR wordt het ruimtelijk beleid beschreven, gecombineerd met het nationaal verkeer- en vervoerbeleid voor de komende decennia. Robuust en samenhang zijn kernbegrippen van de SVIR. Robuust in de zin dat het verkeer- en vervoersysteem betrouwbare prestaties levert, in reguliere situaties maar ook bij ongevallen, extreme weersomstandigheden en andere verstoringen. Daarnaast geeft een samenhangend systeem gebruikers keuzemogelijkheden die passen bij hun leefstijl. De gewenste robuustheid en samenhang worden bereikt door de modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) vraaggericht te versterken, beter met elkaar te verknopen en de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen te vergroten.

Provincie Noord-Holland heeft in 2007 een geactualiseerd Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) opgesteld. Dit plan bevat het beleid van de provincie Noord-Holland, met uitzondering van het beheersgebied van de Stadsregio Amsterdam. Het provinciaal verkeer- en vervoersbeleid maakt gebruik van de pijlers **benutten**, **beprijzen** en **bouwen** om bereikbaarheid te waarborgen. Dit betekent blijvende inzet om capaciteit te vergroten daar waar nodig is.

De groei van de automobilititeit is sterker dan de mogelijkheden tot het aanbieden van weg- of andere capaciteit. De provincie heeft daarom gekozen voor een beleid dat is gericht op een betere balans in het gebruik van de verschillende vervoersmogelijkheden, onder andere door het gebruik van prijsinstrumenten. Daarom werd ook ingezet op het optimaliseren van het gebruik van bestaande infrastructuur en het stimuleren van alternatieven door middel van beprijzen (Anders Betalen voor Mobiliteit). Bij de keuze voor uitbreiding van de wegcapaciteit wordt rekening gehouden met de effecten voor het gehele netwerk.

2.2 Het gemeentelijk beleidskader

2.2.1 Het verkeersbeleid

Heemskerk heeft een Verkeersstructuurplan (VSP) met een reikwijdte tot en met 2015. Een nieuw beleidsplan “Verkeers- en Vervoersplan Heemskerk 2016” (VVH) is in de maak, maar nog niet ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

In het VSP gaat de gemeente bij het oplossen van knelpunten op het gebied van bereikbaarheid uit van het principe ‘*eerst benutten, dan bouwen*’. Er wordt eerst gezocht naar het beter benutten van maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en het benutten van de bestaande infrastructuur. Blijkt het met deze maatregelen niet oplosbaar dan kan nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Projecten worden zo veel mogelijk gelijktijdig met andere werkzaamheden uitgevoerd.

Het nieuwe beleidsplan (VVH) zet het gekozen beleid van de afgelopen periode in grote lijnen voort: consistent beleid en afmaken waarmee begonnen is. Er wordt niet specifiek gekozen voor speerpunten, wel worden beleidsdoelen voor de drie hoofdthema's (*bereikbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaar*) voor de komende jaren als wensbeeld neergelegd. Dit komt kort samengevat op het volgende neer:

- Het streven is om Heemskerk vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar te krijgen/houden. De goede bereikbaarheid vanuit de regio dient binnen de gemeente een vervolg krijgen naar alle wijken en gebieden.
- Er wordt gestreefd naar een duidelijke afbakening van verblijfsgebieden en het optimaliseren van een heldere verkeersstructuur voor alle weggebruikers. Vormgeving en het gebruik van de weg moeten afgestemd zijn op de functie van de weg. Hierdoor wordt de kans op fouten maken geminimaliseerd want de weggebruiker ziet hoe men zich op deze weg dient te gedragen.
- De ruimtelijke structuur en vormgeving van het wegennet dient voor de weggebruiker duidelijk en begrijpelijk te zijn. De weggebruiker zal waar nodig worden gefaciliteerd, waarbij zeker aandacht is voor de zwakkere verkeersdeelnemer. De automobilist dient zo min mogelijk aanwezig te zijn binnen de verblijfsgebieden en gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen. De fietser wordt gefaciliteerd op de verbindingen binnen het fietsnetwerk en de voetganger heeft voldoende ruimte op de trottoirs.

Actualisatie van het parkeerbeleid en de gemeentelijke parkeernormen staan als vervolgactie vermeld in het concept verkeers- en vervoersplan. In het plan staat ook beschreven dat parkeren op een aantal locaties binnen de gemeente als probleem wordt ervaren, terwijl op andere locaties de parkeerdruk laag is. In het concept verkeers- en vervoersplan wordt hierop inhoudelijk niet verder ingegaan – dit gebeurt in deze nota (zie hoofdstuk 3).

Een van de doelstellingen van het nieuwe beleidsplan is stimulering van het fietsgebruik. Om het fietsen aantrekkelijk te maken zijn ook maatregelen op het gebied van fietsparkeren noodzakelijk. In het najaar van 2011 is een fietsparkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Heemskerk. Naar aanleiding van het onderzoek zijn in 2013 een zestigtal fietsklemmen verplaatst om beter te voldoen aan de parkeerbehoefte van de fietsers. Het conceptbeleidsplan stelt dat bij het opstellen van parkeernormen ook het fietsparkeren mee moet worden genomen.

2.2.2 Het Groenbeleidsplan Heemskerk 2013 - 2017

Het groenbeleidsplan Heemskerk heeft als hoofddoel het in stand houden en waar mogelijk verbeteren van groenvoorzieningen die bijdragen aan een veelzijdige, gevarieerde, gezonde en prettige leefomgeving voor mens, dier en plant.

Als openbaar groen binnen het stedelijk gebied wordt verwijderd, bijvoorbeeld voor het realiseren van bebouwing, wegen of parkeerplaatsen, dan is het uitgangspunt dat dit op of in de directe nabijheid van de locatie wordt gecompenseerd. Indien deze compensatie niet binnen een straal van 500 meter redelijkerwijs mogelijk of wenselijk is, zal dit elders in Heemskerk worden gecompenseerd.

De wegenverkeerswet stelt dat bermen en zijkanten tot de weg moeten worden gerekend. Hierdoor mag daar ook worden geparkeerd. Om het parkeren in het groen naast de weg te voorkomen zal het groen op deze locaties dusdanig vormgegeven moeten worden dat het voor de weggebruiker door de inrichting duidelijk is dat daar niet geparkeerd kan worden.

Verder staat in het groenbeleidsplan opgenomen dat bij parkeergelegenheden geen bomen geplant worden die nadelige invloed (druipen of vruchten) hebben op het parkeren. Op deze manier blijft parkeerfaciliteit geborgd.

Tot slot staat er in het beleidsplan aspecten genoemd waaraan getoetst worden bij aanvragen voor het wijzigen van openbaar groen naar een parkeervak. De aspecten zijn:

- De parkeerdruk moet gemiddeld hoger zijn dan 95% (de omvang van het betreffende gebied staat niet beschreven). Uitzondering hierop is parkeerdruk die door bewoners zelf wordt gecreëerd door de parkeermogelijkheid op eigen terrein niet te gebruiken dan wel te hebben ontnomen.
- Indien de parkeerdruk wordt veroorzaakt door een aantrekkende parkeerbehoefte van een object in de nabijheid dan dient de aanleg van extra parkeergelegenheid zo dicht mogelijk bij deze bron plaats te vinden.
- Indien binnen een loopafstand van 100 meter parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd welke minder afbreuk doet aan de stedelijke kwaliteit dan zal hierin de oplossing van het parkeerprobleem moeten worden gevonden.
- Indien zo goed als alle aanwonenden en minimaal 20 huishoudens binnen een loopafstand van 100 meter een extra parkeervoorziening ten koste van openbaar groen wenselijk achten (dit geldt niet als de wijk voldoet aan de parkeernorm).
- Indien binnen een loopafstand van 100 meter compensatie plaats vindt in de openbare ruimte.

2.2.3 Milieubeleidsplan 2014 – 2018

Heemskerk heeft de volgende missie op het gebied van milieu: *de gemeente Heemskerk wil een goede en gezonde leefomgeving realiseren en duurzaam ontwikkelen*. Om de missie te verwezenlijken is een drietal speerpunten van het milieubeleid benoemd. Dat zijn: 'een beter klimaat', 'samen met bewoners' en 'bedrijven en gemeente als voorbeeld'.

De gemeente Heemskerk wil op het gebied van duurzaamheid een voorbeeld zijn. Optimaal gebruik maken van energiebesparende mogelijkheden is hiervan een voorbeeld. Ook het vergroenen van het wagenpark is een zaak die aangepakt gaat worden. Verder is de gemeente Heemskerk deelnemer van het fietsbevorderende project 'Fietsen scoort'.

2.2.4 Regionale Detailhandelsvisie IJmond

De gemeente Heemskerk heeft samen met de andere IJmond-gemeenten Beverwijk en Velsen een gezamenlijke regionale detailhandelsvisie opgesteld. De gemeenteraad van Heemskerk heeft deze visie op 6 juli 2016 vastgesteld.

In de visie staat aangegeven dat de situatie van de detailhandel in de IJmond kwetsbaar is. Er is een overmatig aantal winkelcentra (30 stuks), de winkels functioneren, gemiddeld genomen, onder het te verwachten niveau, er is veel leegstand en veel winkelcentra kampen met kwalitatieve achterstanden. De problematiek is groot, de urgentie is hoog. De twee geformuleerde hoofddopgaven zijn het reduceren van winkelmeters en focus op kansrijke winkelgebieden. Het is nodig om met kracht te werken aan een betere structuur. Dit vraagt regionale afstemming omdat de regio nauw met elkaar verbonden is. Er is een nieuwe hoofdwinkelstructuur geformuleerd die bestaat uit 20 (potentieel) kansrijke winkelgebieden. De gezamenlijke ambitie is om in 5 jaar tijd het totale metrage winkelvloeroppervlak met 10.000m² te reduceren.

Binnen Heemskerk wordt de focus gelegd op het centrum. Het centrum heeft zich relatief gunstig ontwikkeld door de prettige ruimtelijke setting (winkelrondje) in combinatie met de leuke mix aan boodschappenwinkels, speciaalzaken, overig winkelaanbod en horeca. De winkelcentra Haydnplein en Citadel richten zich vooral op dagelijkse aankopen van buurtbewoners. Het Europaplein is potentieel kansrijk en belangrijk voor de omliggende woonwijken. Hoewel recent enkele aanpassingen in gebouwen en openbare ruimte zijn gedaan, is in de strijd om de consument een verdere modernisering nodig. De centra Bachplein en Helmlaan zijn minder kansrijk en/of minder noodzakelijk voor de structuur.

Parkeren is opgenomen in de locatiekenmerken. Dit zijn bereikbaarheid, ligging, parkeren en uitstraling van het winkelgebied. In de visie staat aangegeven dat deze kenmerken in relatie tot de functie van het winkelgebied moeten passen. *Wat betreft parkeerregime geeft de visie als randvoorwaarde dat comfortabele en gastvrije parkeerregimes bewerkstelligd moeten worden waarbij het (bijna) gratis en voldoende parkeerplaatsen belangrijk zijn en blijven*. Dit geldt overigens ook voor het makkelijk, comfortabel en veilig parkeren van fiets of scooter.

2.2.5 Bestemmingsplannen en de Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

In een bestemmingsplan legt de gemeente vast wat de bestemming van de grond is, bijvoorbeeld woningen, bedrijven, recreatie, kantoren of horeca. Op een verbeelding (kaart) die bij het bestemmingsplan hoort, staan de verschillende bestemmingen aangegeven. In het bestemmingsplan staan ook de regels die bij de verschillende bestemmingen horen.

De bestemmingsplannen bevatten een lijst met parkeernormen. Deze is echter niet uitputtend. Voor niet vermelde functies wordt in de huidige plannen verwezen naar de kengetallen van het CROW zoals vermeld in publicatie 182 (Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering), september 2008. In de anno 2016 geldende bestemmingsplannen staat vermeld dat moet worden uitgegaan van de kolommen 'rest bebouwde kom' en van de rij 'matig stedelijk'; vervolgens dient te worden uitgegaan van de maximumwaarde in de kolom. In deze bestemmingsplannen wordt de gehele gemeente beschouwd als een gebied met gelijke verstedelijkingsgraad.

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 huidige parkeernormen binnen Heemskerk. De nieuwe landelijke richtlijnen zijn aanleiding om de vigerende 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 woningtypen (o.a. koophuis, huurhuis vrije sector, huurhuis sociaal) en functies onderscheiden en de kencijfers zelf zijn geactualiseerd. Voor wonen is dubbelgebruik geïntroduceerd tussen bewoners en bezoekers.

In de nota 'Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk' wordt in detail ingegaan op de nieuwe landelijke kengetallen en de consequenties voor Heemskerk. Bij nieuw op te stellen bestemmingsplannen zijn de richtlijnen en uitgangspunten als genoemd in deze nota richtinggevend. In de huidige bestemmingsplannen vallen de parkeervoorschriften onder de "Algemene regels" en niet onder de "Bestemmingsregels". Hierdoor ontstaat bij de lezers onduidelijkheid: men denkt te voldoen aan de regels van het bestemmingsplan na het lezen van de Bestemmingsregels en de lezer verwacht geen aanvullende parkeerregels meer verderop in het bestemmingsplan. Aangeraden wordt om het parkeren duidelijk inzichtelijk te maken bij de Bestemmingsregels.

De APV is een op gemeentelijk niveau vastgesteld algemeen verbindend voorschrift. Hierin zijn regels opgenomen om ongewenst parkeren te voorkomen. Te denken valt aan: parkeren van voertuigen van autobedrijven, reclamevoertuigen, recreatievoertuigen, grote voertuigen, uitzicht belemmerende voertuigen e.d.; te koop aanbieden van voertuigen; defecte voertuigen en voertuigwrakken; aantasting van groenvoorzieningen door voertuigen; en overlast van fiets of bromfiets.

2.3 De positionering samengevat in vier speerpunten

Het parkeerbeleid van Heemskerk staat niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsvelden en bovenliggend beleid. Dit kan verwoord worden in de volgende drie speerpunten:

1. De gemeente staat de komende jaren voor de uitdaging om een antwoord te vinden op de alsmaar groter wordende druk op de beperkte ruimte. Inbreiding, kwaliteit, dubbelgebruik, het faciliteren van de economie en mobiliteit en het opwaarderen van de openbare ruimte zijn hierbij de kernbegrippen, waarbij behoud van de kwaliteit van het landschap een voorwaarde is.
2. De gemeente zet in op verduurzaming van mobiliteit. De ambitie is om meer mensen op de fiets te krijgen. Inwoners, bezoekers en bedrijven moeten zich bewust zijn van de beschikbare alternatieven voor de auto en ook echt keuzes kunnen maken (minder afhankelijk van de auto). Vooral bij korte ritten binnen de eigen kern. Het bieden van voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers hoort hier logischerwijs bij.
3. Klimaatverandering is een mondiaal probleem dat ook op lokaal niveau steeds meer zorg vraagt. Er worden regelmatig warmterecords verbroken en de intensiteit van regenbuien neemt toe. Dat zorgt voor overlast in stedelijke gebieden. We moeten ons dus aanpassen aan een warmer klimaat. Dit kan door aanpassingen in de openbare buitenruimte, aangeduid met de term 'klimaatadaptatie'. Voor parkeren betekent dit dat bijvoorbeeld gekeken moet worden naar mogelijkheden die het infiltreren van regenwater in de bodem vergemakkelijken (waterdoorlatende bestrating) of het omzetten van ongebruikte parkeerplaatsen in groenstroken (zie ok paragraaf 5.4.1)
4. Het concept verkeers- en vervoersplan en de detailhandelsvisie stellen dat gratis parkeren het uitgangspunt blijft binnen de gemeente Heemskerk. Hiermee vervalt direct een beleidsinstrument waarmee het autobezit en het autogebruik door middel van onder andere prijsstelling en vergunninguitgifte actief kan worden gestuurd.

In het volgende hoofdstuk wordt de huidige parkeersituatie beschreven en een doorkijk gegeven naar de toekomst. De hoofdstukken 2 en 3 vormen samen de basis voor de visie op parkeren zoals die staat beschreven in hoofdstuk 4.

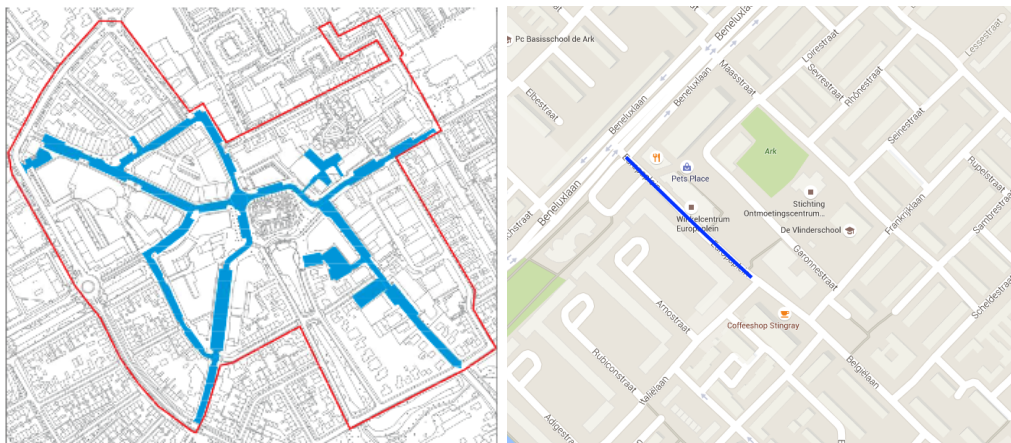
3 De huidige parkeersituatie

Op 1 januari 2014 stonden in Nederland 7,9 miljoen personenauto's geregistreerd. Een kwart eeuw terug waren dat er nog ruim 5 miljoen. In de periode 2000-2013 is het aantal auto's per inwoner met 18 procent gestegen. In 2014 is dit aantal gelijk gebleven.¹ De gemeente Heemskerk komt met 434 per 1.000 inwoners net iets boven het landelijk gemiddelde van 420 uit. Dit hoofdstuk bevat de huidige parkeersituatie in de gemeente Heemskerk en geeft een doorkijk naar de toekomst.

3.1 Vormen van parkeerregulering in Heemskerk

In heel Heemskerk kan overal gratis worden geparkeerd worden, met uitzondering van de particuliere parkeergarage onder de Dekamarkt (alleen eerste uur gratis).

Er zijn in het centrum en bij het Europaplein blauwe zones waar maximaal 1-2 uur mag worden geparkeerd. Het parkeerverwijzingssysteem op de centrumring is eind 2014 vernieuwd. De blauwe zones zijn in onderstaande figuren blauw gearceerd.



Afbeelding 3-1 Overzicht blauwe zones Heemskerk

In de APV 2016 (zie paragraaf 2.2.5) zijn regels opgenomen voor:

- parkeren van voertuigen van autobedrijf en reclamevoertuigen;
- parkeren van grote voertuigen, recreatievoertuigen, uitzicht belemmerende voertuigen e.d.;
- te koop aanbieden van voertuigen;
- defecte voertuigen en voertuigwrakken;
- aantasting van groenvoorzieningen door voertuigen;
- overlast van fiets of bromfiets.

¹ CBS, Webmagazine, vrijdag 22 Augustus 2014 - Nederland op weg naar 8 miljoen auto's

Met uitzondering van het parkeren van grote voertuigen en overlast van fiets of bromfiets vindt er geen noemenswaardige overschrijding plaats van de in de APV gestelde regels.

Gezien de behoefte van bedrijven om vrachtwagens, touringcars en grote bedrijfsbussen ook binnen de bebouwde kom te kunnen parkeren, zijn de volgende locaties door het college op 28 mei 2013 aangewezen voor dit gebruik:

- De Smidse (noordzijde) op het wegvak tussen De Timmerwerf en De Lijnbaan (parkeerlengte circa 105 meter, acht grote voertuigen).
- De westelijke Ambachtsring (westzijde) t.h.v. de haakse parkeervakken nabij de Smidse (parkeerlengte circa 70 meter, vijf grote voertuigen).
- De Timmerwerf (oostzijde) op het wegvak tussen De Smidse en De Lijnbaan (parkeerlengte circa 90 meter, zeven grote voertuigen). Het parkeren voor grote voertuigen is volgens het aanwijzingsbesluit van 28 december 2015 dagelijks toegestaan tussen 18.00-8.00 uur. Op het huidige onderbord staat dat het parkeren is toegestaan op maandag t/m zaterdag tussen 18.00-6.00 uur. Het onderbord dient in overeenstemming te worden gebracht met het aanwijzingsbesluit.

Het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom wordt aangeduid middels bebording. Vanwege handhaafbaarheid en ter voorkoming van ongewenst gebruik zijn de aangewezen parkeerstroken ook middels bestratingsmateriaal duidelijk geaccentueerd. Op de eerste twee stroken gelden geen nadere restricties. Dit betekent dat grote voertuigen er langdurig, oftewel meerdere dagen kunnen worden geparkeerd. Op De Timmerwerf is het parkeren voor grote voertuigen niet toegestaan op maandag tot en met zaterdag tussen 8.00-18.00. Dit wordt kenbaar gemaakt door een onderbord.

In de APV zijn tevens gebieden aangewezen als plaats waar het verboden is fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan. Dit betreft de omgeving van het Station, rond de winkelcentra Centrum – Europaplein en Broekpolder, bij sportaccommodaties en rondom diverse flats. In het stationsgebied is het tevens verboden om een fiets langer dan 4 weken onafgebroken te stallen. Er wordt op beide punten echter niet (actief) gehandhaafd. Hierdoor worden fietsen regelmatig buiten de stallingplekken geplaatst.

Er zijn tenslotte verspreid over de gemeente parkeerplekken toegewezen aan gehandicapten. Deze parkeerplaatsen zijn niet te gebruiken door andere automobilisten. Voor bepaalde gebruikers is het mogelijk om een parkeerplaats op kenteken te krijgen. Juridische verankering dient dan plaats te vinden in een parkeerverordening. Een dergelijke verordening is niet vastgesteld door de gemeente Heemskerk vanwege de administratieve last in verhouding tot de noodzaak. Op enkele locaties zijn artsparkeerplaatsen gerealiseerd. Hoewel deze dus juridisch niet onderbouwd zijn en handhaving daardoor niet mogelijk is, functioneren zij wel als dusdanig en voorzien daarmee in een behoefte.

3.2 Actuele knelpunten en problemen op het gebied van parkeren

Om inzicht te krijgen in de huidige parkeersituatie is gestart met een inventarisatie van bij de gemeente binnengekomen klachten op parkeren (2014-2015). Op 18 februari 2016 heeft een gecombineerde inloopbijeenkomst plaatsgevonden over het parkeren en verkeersveiligheid op rotondes in Heemskerk. Bewoners en ondernemers konden tijdens de bijeenkomst aangeven waar zij parkeerknelpunten ervaren en wat zij als eventuele oplossing hiervoor hebben. Men kon gedurende twee weken ook reageren via een digitaal formulier op de gemeentelijke website.

Beide heeft geresulteerd in onderstaande lijst met 'parkeerknelpunten':

- **Zoekverkeer centrum**, tijdens drukke momenten rijden bezoekers van het centrum rondjes op zoek naar een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij hun bestemming – dit terwijl er op een iets langere loopafstand veelal vrije parkeerplaatsen te vinden zijn.²
- **Te weinig parkeerplaatsen**, vooral in de wijken De Maer en Commandeurs en verder specifiek, De Koekoek, Ringmus, Eenigenburg, Hertogenven, bedrijventerrein De Houtwegen bij de kringloopwinkel, Wok Delight aan de Vrijburglaan, bij het uitvaartcentrum, rondom het NS-station en nabij verzorgingshuis Westerheem. In sommige gevallen is er in de omgeving voldoende ruimte, maar kan men niet direct voor de deur parkeren.
- Bewoners van de Zaalberglaan en Raadhuisstraat geven aan dat de parkeerdruk in hun straat hoog is als gevolg van **overloop van de blauwe zone**.
- **Foutief parkeren van auto's** dit vindt plaats in het Centrum, de wijken Waterakkers/Lunetten, Commandeurs, De Maer (bij de school), Broekpolder, Breedweer. Verder zijn genoemd Van Henegouwenlaan, Rhonestraat, Zuidermaatweg, Luxemburglaan.
- De **gehandicaptenparkeerplaatsen** bij de sportboulevard, Kerkweg (Commandeurs), Luxemburglaan, Walenburg en Lessestraat worden vanwege de hoge parkeerdruk ook door andere automobilisten gebruikt.
- Vanuit de wijken Breedweer en Broekpolder, Titus Brandsmastraat, Antonio Morsstraat en Doornappel zijn er klachten over het **parkeren van grote voertuigen** (vrachtwagens, caravans, campers et. cetera). In de wijken De Maer en Commandeurs is er overlast van geparkeerde bedrijfsbusjes.
- Het halen en wegbrengen van kinderen bij de **scholen** aan de Kruiwilg/Kerklaan en Frankrijklaan leidt tot overlast.

² Zoekverkeer treedt op als de parkeerdruk stijgt en parkeerders dus lastiger een vrije parkeerplaats kunnen vinden. In 2011 is onderzocht in hoeverre automobilisten daadwerkelijk rondjes rijden in het centrum. Op zaterdag tussen 12.00 en 13.00 uur hebben destijds 10 auto's een rondje moeten rijden voor een vrije parkeerplaats. Dit aantal was te beperkt om als probleem te worden gezien. Verondersteld werd dat op vrijdag tijdens de markt en op zaterdagmiddag, de momenten van hoge parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone, de hoeveelheid zoekverkeer hoger lag. In de nabijgelegen Dekamarkt garage is doorgaans nog voldoende ruimte. Het eventueel aanbrengen van een fysieke knip zodat automobilisten geen rondje meer kunnen rijden valt buiten de scope van deze nota.

- Haydnplein is shared-space ingericht. Het parkeren blijft hierdoor onduidelijk voor veel gebruikers.
- Haaksparkeren in het centrum wordt als verkeersgevaarlijk beschouwd.
- Het halen en wegbrengen van kinderen overlast.

Naast knelpunten hebben de bewoners en ondernemers ook oplossingen aangedragen. Als mogelijkheden zijn genoemd:

- Het uitbreiden van de blauwe zone.
- Het anders inrichten van de parkeervakken.
- Het aanleggen van meer parkeerplaatsen ten kostte van openbaar groen.
- Het bewoners verplichten om op eigen terrein te parkeren als ze dit kunnen.
- Meer handhaven op parkeerovertredingen.

Naast belanghebbenden, heeft ook de afdeling Handhaving aangegeven waar zij knelpunten ervaren op het gebied van parkeren. Hun beeld komt in grote mate overeen met bovenstaande knelpunten en klachten. Vanuit de ambtelijke organisatie zijn nog de volgende punten aangedragen:

- Een projectontwikkelaar wil in woonwijk De Maer openbare parkeerplekken aan de openbaarheid onttrekken. Bewoners vinden dit een ongewenste ontwikkeling.
- Ondernemers gevestigd op bedrijventerrein de Houtwegen zijn ontevreden over het aantal parkeerplekken voor grote voertuigen (aanleg april 2015) en ondervinden overlast van kringloopwinkel De Groene Ezel.
- In woonwijk De Waterackers staan veel auto's voor garages met een te korte oprit, waardoor de voetganger slingerend over het trottoir zijn weg moet vinden.

Via de website en tijdens de inloopbijeenkomst zijn ook reacties van bewoners ontvangen waarin men aangaf geen knelpunten op het gebied van parkeren te ervaren. Een afvaardiging van de winkeliersvereniging was aanwezig bij de inloopbijeenkomst, waar ze hebben aangegeven zeer tevreden te zijn met de parkeersituatie in de gemeente. Zelfs op de vrijdagmiddag, wanneer de markt zorgt voor een vermindering van de beschikbare capaciteit, is er geen groot probleem in het centrum.

3.3 Historische parkeersituatie Centrum

In 2002 is een Parkeerfonds ingesteld om de parkeerbehoefte in het centrum bij nieuwe ontwikkelingen te kunnen opvangen. Het Parkeerfonds is destijds ingesteld vanwege “de hoge parkeerdruk in het centrum om in de omgeving van het centrum extra parkeerplaatsen aan te leggen (op plaatsen waar dat op een meer efficiënte manier kan dan op het betreffende bouwkafeel)”. Er werd destijds gesteld dat de parkeerdruk in het centrum dusdanig hoog was dat nieuwe ontwikkelingen met grotere parkeerbehoefte hiervoor altijd extra parkeerplekken moesten worden aangelegd. De bijdrage aan het Parkeerfonds bedroeg de afgelopen jaren gemiddeld circa € 8.000 per parkeerplek (jaarlijkse prijsindexatie). Dit bedrag werd zowel door de ontwikkelaar (50%) als door de gemeente (50%) ingelegd.

In totaal hebben elf ondernemers tot 1 januari 2016 bijgedragen aan het Parkeerfonds, één ondernemer dient nog bij te dragen, bij realisering van zijn vergunde gebruikswijziging, en er is een betalingsregeling getroffen tot 2022 met één ondernemer. Na gedane investeringen zal het Parkeerfonds in 2022 ruim € 250.000 (ontwikkelaarsdeel) groot zijn. Volgens het huidige beleid dient de gemeente een gelijk deel bij te dragen vanuit de Algemene middelen.

In 2011 heeft er een parkeeronderzoek plaats gevonden in het centrum. De conclusie uit het onderzoek is dat de parkeerdruk in het centrumgebied als goed wordt ervaren (de parkeerdrukmeting uit 2011 was 62%, waar 85% landelijk als acceptabele parkeerdruk wordt gezien), en op de drukste momenten in een reguliere week was de parkeerdruk acceptabel (parkeerdrukmetingen waren respectievelijk 85% en 75%).

De in februari 2016 gehouden inloopbijeenkomst in het gemeentehuis en de daaraan gekoppelde enquête waarin ieder zijn/haar bevindingen met betrekking tot parkeren kon aangeven, hebben niet geleid tot een andere conclusie over de parkeerdruk in het centrum.

De bijdrage aan het Parkeerfonds wordt door ondernemers als hoog ervaren. In de huidige economische situatie kan dit belemmerend werken op nieuwe ontwikkelingen in het centrum en zelfs leiden tot leegstand. Parkeeronderzoek, inloopbijeenkomst en enquête geven aan dat de noodzaak tot aanleg van extra parkeerplekken in het centrum voor “kleine” ontwikkelingen ontbreekt. Vanwege de ruimtelijke kwaliteit van het centrum was het onwenselijk om parkeren op maaiveld binnen dit gebied uit te breiden. Bovendien zou aanleg van extra parkeerplekken mogelijk een aantrekkende werking hebben op het autoverkeer naar het centrum, wat haaks staat op de wens om het fietsgebruik te stimuleren. De noodzaak ontbreekt daarmee om in het centrum extra parkeervoorzieningen aan te leggen te financieren vanuit het Parkeerfonds.

3.4 De parkeerproblematiek samengevat in vier punten

De belangrijkste problemen die in dit parkeerbeleidsplan worden behandeld zijn samengevat in onderstaande punten:

1. In vergelijking met andere gemeenten is parkeren in Heemskerk grotendeels ongereguleerd en zonder grootschalige knelpunten. Er zijn geen structurele problemen voor wat betreft het parkeren van motorvoertuigen of het stallen van de fiets.
2. Parkeerproblemen in specifieke woonstraten worden veroorzaakt door:
 - overloop van werknemers vanuit de blauwe zone;
 - toenemend autobezit van de eigen bewoners;
 - niet (kunnen/willen) benutten van parkeergelegenheid op eigen terrein;
 - het parkeren van bedrijfsbusjes en grote voertuigen in woonwijken.

3. De parkeerdruk in de directe omgeving van bezoekersaantrekkelijke functies leidt op specifieke tijdstippen tot knelpunten, wat er toe leidt dat automobilisten hun auto parkeren op plaatsen waar dat niet is toegestaan: op hoeken, stoepen, groenstroken, bij in- en uitritten, bij parkeerverboden, op gehandicaptenparkeerplaatsen etc. Dit leidt tot hinder voor andere automobilisten, fietsers en voetgangers en vernieling van het groen.
4. Parkeren in het centrum dient integraal benaderd te worden. Het Parkeerfonds zoals ingesteld in 2002 is toe aan actualisatie.

De consequentie van bovenstaande conclusie

Bovenstaande is geen aanleiding voor (ingrijpende) acties op het gebied van parkeren (zie hoofdstuk 7 voor vervolgacties). Het betreft vooral specifieke knelpunten op specifieke locaties. Dit vraagt om lokaal maatwerk.

De geïnterviewde knelpunten worden na vaststelling van het voorliggend beleidsplan gerangschikt aan de hand van de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid - zorgen geparkeerde auto's voor een te nauwe doorgang?
- Bereikbaarheid - zijn er voldoende parkeerplaatsen in de omgeving?
- Loopafstand - is er binnen redelijke afstand van de woningen / voorzieningen alternatieve parkeergelegenheid?
- Groen/leefbaarheid - gaat uitbreiding of wijziging van de parkeergelegenheid niet ten koste van te veel openbaar groen? en
- Inpasbaarheid - is een oplossing inpasbaar, rekening houdend met bestemmingsplannen, ruimtelijke inrichting, etc.?

Op basis van deze aspecten wordt een prioritering aangebracht en worden plannen uitgewerkt voor een aantal probleemlocaties. Hierbij is het essentieel dat eerst de aard van het probleem goed wordt onderzocht (hoe hoog is de parkeerdruk, wie veroorzaakt het probleem?) en vervolgens een passende maatregel wordt genomen.

3.5 Parkeertrends en -ontwikkelingen

Het parkeerbeleid van de gemeente Heemskerk richt zich op de periode tot en met 2025. Dit betekent dat niet alleen rekening moet worden gehouden met huidige parkeerproblemen, maar dat ook moet worden gekeken naar toekomstige ontwikkelingen. De verwachting is dat het autobezit in Nederland en de automobieliteit de komende jaren gestaag zal doorgroeien³. Ook Heemskerk zal hiermee te maken krijgen.

³ Bron: KpVV: parkeerbeleid op middellange termijn – maatschappelijke trends

Op technologisch vlak gaat er ook veel veranderen. Onderstaande paragrafen geven de belangrijkste parkeertrends weer.

- Demografisch gezien zal de vergrijzing in Nederland rond 2038 een maximum bereiken. Ouderen blijven steeds langer mobiel en hebben een grotere vrijheid in het tijdstip en plaats van bestemming. Blijvende (beperkte) groei van het autobezit en het parkeren van het voertuig nabij de woning (parkeren in woonwijken) vraagt aandacht.
- Economisch gezien is er sinds 2000 een daling van het aantal bezoekers in de Nederlandse centrumgebieden. Deze terugloop en de daaruit volgende leegstand wordt toegeschreven aan veranderingen in het winkelgedrag. Dit is een gevolg van de vergrijzing van de bevolking, de economische crisis en de opkomst / groei van het internetshoppen.
- Over het gebruik van parkeercapaciteit in centra van steden is beperkt informatie beschikbaar. Uit onderzoek van de Erasmus Universiteit blijkt dat het gebruik van een parkeerplaats, uitgedrukt in het verkochte aantal parkeeruren, over de periode 2008 tot 2013 met ruim 16% is gedaald. Uit de door 21 gemeenten⁴ aangeleverde data blijkt dat het aantal verkochte parkeeruren in de periode 2013-2015 echter gemiddeld met 3,3% is gestegen⁵. Er is een opgaande lijn te zien in de vraag naar parkeerplaatsen. Anderzijds zien we een toename van de elektrische fiets in het straatbeeld, wat deze opgaande lijn weer kan afbuigen. Als de economie de komende jaren verder aantrekt, dan zal Heemskerk waarschijnlijk te maken krijgen met een lichte toename van automobilisten. Dit kan leiden tot een hogere parkeerdruk tijdens de pieken. Hoe hier mee wordt omgegaan staat beschreven in de volgende hoofdstukken

Nederland wil voorop gaan lopen bij de ontwikkeling en implementatie van zelfrijdende voertuigen. Doordat de auto niet op loopafstand, maar op rijafstand een vrije parkeerplaats kan zoeken, nemen de mogelijkheden voor dubbelgebruik/meervoudige gebruik van parkeerplaatsen toe. Hierdoor zijn er op den duur mogelijk minder parkeerplaatsen nodig. Dit effect wordt nog eens versterkt doordat zelfrijdende voertuigen efficiënter parkeren dan automobilisten (dichter op de voorganger) en omdat de verwachting is dat de auto van de toekomst compacter zal zijn. Het is nog onzeker wanneer de zelfrijdende auto gaat rijden. Duidelijk is wel dat het met name voor drukke woonwijken een oplossing kan bieden voor huidige problemen. Minder vraag naar parkeerplaatsen in nabijheid van bijvoorbeeld de woning resulteert in meer beschikbare ruimte voor groen, spelen en verblijven. Dit betekent een enorme impuls in het woongenot. De introductie van de zelfrijdende voertuigen zal grote gevolgen hebben voor de manier waarop we in de toekomst parkeren. Het is niet te verwachten deze voertuigen voor 2025 het straatbeeld in Heemskerk zullen bepalen. De nota zal daarom geen verdere aandacht besteden aan dit type voertuigen.

⁴ Dit betreft middelgrote steden met betaald parkeren zoals Leiden, Hoorn, Katwijk en Zaanstad

⁵ <http://www.spark-parkeren.nl/2016/03/gebruik-parkeerplaatsen-binnensteden-stijgt/>

4 De visie op parkeren

In dit hoofdstuk staat de meerjareavisie op parkeren in Heemskerk centraal. Het bevat de uitgangspunten van het parkeerbeleid (wat wij als basis zien) en de doelstellingen (wat wij willen bereiken). De parkeervisie is daarmee niet alleen leidraad voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, maar tegelijkertijd de basis voor de evaluatie daarvan.

4.1 De uitgangspunten parkeren in Heemskerk

Voorliggend plan biedt Heemskerk handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen de gemeente spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen en die aansluiten op de perceptie van de parkeerproblematiek (zie hoofdstuk 3). Het parkeerbeleid heeft een integraal karakter:

1. Het parkeerbeleid van Heemskerk staat niet op zichzelf, maar is een middel om verschillende doelstellingen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie / werkgelegenheid, verkeer etc. te realiseren. Het parkeerbeleid ondersteunt het streven naar een bereikbare, veilige en leefbare woonomgeving.
2. Het parkeerbeleid van Heemskerk zet per type gebied in op verschillende doelgroepen. Deze doelgroepen staan centraal in het parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen. Iedere doelgroep heeft zijn 'eigen' parkeerlocatie. In woonwijken wordt prioriteit gegeven aan bewoners en hun bezoekers, in het centrum aan bezoekers en op de bedrijventerreinen aan werknemers.
3. Het parkeerbeleid van Heemskerk zet in op maatwerk bij het oplossen van specifieke parkeerknelpunten op specifieke locaties (zie paragraaf 3.2). Bij het treffen van maatregelen op het gebied van parkeren geldt het principe van beïnvloeden, benutten, reguleren, bouwen als basis voor het. Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het direct bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen: beïnvloeden, benutten en reguleren (zie uitwerking in paragraaf 5.1).



4.2 De visie op parkeren in Heemskerk

“De kern van het gemeentelijk parkeerbeleid is het behouden van de bereikbaarheid voor alle vervoersmiddelen (lopen, fiets, openbaar vervoer en auto), stimulering van duurzame mobiliteit door het faciliteren van goede fietsvoorzieningen, voorzieningen voor deelauto's en elektrische vervoer en het behouden van de ruimtelijke kwaliteit (leefbaarheid). Het parkeerbeleid zet nadrukkelijk niet in op sturing van autobezit en van bewoners, werknemers en sociaal & economisch bezoek. Wel wordt de verkeersdeelnemer gestimuleerd het fietsgebruik en openbaar vervoer te (gaan) gebruiken.”

Heemskerk kent vier parkeergebieden met een eigen parkeerregime, te weten: Centrum, Woongebieden, Bedrijventerreinen en Buitengebied. De parkeergebieden komen overeen met de vier bestemmingsplannen die in 2018 in Heemskerk vigerend zullen zijn. De vier gebieden hebben elk hun eigen parkeerdoelgroep. Het voorzien in de parkeerbehoefte van de doelgroep is maatgevend bij het oplossen van parkeerproblemen in het betreffende gebied.

- **Centrum:** Het winkelend publiek is de belangrijkste doelgroep in dit gebied. De leefbaarheid voor deze groep is richtinggevend voor het inrichten van parkeervoorzieningen. Er zal geen wijziging in het aantal parkeerplekken plaatsvinden bij de huidige parkeerdruk of een kleine toename hiervan. De fietser wordt dusdanig gefaciliteerd in goede fietsparkeervoorzieningen dat de bezoeker van het centrum eerder zal kiezen voor deze vervoerswijze waarbij geen overlast mag ontstaan bij het winkelend publiek. Door instellen van een blauwe zone wordt hier parkeerregulatie toegepast ten gunste van het winkelend publiek. Bewoners van het centrum kunnen ontheffing krijgen van de blauwe zone voor maximaal één auto per adres liggend aan de blauwe zone.
- **Woongebieden:** De leefbaarheid van de woongebieden is belangrijk voor haar bewoners. Het kunnen parkeren voor bewoners op eigen terrein of binnen 100 meter vanaf hun woning blijft het uitgangspunt. Als dit conflicteert met de kwaliteit van de openbare ruimte zal een integrale afweging dienen plaats te vinden. Bij nieuw te realiseren woningen zal in beginsel op eigen terrein geparkeerd dienen te worden. Andere gebruiksfuncties mogen niet leiden tot een hogere parkeerdruk in het woongebied.
- **Bedrijventerreinen:** De ondernemers zijn de belangrijkste doelgroep in dit gebied. Dit betekent dat in dit gebied uit economisch oogpunt voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn. Voor bezoekers zal er dicht bij de bedrijven geparkeerd moeten kunnen worden, maximale loopafstand 200 meter, voor werknemers die langere tijd op het bedrijf aanwezig zijn, is een loopafstand van 400 meter acceptabel. Op de bedrijventerreinen kunnen grote voertuigen gestald worden op de daarvoor aangewezen locaties, indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is.

- **Buitengebied:** Dit gebied kenmerkt zich door haar dunne bebouwingsdichtheid, natuurwaarde en openheid en kent meerdere doelgroepen. De aanwezige infrastructuur biedt veelal geen mogelijkheid tot parkeren in de openbare ruimte en er moet voorkomen worden dat het parkeren schade veroorzaakt aan het groen en de bermen. Dit betekent dat het parkeren in beginsel op eigen terrein zal moeten plaatsvinden.

4.3 Uitwerking naar doelgroepen

Onderstaand de belangrijkste uitgangspunten van het parkeerbeleid voor verschillende doelgroepen.

- **Bewoners** van Heemskerk hebben de mogelijkheid om de auto in de nabijheid (binnen 100 meter) van de woning te parkeren (op straat óf op eigen terrein). Voor verplaatsingen binnen de eigen kern wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets of openbaar vervoer. Het parkeerbeleid zet nadrukkelijk niet in op stringente sturing van autobezit en autogebruik van bewoners, wel wordt gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd.
- Mede vanwege de langere parkeerduur stellen **werknemers** minder eisen aan het comfort van een parkeerplek, een loopafstand van 400 meter naar de werklocatie is daarmee acceptabel. Vooral een goedkope en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk. Werknemers kunnen bijna overal in Heemskerk vrij parkeren. Daar waar een blauwe zone is ingevoerd wordt aan werknemers geen ontheffing verstrekt om ruimte te behouden voor andere doelgroepen (=bezoekers). Voor dit gebied is een loopafstand voor werknemers van 800 meter acceptabel.
- **Bezoekers** van bewoners en bezoekers van voorzieningen kunnen de auto in de nabijheid van de bestemming parkeren. Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in de gemeente. Bezoekers mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of (hoge) parkeertarieven.

In het volgende hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

4.4 De doelen van het parkeerbeleid

Het formuleren van nieuw beleid is geen doel op zich, maar een middel om zowel verkeerskundige als andere doelstellingen te realiseren. Op basis van het beschreven beleidskader, de probleeminventarisatie en bovenstaande uitgangspunten, zijn de beoogde doelen tot 2025:

1. Het parkeerbeleid van Heemskerk heeft als belangrijkste doel het voorkomen en oplossen van knelpunten op het gebied van parkeren ten gunste van de bereikbaarheid, leefbaarheid en vitaliteit van de gemeente - niet op actieve sturing van autobezit en autogebruik door bijvoorbeeld stringente vormen van parkeerregulering of vermindering van het aantal openbare parkeerplaatsen.
2. Voldoende gratis parkeergelegenheid op straat is één van de 'Unique Selling Points' van de gemeente. Dit heeft een positief effect op de concurrentiepositie van Heemskerk in de regio. De blauwe zone in het centrum en op het Europaplein functioneert goed. De parkeercapaciteit in het centrum is met uitzondering van piekmomenten doorgaans voldoende. Dit moet zo blijven.

Betaald parkeren en uitbreiding van de blauwe zones is niet aan de orde. Voor woonwijken is invoering van parkeerregulering eveneens ongewenst. Als er parkeerproblemen zijn, dan doen die zich immers vooral 's avonds en in het weekend voor. Om dit aan te pakken moet een parkeerregime buiten kantoortijden gelden, er een stringent vergunningsbeleid worden toegepast (sturing autobezit door beperking van aantal ontheffingen of vergunningen) en er 's avonds worden gehandhaafd. Aangezien dit parkeerbeleidsplan niet inzet op sturing van het autobezit en autogebruik van bewoners, wordt hier niet op ingezet.

3. De gemeente Heemskerk ambieert in woongebieden een maximale parkeerdruk van 95% ('s avonds na 22:00 uur) om de leefbaarheid te behouden en plaats te bieden aan bewoners, wijkgebonden ondernemers en hun bezoek⁶. Bij de afbakening van het te onderzoeken gebied wordt uitgegaan van de leidraad voor acceptabele loopafstanden zoals opgenomen in de nota Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk.

⁶ Bij het bepalen van parkeeroverlast wordt uitgegaan van de gemeten parkeerdruk. Voor een gebied met veel kortparkeerders (zoals winkelend publiek) wordt landelijk een maximale parkeerdruk van 80% aangehouden. Boven deze grens neemt de zoektijd naar een vrije parkeerplaats toe, waardoor de bereikbaarheid van de locatie afneemt en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toeneemt. Voor woon- en werkgebieden kan uit worden gegaan van een hogere waarde (95% - conform groenbeleidsplan), omdat het hier vooral eigen buurtbewoners en langparkeerders betreft. Deze groepen worden niet direct afgeschrikt door een iets langere zoektijd.

4. Voor **bedrijventerreinen** wordt uitgegaan van een gemiddelde parkeerdruk van 90% voor het betreffende terrein tijdens werkmomenten. Wanneer de gemiddelde parkeerdruk boven de gestelde grenzen uitkomt –en er klachten zijn over de parkeersituatie– worden indien nodig maatregelen genomen volgens het beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen principe. De uitwerking hiervan staat beschreven in hoofdstuk 5 en de wijze waarop wordt gemonitord staat in hoofdstuk 6. Bij de afbakening van het te onderzoeken gebied wordt uitgegaan van de leidraad voor acceptabele loopafstanden zoals opgenomen in de nota Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk, waarbij de afbakening van het gebied – omdat hier sprake is van een grotere acceptabele loopafstand – mede wordt bepaald door de “fysieke” gebiedsgrenzen.
5. Voor het **centrum** wordt uitgegaan van een maximale gemiddelde parkeerdruk van 80% op een gemiddelde werkdag voor het faciliteren van noodzakelijk autoverkeer (winkelend en zakelijk publiek). Een hogere parkeerdruk tijdens pieken (zoals op vrijdagmiddag, zaterdag, tijdens evenementen of voor kerst) is acceptabel, zolang dit niet leidt tot structurele overloop van bezoekers naar omliggende woonwijken.
6. Voor **overige winkellocaties** (buiten het centrum) wordt gelijk aan winkels in het centrum uitgegaan van een maximaal gemiddelde parkeerdruk van 80% op een gemiddelde werkdag voor het faciliteren van noodzakelijk autoverkeer (winkelend en zakelijk publiek). Een hogere parkeerdruk tijdens pieken (zoals op vrijdagmiddag, zaterdag, tijdens evenementen of voor kerst) is acceptabel, zolang dit niet leidt tot structurele overloop van bezoekers naar omliggende woonwijken.
7. De parkeercapaciteit in het centrum wordt niet uitgebreid om ook tijdens piekmomenten altijd voldoende ruimte te bieden (en om rondjes rijden tegen te gaan). Hetzelfde geldt voor de omvang van de blauwe zone. Een hoge parkeerdruk tijdens piekdagen vormt immers een goede stimulans voor bezoekers om meer gebruik te maken van de fiets (zie punt 7). Bovendien is er op de meeste dagen voldoende ruimte – aanleg van extra **parkeerplaatsen** gaat ten kostte van de kwaliteit van de openbare ruimte. Verminderen van het aantal parkeerplaatsen in het centrum is niet gewenst – dit is immers tegenstrijdig met het allereerst doel (punt 1).
8. Om een indicatie te krijgen van het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt bij 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 parkeerkengetallen die als normen opgenomen kunnen worden in de bestemmingsplannen Centrum, Woongebieden, Bedrijventerreinen en Buitengebied. Heemskerk wil hierbij meer aansluiten bij de richtlijnen zoals door het CROW opgesteld. De parkeerkengetallen voor woningen

zullen daarom worden gekoppeld aan het type woning (huur, koop) i.p.v. aan het woonoppervlak van de woning.

9. Elektrisch vervoer is landelijk volop in ontwikkeling. Het wordt in toenemende mate als optie gezien om de luchtkwaliteit en het klimaatprobleem structureel aan te pakken. In Heemskerk zijn tien locaties waar mensen hun elektrische voertuig kunnen opladen. Dit aantal wordt vermoedelijk in 2016 nog met 7 stuks uitgebreid. Uitgangspunt van de gemeente is dat **oplaadpunten** zoveel mogelijk op eigen terrein gerealiseerd worden. Aanvragen voor laadpunten in de openbare ruimte vanuit particulieren en/of marktpartijen mogen niet leiden tot een tekort aan openbaar beschikbare parkeerplaatsen (zie punt 1). Plaatsing van nieuwe oplaadpalen in de openbare ruimte is bovendien alleen mogelijk als dit geen gemeentelijke bijdrage vereist in plaatsing, beheer, onderhoud en verwijdering.
10. De gemeente Heemskerk zet in op **verduurzaming van mobiliteit** en heeft de ambitie om meer mensen op de fiets te krijgen. Vooral bij korte ritten. Om de fiets daadwerkelijk een goed alternatief voor de auto te laten zijn, is het -naast de aanwezigheid van een goed netwerk- essentieel dat de fiets ook goed gestald kan worden. Dit betekent niet alleen dat er voldoende stallingsgelegenheid is, maar ook dat deze goed gesitueerd is en aansluit op het soort fietsen dat gebruikt wordt (elektrische fietsen, fietsen met kratjes, fietsen met brede banden etc.). Heemskerk gaat vraag en aanbod bij bezoekersaantrekkende locaties (o.a. centrum, station, bushaltes en sportvoorzieningen) de komende jaren daarom zo goed mogelijk op elkaar afstemmen, waarbij tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de openbare ruimte.

5 Oplossingsrichtingen

In het vorige hoofdstuk zijn de hoofdlijnen van het parkeren in Heemskerk beschreven (doelen en kaders). Dit hoofdstuk bevat de doorvertaling naar oplossingsrichtingen voor problemen die nu spelen of die in de toekomst kunnen gaan spelen.

5.1 Het B-B-B-B-principe: de basis voor het oplossen van knelpunten

Parkeren in woonwijken wordt landelijk steeds meer als een probleem ervaren. In veel steden is dit het resultaat van wijken die niet berekend zijn op het huidige autobezit. Vaak is het niet makkelijk om parkeercapaciteit bij te bouwen doordat de ruimte beperkt is. Dit geldt deels ook in Heemskerk. Om (toekomstige) knelpunten in woonwijk op te lossen worden maatregelen genomen binnen de onderstaande oplossingsrichtingen.

5.1.1 Stap 1 – Beïnvloeden van de parkeervraag

Beïnvloedingsmaatregelen zijn gericht op beïnvloeding van het gedrag door aandacht voor het ontwerp en het bieden van alternatieven. Veel van de oplossingen liggen in een vroege ontwerpfase en zijn bruikbaar bij nieuwbouwsituaties. Hierbij valt te denken aan gebouwde parkeervoorzieningen op eigen terrein (garage, oprit, carport etc.), waardoor er op straat minder parkeerplaatsen nodig zijn. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de straat.

Bepaalde vormen van gedragsbeïnvloeding zijn ook toepasbaar in bestaande situaties, zoals alternatieven voor de eigen auto (zie paragraaf 5.4.2) of alternatieve vervoerswijzen (OV en fiets). Hierdoor kan de parkeervraag in een woonwijk worden getemperd. Beïnvloedingsmaatregelen kunnen nooit het gehele parkeerprobleem oplossen, maar wel een structurele bijdrage leveren aan het verminderen of voorkomen van knelpunten. Dit type maatregel is vooral gericht op de eigen bewoners en ouders die hun kinderen naar school brengen (bij voorkeur lopend of op de fiets in plaats van met de auto).

Een (on)veilige schoolomgeving ontstaat als gevolg van het gedrag van mensen. Dit gedrag kan worden gestuurd door de omgeving, maar een groot gedeelte wordt automatisch bepaald. Dit betekent dat niet iedere keer een nieuwe afweging wordt gemaakt bij het uitvoeren van een bepaald gedrag. Als ouders gewend zijn hun kinderen met de auto bij school af te zetten en meteen door te reizen naar het werk, dan zullen zij niet vanzelf overstappen op bijvoorbeeld de fiets of openbaar vervoer. Uitdaging is om gewoonten te doorbreken en mensen te bewegen een nieuwe afweging te maken. Gewenst (veilig) gedrag is enerzijds te sturen met het inrichten van de openbare ruimte (niet alleen parkeergelegenheid, maar ook het schoolplein en de route naar de school), anderzijds over te dragen met behulp van educatie en communicatie. Bij het werken aan een veilige schoolomgeving is deze combinatie belangrijk, wat betekent dat een integrale aanpak vereist is en niet alleen naar parkeren kan worden gekeken.

5.1.2 Stap 2 – Benutten van het parkeeraanbod

De aanwezige parkeercapaciteit in de Heemskerkse woonwijken wordt niet altijd optimaal benut. Voertuigen staan bijvoorbeeld zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt. De eerste stap in het verhelpen van knelpunten is daarom het optimaliseren van bestaande parkeercapaciteit in woonwijken. Dit omvat onder andere het aanbrengen van belijning bij parkeervakken en het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten. Indien nodig wordt in samenspraak met de buurt bekeken of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Hierbij gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen dat extra kan worden gerealiseerd – niet om aanleg van extra parkeerterreinen.

De tweede stap betreft de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten als zodanig te gebruiken. Garages worden regelmatig voor andere doeleinden gebruikt (opslag van tuinmeubelen, fietsen) of bij de woning getrokken. Hierdoor parkeren bewoners in de openbare ruimte in plaats van op eigen terrein. De druk op de openbare parkeerplaatsen neemt hierdoor toe. Zonder een vorm van parkeerregulering kunnen bewoners echter niet worden gedwongen om op eigen terrein te parkeren. De gemeente vindt invoering van parkeerregulering in woonwijken ongewenst. Het is dus primair een taak van bewoners / ondernemers om eigen parkeercapaciteit ook daadwerkelijk te gebruiken waarvoor het bedoeld is. Het niet gebruiken van de mogelijkheden op eigen terrein wordt meegenomen in de afwegingen om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte wel of niet uit te breiden bij bijvoorbeeld groot onderhoud en herinrichtingprojecten. In bestemmingsplannen zal bij nieuwe kavelinfilling de eis worden opgelegd: “uitsluitend bestemd voor parkeren”, dit ter voorkoming het verminderen van het aantal noodzakelijke parkeerplekken op eigen terrein.

De gemeente wenst dat bewoners en bedrijven meer gebruik kunnen maken van de mogelijke parkeercapaciteit op eigen terrein. Dit om optimale gebruik te maken van de beschikbare ruimte – zeker als de parkeerdruk in de directe omgeving hoog is. De bestemmingsplannen staan dit echter niet overal toe. In de nota ‘Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk’ wordt nader ingegaan op criteria waarop een aanvraag voor een inritvergunning kan wordt getoetst. Bij actualisatie van de bestemmingsplannen wordt dit verder uitgewerkt. Hierbij geldt dat de inrit en het parkeren op eigen kavel (bijvoorbeeld in de voortuin) ook moet passen binnen onder andere de stedenbouwkundige randvoorwaarden, de Welstandsvoorschriften en niet leidt tot onveilige situaties. Het uitgangspunt blijft dat parkeren in de tuin niet is toegestaan. Ontheffing is in ieder geval mogelijk voor het parkeren op eigen erf op het vlak waar vergunningsvrij een carport of garage kan worden gebouwd. Bij een verzoek om te parkeren op eigen terrein zal geredeneerd worden vanuit het standpunt “*akkoord, tenzij*”, waarbij de wens van de aanvrager een belangrijke factor is.

Aandachtspunten die integraal dienen te worden afgewogen zijn:

- parkeerdruk in de omgeving;
- verlies van openbare parkeerplekken;
- stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit;

- verkeersveiligheid.

Bij overige knelpunten (waaronder parkeren van busjes en parkeren bij sportgelegenheden) worden bewoners vooral gewezen op de eigen verantwoordelijkheid.

Benutting van beschikbare parkeerplaatsen is ook van toepassing bij standplaatshouders in het centrum. Standplaatsen zijn vaste plekken waar ondernemers een dagdeel, dag en/of een aantal dagen per week waren kunnen verkopen vanuit bijvoorbeeld een kraam of een wagen. Bij de uitgifte van een nieuwe standplaatsvergunning wordt gekeken naar de parkeersituatie in de directe omgeving, waarbij de vergunning alleen wordt uitgegeven als vaststaat dat er voldoende vrij parkeerruimte is.

5.1.3 **Stap 3 - reguleren van parkeren**

Wanneer na uitvoering van benuttingsmaatregelen nog steeds een te hoge parkeerdruk bestaat, dan kunnen doelgroepen (werknemers en bezoekers) door parkeerregulering worden gestuurd. Dit geldt primair voor bezoekers aantrekkende locaties. Voor woonwijken is parkeerregulering ongewenst.

Bij klachten wordt op basis van onderstaande indicatoren bekeken of invoering van een blauwe zone een oplossing biedt:

1. Er moet sprake zijn van een gemiddelde parkeerdruk die uitkomt boven de in paragraaf 4.3 beschreven criteria (voor het betreffende gebied wordt rekening gehouden met acceptabele loopafstanden per gebruiksfunctie), en
2. De parkeerdruk moet (deels) worden veroorzaakt door automobilisten met een herkomst buiten het betreffende gebied, zoals bijvoorbeeld werknemers (zie hoofdstuk 6), en
3. Er moeten structurele klachten over parkeeroverlast in het betreffende gebied zijn.

Parkeerregulering wordt nadrukkelijk niet zomaar ingevoerd. Het is immers geen doel op zich, maar een middel om voorzieningen bereikbaar te houden.

5.1.4 **Stap 4 – Bouwen van extra parkeercapaciteit**

Op locaties waar parkeeroverlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners -en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden- is uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Ook voor het centrum geldt dit – er is op maaiveld geen ruimte voor (grootschalige) uitbreiding van de parkeercapaciteit.

De realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen is echter veelal fysiek lastig en vereist een forse investering. Zonder een vorm van parkeerregulering in de directe omgeving zullen automobilisten bovendien de voorkeur hebben voor een parkeerplaats op straat. Zeker als deze gunstig(er) gelegen is ten opzichte van de bestemming⁷.

⁷ Tijdens de inventarisatie is de mogelijkheid meegegeven om de parkeergarage bij het stadhuis tijdens pieken open te stellen voor bezoekers van het centrum. De verwachting is dat hier gezien de loopafstand en de alternatieve locaties waar vrij geparkeerd kan worden weinig tot geen gebruik van zal worden gemaakt (mogelijk

Daarnaast bestaat bij sommige parkeerders angst voor het parkeren in een parkeergarage. Dit betekent dat de voorziening niet het gewenste effect zal hebben en daarnaast op de begroting van de gemeente zal drukken. De realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen ligt dan ook niet voor de hand – zelfs niet als dit gekoppeld is aan het ter compensatie opheffen van parkeergelegenheid op maaiveld. Dit laatste geldt niet wanneer de voorziening door een externe partij wordt geëxploiteerd, zoals nu het geval is bij de Dekamarkt.

De realisatie van extra parkeerplaatsen op maaiveld mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Speelplaatsen worden niet opgeofferd voor parkeervoorzieningen. Dit tast immers de leefomgeving aan. Voor omzetting van groenvoorzieningen gelden de richtlijnen zoals vastgelegd in het Groenbeleidsplan (zie paragraaf 2.2.2). In situaties waar kleinschalig snippergroen is en er de mogelijkheid bestaat dat om te vormen naar parkeerplaatsen, vindt dit altijd overleg met buurtbewoners plaats.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen wordt bekeken of realisatie van extra parkeerplaatsen haalbaar is. Deze mogelijkheid is in dit parkeerbeleidsplan niet verder uitgewerkt.

5.2 Parkeernormen

Voor de verkeersaspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen is het berekenen van de parkeerplaatsverplichting essentieel. De parkeerplaatsverplichting is het aantal parkeerplaatsen dat een initiatiefnemer moet aanleggen bij een voorgenomen ruimtelijke functie. De parkeerplaatsverplichting wordt berekend aan de hand van vastgestelde parkeernormen.

Heemskerk wenst parkeernormen op te nemen in bestemmingsplannen. Aangezien in de huidige bestemmingsplannen geen uitputtende lijst is opgenomen van alle gebruiksfuncties, worden in voorkomende gevallen de kengetallen van het CROW gehanteerd. In oudere bestemmingsplannen zijn geen parkeernorm opgenomen. In dat geval werd teruggevallen op de parkeernormen zoals vastgelegd in het Parkeerbeleidsplan 2010.

De nota 'Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk' bevat een beschrijving van de wijze waarop de parkeerplaatsverplichting wordt bepaald en hoe invulling wordt gegeven aan deze verplichting. De nota dient enerzijds als input voor de nader op te stellen bestemmingsplannen en anderzijds als input voor het verlenen van ontheffingen van bestemmingsplanvoorschriften.

alleen tijdens evenementen). Er moeten bovendien kosten worden gemaakt voor de openstelling – hier staan geen inkomsten tegenover.

5.2.1 Centruumparkeren bij nieuwe ontwikkelingen

In 2002 is een Parkeerfonds ingesteld om de parkeerbehoefte in het centrum bij nieuwe ontwikkelingen te kunnen opvangen (zie paragraaf 3.3). Jurisprudentie heeft zich in een aantal uitspraken uitgelaten over de aanvaardbaarheid van het verbinden van een financiële voorwaarde aan het verlenen van vrijstelling c.q. ontheffing van het vereiste in de bouwverordening/bestemmingsplan dat een bouwplan moet voorzien in voldoende parkeerruimte. De afdeling acht het verbinden van een financiële bijdrage in de vorm van het storten van een bijdrage in een parkeerfonds aanvaardbaar, indien door voldoening aan de gestelde voorwaarde een rechtstreekse bijdrage wordt geleverd aan de doelstelling van de wettelijke bepaling waarop de vergunning of vrijstelling berust en de vergunning of vrijstelling in het algemeen belang tot het heffen van een geldbedrag noopt.

De jurisprudentie geeft aan dat een parkeerfonds dus alleen in stand mag worden gehouden indien er concrete uitvoeringsplannen zijn voor aanleg van parkeervoorzieningen. Deze uitvoeringsplannen dienen dan dus onderdeel te zijn van het verzoek om de nieuwe ontwikkeling te kunnen realiseren. Het op te leggen bedrag dient dan overeen te komen met de kosten van de aan te leggen parkeervoorziening. Hiermee stelt de jurisprudentie dat het parkeerfonds transformeert naar een projectgebonden fonds voor de nieuwe ontwikkeling.

Het staat de gemeente vrij hoe de gelden van het Parkeerfonds te besteden. Deze gelden zijn juridisch gezien niet gekoppeld aan de verplichting tot aanleg van parkeervoorzieningen in het centrum. De optie tot aanleg van extra parkeerplekken wordt als onwenselijk gezien (zie paragraaf 3.3). Voorgesteld wordt het huidige Parkeerfonds stop te zetten.

Voor “grote” nieuwe ontwikkelingen die een verstorende werking zullen hebben op de parkeervoorzieningen in het centrum zal per ontwikkeling een projectgebonden fonds worden geïntroduceerd. Vanuit dit projectgebonden fonds zal dan de niet op eigen terrein liggende parkeervoorziening worden aangelegd die voorziet in de parkeerbehoefte, waardoor ontheffing kan worden verleend van de primaire voorwaarde tot parkeren op eigen terrein.

5.2.2 Bestemmingsplan Centrum

Bestaand beleid

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Centrum in 2013 is de volgende bepaling opgenomen m.b.t. parkeren:

Indien bij een nieuwe ontwikkeling het parkeren op eigen terrein niet wenselijk ofwel onmogelijk is (technisch dan wel financieel), zijn er voor het centrumgebied in het bestemmingsplan twee ontheffingsmogelijkheden opgenomen m.b.t. het parkeren op eigen terrein, te weten:

- a) Krachtens artikel 25.2.1 onder g: “het bevoegd gezag (het college) 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.”
- b) Krachtens artikel 25.2.2. “het bevoegd gezag (het college) kan afwijken van het bepaalde in sublid 25.2.1 voor zover op andere wijze in de benodigde parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien”.

Met “op andere wijze” verwijst hier naar gebruikmaking van een afkoopregeling: het Parkeerfonds.

Gezien de uitkomsten van de probleeminventarisatie (zie hoofdstuk 3) en het afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit bij aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen, wordt bij nieuwe ontwikkelingen in het centrum (niet-zijnde woningen) naast de ontheffing als genoemd in artikel 25.2.2 sinds juni 2016 gebruikgemaakt van de ontheffingsmogelijkheid krachtens 25.2.1 onder g. Het betreft hier een ontheffing van de regel dat in beginsel op eigen terrein geparkeerd dient te worden. Het openbaar parkeren in het centrum is bedoeld voor kortstondig parkeren (blauwe zone). Het is daarom niet wenselijk om voor woningbouw ook gebruik te maken van de ontheffing als genoemd in artikel 25.2.1 onder g.

Nieuw beleid

Voorgesteld wordt om bij de actualisatie van het bestemmingsplan Centrum de genoemde “100 meter-voorwaarde” als genoemd in artikel 25.2.1 onder g te verruimen tot voldoende parkeergelegenheid in het centrumgebied met als onderbouwing dat het centrum als één samenhangend gebied kan worden beschouwd met een acceptabele parkeerdruk en een flexibele parkeerbehoefte. Met “flexibel” wordt bedoeld dat de parkeerder veelal achtereenvolgens gebruik maakt van meerdere voorzieningen in het gehele gebied. De te hanteren 100 meter-eis wordt dan gelezen als voldoende parkeergelegenheid binnen het centrumgebied.

Het realiseren van extra parkeerplekken t.b.v. nieuwe ontwikkeling (zoals bedoeld in artikel 25.2.2.) blijft echter wel mogelijk, met name voor “grote” ontwikkelingen die een verstorende werking zullen hebben op de parkeervoorzieningen in het centrum.

Wordt voor uitbreiding van het aantal parkeerplekken gekozen dan dient de ontwikkelaar hiervoor een concreet voorstel in te dienen (volledig te financieren door de ontwikkelaar), dat voldoet aan het gemeentelijk financieel en ruimtelijk beleid. Om de uitvoering te financieren zal de gemeente een projectgebonden fonds instellen.

Deze wijziging van het bestaande beleid maakt het voor ondernemers eenvoudiger om nieuwe ontwikkelingen in het centrum in gang te zetten, zolang de parkeerdruk in het Centrum acceptabel blijft.

5.3 Parkeren door gehandicapten

Bij het instellen van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt uitgegaan van onderstaande.

5.3.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Heemskerk hecht grote waarde aan het zelfstandig kunnen functioneren van gehandicapten, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGPP's) worden doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen.

De gemeente Heemskerk hanteert de stelregel dat een percentage van minimaal 5% (afgerond naar boven) aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig dient te zijn bij publieke voorzieningen; hierbij valt te denken aan: supermarkt, bibliotheek, gemeentehuis, medische- of sportvoorziening e.d. Bij grote openbare parkeerterreinen en garages dient 1 op de 50 reguliere parkeerplekken (afgerond naar boven) te worden ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. Deze parkeerplekken dienen zo dicht mogelijk (in ieder geval binnen 100 meter) te liggen bij de ingang van het gebouw waarin de functie gehuisvest is.

Een algemene gehandicaptenparkeerplaats kan worden opgeheven als de voorziening waarvoor deze is aangelegd ophoudt te bestaan. Of als uit onderzoek (zie hoofdstuk 6) blijkt dat de betreffende gehandicaptenparkeerplaats niet wordt gebruikt, er in de directe omgeving één of meerdere algemene gehandicapten parkeerplaatsen aanwezig zijn en de parkeerdruk in de omgeving hoog is (zie doelstelling paragraaf 4.4). Dit zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare ruimte. Dit wordt uitgewerkt in de nader op te stellen beleidsregel bijzondere parkeerplaatsen (zie paragraaf 5.4.5).

5.3.2 Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente heeft een procedure voor het verkrijgen van een Europese gehandicaptenparkeerkaart en het inrichten van kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaatsen. Indien de gehandicapte niet op eigen terrein kan parkeren komt hij/zij in aanmerking voor een kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaats.

Voorheen was de drempel tot verkrijgen van een gehandicaptenparkeerplaats laag, waardoor de parkeerdruk voor de valide parkeerder in sommige delen van de gemeente is toegenomen.

In het nieuw opgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (VVH) zijn derhalve de volgende aanvullende eisen opgenomen:

- a) De aanvrager dient in het bezit te zijn van een niet-tijdelijke (vijfjarige) Europese gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder.
- b) De aanvrager bezit een geldig rijbewijs en is bestuurder van het motorvoertuig op meer dan 2 wielen.
- c) De aanvrager kan niet parkeren op eigen terrein.
- d) De aanvrager is niet in het bezit van een garage/stallingsplaats binnen 100 meter loopafstand vanaf zijn/haar woningtoegang.

Nieuwe parkeerplekken zullen, in overleg met de aanvrager, alleen worden aangelegd indien deze ruimtelijk inpasbaar zijn en ze de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen;

Indien de aanvrager niet meer voldoet aan de criteria zal de gehandicaptenparkeerplaats worden omgevormd tot reguliere parkeerplaats. De toewijzing van een parkeerplaats bij een woning zal worden ingetrokken:

- a) Na overlijden van de betrokkene.
- b) Als de gezondheidstoestand van de betrokkene dusdanig is gewijzigd dat de parkeerplaats niet zou zijn toegewezen.
- c) Als de betrokkene uit de woning verhuist of wordt opgenomen in een verpleeginrichting zonder uitzicht op terugkeer in de woning.
- d) Bij het niet langer bezit zijn het vermelde motorvoertuig door betrokkene.

Op grond van artikel 29 van het BABW kunnen gemeenten de kosten die voortvloeien uit de plaatsing van het verkeersbord waarmee een gehandicaptenparkeerplaats wordt aangegeven (bord E6 van bijlage 1 van het Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels 1990) in rekening brengen bij degene ten behoeve van wie het bord is geplaatst. Veel gemeenten doen dit ook. In Heemskerk werden deze kosten tot op heden niet doorberekend aan de gebruiker. Voorstel is om dit wel te gaan doen en hiervoor een (kostendekkend) bedrag op te nemen bestaande uit administratieve behandeling, materiaal- en plaatsingskosten. Ook voor het verplaatsen van de bebording of kentekenwijziging op het onderbord zullen dan kosten in rekening worden gebracht.

5.3.3 Scootmobiel versus brommobiel

Mensen die wat ouder worden krijgen vaak te maken met problemen met de mobiliteit. Ook mensen met een handicap kunnen minder makkelijk grote afstanden lopen, of moeilijker lang staan. Tegenwoordig zijn er allerlei hulpmiddelen die het leven een stuk aangenamer maken, zoals een scootmobiel of brommobiel. Beide voertuigen mogen op de openbare wegen rijden (50-80 km/u), tenzij er een verbod geldt voor langzaam verkeer. Beide voertuigen hebben een maximale snelheid van 45 kilometer per uur en zijn wegenbelastingvrij. Ook geldt voor het besturen van beide voertuigen een minimale leeftijd van 16 jaar.

Een scootmobiel is een voertuig voor minder valide mensen. Daarom mag men over fietspaden, op het trottoir en in wandelgebieden, zoals bijvoorbeeld een winkelcentrum, rijden en daar ook parkeren. Met een brommobiel mag dit niet. Met een brommobiel dient men, net als met een auto, te parkeren in de parkeervakken en voetgangersgebieden en fietspaden te vermijden.

Met name bij de grotere appartementencomplexen en flats is er behoefte aan opslagruimte, die voldoende ruimte biedt om de scootmobiel te kunnen beschermen tegen weersinvloeden, tegen vandalisme en die tevens moet voorzien in de mogelijkheid tot het opladen van de accu's. Aanvragen voor plaatsing van dergelijk scootmobielboxen in de openbare ruimte zijn tot op heden altijd gehonoreerd. De plaatsing van scootmobielboxen zal ook in de komende periode in beginsel akkoord worden bevonden, indien de aanschaf van de betreffende scootmobiel mogelijk is geworden als Wmo-hulpmiddel via de gemeente Heemskerk.

5.4 Overige parkeergerelateerde oplossingen

5.4.1 Opheffen parkeerplaatsen ten gunste van de leefbaarheid

In het Groenbeleidsplan (zie paragraaf 2.2.2) zijn criteria opgenomen voor het omzetten van openbaar groen naar parkeerplaatsen. Het omgekeerde kan echter ook. Het opheffen van parkeerplaatsen ten behoeve van voorzieningen die de leefbaarheid in een buurt vergroten kan een positief effect hebben. Hierbij moet gedacht worden aan:

- a) toevoeging van openbaar groen (bijvoorbeeld gras, bomen, plantenbakken);
- b) verbreding van het trottoir;
- c) plaatsing speelvoorzieningen voor kinderen;
- d) plaatsing van fietsvoorzieningen;
- e) terrasuitbreiding horeca.

Uitgangspunt van deze nota is dat het opheffen van parkeerplaatsen niet mag resulteren in een verslechtering van de bereikbaarheid en kans op toename van foutparkeren. Als de parkeerdruk in de directe omgeving na opheffing van parkeerplaatsen boven de in hoofdstuk 4 gestelde normen uitkomt en/of als er bouwinitiatieven bekend zijn waardoor de parkeerdruk in de toekomst boven de norm uitkomt, dan vindt opheffing niet plaats zonder compensatie in de directe omgeving.

Om een gedegen afweging te kunnen maken van de wens en uitvoerbaarheid wordt voor iedere opheffing van openbare parkeerplaatsen op maaiveld een integraal advies opgesteld vanuit de verschillende gemeentelijke vakdisciplines (waaronder in ieder geval ruimtelijke ordening, stedenbouw, groen en verkeer).

5.4.2 Alternatieven voor de eigen auto

Het concept van de deelauto is interessant voor mensen die wel het gemak willen van een auto, maar te weinig rijden om zelf een (tweede) auto te kopen. Gebruikers kunnen 24 uur per dag, 7 dagen per week beschikken over een auto in de eigen wijk zonder de lasten die horen bij het zelf bezitten van een auto (aankoop, onderhoud, administratie). Ritten die men met de deelauto wil doen, zoals het boodschappen doen, moet men reserveren.

Alternatieven voor het gebruik van de eigen auto worden door de gemeente gefaciliteerd door waar mogelijk het beschikbaar stellen van een benodigde parkeerplaats. Dit zorgt niet alleen voor een efficiënter ruimtegebruik, maar leidt ook tot een duurzamer verkeerssysteem en kan als schakel in de vervoerketen worden toegepast. De vraag naar autodate binnen Heemskerk is echter tot op heden beperkt gebleken. De positieve grondhouding t.o.v. deelauto's betekent dat de gemeente initiatieven hiertoe waar mogelijk zal faciliteren en hiervoor indien wenselijk na integrale afweging parkeerplaatsen zal reserveren.

5.4.3 Elektrische oplaadpunten

De gemeente Heemskerk is vanuit haar streven naar duurzame mobiliteit voorstander van het gebruik van de elektrische auto's. Elektrisch rijden is immers minder belastend voor het milieu en het verbetert lokaal de luchtkwaliteit in vergelijking tot het rijden met een normale verbrandingsmotor.

Oplaadpunten zijn vooral een individueel belang en dienen daarom met name op eigen terrein te worden gerealiseerd (zowel particulier als bedrijven). Voor een deel van de woningen binnen Heemskerk geldt dat de mogelijkheid hiertoe voldoende aanwezig is. Voor de plekken waar dit niet mogelijk is, stelt de gemeente onder voorwaarden (zie ook paragraaf 5.4.5) de openbare ruimte ter beschikking voor de plaatsing van algemene oplaadpunten.

Er zijn anno 2016 10 oplaadpunten in Heemskerk – waarschijnlijk komen er in 2016 nog 7 oplaadpunten bij. Het verzoek hiertoe is ingediend bij de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De MRA verwacht dat er in 2020 behoefte is aan zo'n 120 openbare oplaadpunten in Heemskerk. Vooralsnog lopen de verzoeken tot oplaadpunten achter bij de voorspelde behoefte. Uitgangspunt is dat de realisatie van deze oplaadpunten niet resulteert in een tekort aan openbaar beschikbare parkeerplaatsen (zie ook paragraaf 4.4).

5.4.4 Parkeren van (bedrijfs)busjes en grote voertuigen

Het parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken leidt tot irritatie bij bewoners. De overlast wordt voornamelijk veroorzaakt door buurtbewoners die van deze busjes gebruik maken. Er gelden vanuit de APV geen beperkingen – er kan hier dan ook door de gemeente niet op worden gehandhaafd. Een oplossing moet daarom in de gedragsfeer worden gezocht: parkeer een bedrijfsbus niet daar waar het overlast geeft.

Het parkeren van aanhangers en vrachtwagens in woonwijken leidt eveneens tot irritatie. In de eerste plaats door de parkeerruimte die wordt ingenomen maar ook door de uitstraling die hiervan uitgaat. De geparkeerde grote voertuigen voor woningen ontnemen bewoners hun uitzicht en licht. Hierom is in de APV opgenomen dat het verboden is een voertuig dat -met inbegrip van de lading- een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op de openbare weg. Dit geldt niet op de daartoe door het college aangewezen parkeergelegenheden:

- De Smidse (noordzijde) op het wegvak tussen De Timmerwerf en De Lijnbaan (parkeerlengte circa 105 meter, acht grote voertuigen).
- De westelijke Ambachtsring (westzijde) t.h.v. de haakse parkeervakken nabij de Smidse (parkeerlengte circa 70 meter, vijf grote voertuigen).
- De Timmerwerf (oostzijde) op het wegvak tussen De Smidse en De Lijnbaan (parkeerlengte circa 90 meter, zeven grote voertuigen) dagelijks toegestaan tussen 18.00-8.00.

Vanuit bedrijventerrein de Houtwegen zijn bij de gemeente klachten binnengekomen over het aantal parkeerplekken voor grote voertuigen. Nader onderzoek moet aantonen of en wanneer de beschikbare plaatsen bezet zijn en door wie. Als blijkt dat er hier buiten de vigerende venstertijden inderdaad een tekort aan parkeerplaatsen voor grote voertuigen is (met name voor in Heemskerk gevestigd bedrijven en chauffeurs), dan zal beschikbare ruimte voor grote voertuigen moeten worden uitgebreid ter voorkoming van parkeeroverlast. Nader onderzoek zal dan gedaan moeten worden naar de beste locatie voor deze uitbreiding. De venstertijden voor de Timmerwerf zijn ingesteld om het parkeren van grote voertuigen niet te laten samenvallen met de bedrijfsvoering van de aanliggende bedrijven. Om meer ruimte te bieden aan het parkeren van grote voertuigen kan zonder afbreuk te doen aan de genoemde bedrijfsvoering het parkeren op deze locatie worden verruimd tot dagelijks uitgezonderd maandag t/m zaterdag tussen 8.00-18.00 uur. Voorgesteld wordt het aanwijzingsbesluit voor de locatie Timmerwerf hierop de actualiseren.

Stringente handhaving is de enige manier om te voorkomen dat grote voertuigen in woonwijken parkeren. Dit heeft op dit moment geen prioriteit binnen het takenpakket en de capaciteit van de gemeentelijk handhavers (BOA's).

5.4.5 Bijzondere parkeerplaatsen

Bij bijzondere parkeerplaatsen gaat het om parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen, autodeelplaatsen, laad- en losvakken, algemene gehandicapte parkeerplaatsen, individuele parkeerplaatsen en bijvoorbeeld gereserveerde artsenplaatsen (zie voorgaande paragrafen). Uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen dient er zeer terughoudend te worden omgesprongen met de aanleg van kentekengebonden parkeerplaatsen.

Invoering van deze bijzondere parkeerplaatsen vindt plaats door plaatsing van een verkeersbord, zoals opgenomen in bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Voor het plaatsen en verwijderen een RVV verkeersbord dient een verkeersbesluit te worden genomen door het college van B&W.

Om bij nieuwe aanvragen een gedegen belangenafweging te kunnen maken, worden na vaststelling van voorliggend beleidsplan beleidsregels opgesteld voor wat betreft de aanleg van bijzondere parkeerplaatsen in Heemskerk. Dit zodat de regels voor iedereen duidelijk zijn (transparantie) en een gedegen afweging gemaakt kan worden (eenduidigheid).

Bij Sportpark Assumburg is een carpoolparkeerplaats aangelegd, voorzien van een fietsparkeervoorziening en een overdekte wachtruimte (abri). De vraag naar dergelijke voorzieningen is klein en de realisering gaat ten koste van reguliere parkeerplekken of openbaar groen. Onderzoek naar uitbreiding van het aantal carpoolparkeerplekken zal alleen gedaan worden indien hier uitdrukkelijk door gebruikers om verzocht gaat worden.

5.4.6 Parkeren caravans

Voor en na de vakantie stallen veel mensen hun caravan of vouwwagen vaak voor de deur. Omdat het gemakkelijk schoonmaakt en in- en uitpakt of omdat het nog steeds vakantie is. Maar langer dan zeven dagen mag zo'n voertuig niet voor de deur staan. Dit is opgenomen in de APV. Bewoners met een caravan dienen dus een garage / stalling te vinden waar ze de aanhanger (langdurig) kunnen stallen.

5.4.7 Parkeren tijdens evenementen

Bij een aantrekkelijke en levendige gemeente horen evenementen die op gezette tijden de gemeente aantrekkingskracht geven voor haar inwoners en anderen. Ook in Heemskerk vinden ieder jaar veel evenementen plaats, variërend van een buurtfeest tot een volksfeest. De meeste hebben een lokale uitstraling, maar sommige evenementen hebben een (boven-) regionale uitstraling.

Evenementen hebben niet alleen een positieve uitwerking op het woonimago en de lokale economie, maar zorgen ook voor 'overlast' voor omwonenden. Dit betreft naast bijvoorbeeld vervuiling en geluidshinder, ook parkeeroverlast omdat bezoekers van evenementen hun voertuig zo dicht mogelijk bij het evenement willen parkeren. Dit leidt in sommige gevallen tot overloop richting omliggende woonwijken.

De Kadernotitie Evenementen Heemskerk (april 2016) bevat een lijst met locaties waar met regelmaat evenementen worden georganiseerd. Deze evenementenlocaties zijn of worden in de verschillende bestemmingsplannen opgenomen en benoemd. Om te bepalen hoe veel evenementen op een bepaalde locatie mogelijk zijn, houdt de gemeente rekening met verschillende factoren. Een belangrijke factor is de geschiktheid van een locatie: bereikbaarheid voor bezoekers, de parkeermogelijkheden in de omgeving, de aanwezigheid van horecabedrijven, andere functies in de omgeving en de aanwezigheid van woningen. Bij de grotere evenementen is het onvermijdelijk dat de omgeving tijdelijk te maken krijgt met parkeeroverlast.

Ook op andere locaties kan een evenement worden gehouden, maar dan incidenteel en na beoordeling van geval tot geval in de evenementencommissie. Het evenementenbeleid sluit uit dat buiten de genoemde locaties andere locaties worden aangewezen voor het structureel houden van grootschalige evenementen. Het voorkomen van parkeerproblemen bij dergelijke incidentele evenementen op afwijkende locaties valt onder de verantwoordelijkheid van de evenementencommissies. De wijze waarop het parkeren tijdens evenementen in goede banen wordt geleid, dient onderdeel uit te maken van het evenementendraaiboek. De ondernemer is verantwoordelijk voor het voorkomen van parkeeroverlast.

5.4.8 Handhaving op parkeerovertredingen

Handhaving is een essentieel onderdeel bij iedere vorm van parkeerregulering en om te voorkomen dat automobilisten parkeren op locaties waar dit niet is toegestaan (bijvoorbeeld op hoeken, trottoirs of groenstroken). Automobilisten weten veelal exact of parkeerovertredingen worden beboet of niet en stemmen hun gedrag hierop af.

De handhaving op parkeerovertredingen maakt onderdeel uit van de integrale visie van handhaving in Heemskerk. Het uitgangspunt vanuit het parkeerbeleid is dat er altijd een strikte, duidelijke en uniforme aanpak van overtredders moet zijn. Dit voorkomt dat bij bewoners en bezoekers een gevoel van willekeur ontstaat.

Handhaving op foutparkeerders zal plaatsvinden op basis van prioritering. Hierbij valt te denken aan gebieden met een hoge parkeerdruk (zie hoofdstuk 3) en gebieden vanwaar veel klachten over foutparkeerders komen. In de rest van de gemeente kan reactief worden gehandhaafd. Dit betekent bij incidenten of op basis van signalen van buurtbewoners.

5.4.9 Parkeerverwijzing

Bij een aantrekkelijk, gezellig en goed functionerend centrumgebied hoort een goede bereikbaarheid. Het centrum kent volgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (VVH) verkeerstechnisch geen grote problemen. Om de auto uit het centrum te weren is in 2014 op de binnenring een parkeerverwijssysteem aangelegd die bezoekers van buitenaf via de gewenste aanrijroutes richting de gewenste parkeervoorzieningen stuurt. Dit systeem voldoet goed – er zijn geen aanpassingen nodig. De grotere parkeerlocaties zijn voor iedereen goed te vinden.

5.5 Parkeren en Shared Space

Het shared space concept gaat uit van een integrale benadering van de openbare ruimte, waarbij de verkeersfunctie gelijk wordt geschakeld met alle andere functies van de openbare ruimte. Gedrag wordt niet langer uitsluitend gestuurd door verkeersborden, markeringen en verkeerslichten.

In plaats daarvan wordt sterk ingezet op een zoveel mogelijk gedeelde ruimte en de gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle gebruikers voor een veilige verkeersafwikkeling. Het doel is te komen tot een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte, waarin sociaal gedrag de norm is.

Het idee leeft dat een shared space-gebied geen enkele vorm van regulering mag hebben. Dat is het beeld van de aaneengeschakelde pleinen met ultieme vrijheid voor iedereen. Dit is echter niet zo. Shared Space laat ruimte voor maatregelen en reguleringsprincipes die binnen de parkeerwereld bekend zijn. Zo is de zone-gewijze invoering van parkeerverboden een geschikt middel die een overdaad aan bebording in de openbare ruimte overbodig maakt. Ook het inzetten van elementen of materialen die het parkeren fysiek onmogelijk maken kunnen vaak goed worden ingepast. Gebiedseigen en hoogwaardige elementen, bijvoorbeeld zwurfkeien, maar ook beplanting en straatmeubilair maken al een wereld van verschil.

De gemeente Heemskerk geeft voor parkeervoorzieningen echter de voorkeur aan traditionele instrumenten die hun verkeerskundige werking door de jaren hebben aangetoond en door de samenleving worden herkend, geaccepteerd en vaak zelfs gevraagd. Dit om misverstanden en parkeerproblemen te voorkomen.

5.6 Fietsparkeren

Een van de doelstellingen van het nieuw opgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (VVH) is het stimuleren van het fietsgebruik. Om het fietsen aantrekkelijk te maken zijn maatregelen op het gebied van fietsparkeren noodzakelijk. Fietzers hebben niet alleen behoefte aan veilige, comfortabele en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fiets veilig, gemakkelijk, ordelijk en dicht bij de bestemming te parkeren.

Het realiseren van goede stallingen bij bezoekers aantrekkende functies (centrum, bushaltes, station) is cruciaal voor het gebruik van de fiets. Op de meeste locaties is de gemeente hier verantwoordelijk voor. In het Bouwbesluit zijn na een aantal jaren afwezigheid (2003-2012) weer eisen opgenomen voor een 'bergruimte om fietsen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen'. Deze eis geldt echter alleen voor nieuwbouwwoningen. Voor andere functies geldt dit niet.

In het gemeentelijk Fietsbeleidsplan (2004) zijn daarom richtlijnen opgenomen ten behoeve van het fietsparkeren bij diverse gebruiksfuncties. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op fietsparkeernormen zoals opgenomen in CROW-publicatie Fietsparkeerwijzer uit 2001. In de latere CROW-publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" uit 2012 zijn nieuwe kencijfers voor het fietsparkeren opgenomen.

In de nota 'Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk' wordt nader ingegaan op de parkeernorm voor fietsparkeren. Bij nieuwe, grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met een groot publiek aantrekkende werking is de wens dat de ontwikkelaar –net als voor de auto- de stallingsbehoefte van fietsen op eigen kavel faciliteert. We denken hierbij aan bijvoorbeeld een zwembad, bouwmarkt of supermarkt. Dit kan echter alleen als dit wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

5.6.1 Onderzoek fietsparkeren

In het najaar van 2011 is een fietsparkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van de gemeente. Een van de constatering destijds was dat de verdeling van het aantal fietsklemmen over het centrum beter kon. Vooral bij de grotere publiekstrekkingen ontstond er, mede door wens van de klant om voor de deur de fiets te stallen, de beperkte breedte van het trottoir en de uitstallingen van de winkel, een chaotisch aanblik. Naar aanleiding van het onderzoek zijn in 2013 een zestigtal fietsklemmen verplaatst om beter te voldoen aan de parkeerbehoefte van de fietsers.

Een van de vervolgacties is om dit onderzoek opnieuw uit te voeren en op basis van de uitkomsten te bezien of aanpassingen van de fietsvoorzieningen wenselijk c.q. vereist is. Gezien de beperkingen die opgenomen zijn in de APV (zie paragraaf 2.2.5) ligt het voor de hand om dit onderzoek ook de gebieden op te nemen waar het verboden is om fietsen en bromfietsen buiten de daarvoor aangewezen voorzieningen te stallen, zoals genoemd in het in 2008 vastgestelde aanwijzingsbesluit (2008/16308).

5.6.2 Weesfietsen

In het eerste decennium van deze eeuw werden vooral grote gemeenten geconfronteerd met een nieuw en kostbaar fenomeen: de weesfiets. Dit zijn fietsen die door de eigenaar zijn achtergelaten. Vaak staan deze fietsen weken-, maanden of zelfs jaren op straat te verroesten. Ze tasten daarmee niet alleen de aanblik van de openbare ruimte aan, weesfietsen houden ook schaarse en dure stallingscapaciteit bezet bij stations en in stadscentra. Uit onderzoek van Fietsberaad is gebleken dat zonder ingrijpen ongeveer 20% van alle fietsparkeerplekken bij grote stations verloren gaat aan weesfietsen.

Binnen Heemskerk geldt dit ook voor fietsvoorzieningen bij de bushaltes – voor overige gebieden is dit een minder groot probleem. Monitoring van de situatie bij het treinstation en bushaltes –en het verwijderen van wrakken en weesfietsen- is derhalve essentieel om plaats te bieden voor reizigers die de fiets voor voor- of natransport willen gebruiken.

5.6.3 Soorten stallingsmogelijkheden

Er zijn vele soorten fietsenrekken in gebruik. De keuze voor een bepaald type fietsvoorziening vereist altijd maatwerk. Er zijn hiervoor diverse losstaande klemmen en soorten fietsenrekken. In verschillende steden zijn ook succesvol proeven uitgevoerd met 'fietsparkeervakken'. Doel van deze vakken is om fietsers te bewegen hun fiets niet meer overal maar neer te zetten, maar enkel op daarvoor aangewezen plekken. Het voordeel hiervan is dat fietsen buiten de looproute kunnen worden geparkeerd.

Buiten de drukke (winkel)tijden blijven de fietsvakken leeg en staan er geen fietsnietjes of fietsenrekken in de weg, waardoor er efficiënter met de openbare ruimte kan worden omgegaan.

6 Monitoring en evaluatie

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

Monitoring betreft het volgen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Hiertoe is een structurele monitoring gewenst. Dit biedt Heemskerk enerzijds de mogelijkheid om problemen voor te blijven en anderzijds een proactief beleid te voeren. Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Binnengekomen **klachten** op het gebied van parkeren geven een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel omdat het een van de aanleidingen is voor het nemen van maatregelen.
2. Een **parkeerdrukmeting** toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk in een of meerdere wijken wordt in kaart gebracht op basis van klachten. Als blijkt dat de parkeerdruk op één of meerdere momenten problematisch is (bij een woonwijk hoger dan 95%) wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. Tegelijkertijd wordt ook het aantal foutparkeerders geïventariseerd zodat de handhaving hierop gericht kan worden ingezet. Bij de afbakening van het te onderzoeken gebied wordt uitgegaan van de leidraad voor acceptabel loopafstanden zoals opgenomen in de nota Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk.
3. Een **parkeermotiefmeting** toont aan welke doelgroepen om welke reden gebruik maken van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt onder andere inzichtelijk in hoeverre voertuigen aan de randen van het gereguleerd gebied afkomstig zijn van automobilisten van buiten de gemeente (werknemers – bezoekers).

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre de gestelde doelen (zie paragraaf 4.4) zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring. Om het effect van deze beleidsvoornemens te meten en te evalueren is het noodzakelijk om objectieve doelstellingen op te stellen. Bij een (tussentijdse) evaluatie van het nieuw opgestelde parkeerbeleid zal aandacht worden besteed aan de mate van tevredenheid onder belanghebbenden (klachtenanalyse) en ontwikkeling van de parkeersituatie.

7 Uitvoeringsprogramma

In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen uit dit document vertaald naar acties voor de komende vier jaren. Na deze periode wordt een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld voor volgende jaren.

Verwijzing	Omschrijving	2017	2018	2019	kosten ⁸
3.2	Oplossing bestaande knelpunten		X	X	PM
3.2	Parkeerdrukmeting centrum en knelpunten in buurten	X			€10.000
5.2	Technische richtlijnen Parkeren	X			-
5.2.1	Parkeerfonds vervangen door projectgebonden fonds	X			
5.4.4	Onderzoek en uitwerking vrachtwagen parkeren en actualiseren aanwijzingsbesluit		X		PM
5.4.5	Beleidsregels speciale parkeerplaatsen		X		-
5.6.1	Fietsonderzoek centrum en aanpassingen voorzieningen		X		PM

⁸ Dit betreft door derden uit te voeren werkzaamheden, de kosten voor interne uren zijn hierin niet meegenomen.



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

1	INLEIDING	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	Meerdere raakvlakken	1
2	UITVOERING PARKEERVERPLICHTING	2
2.1	Stappenplan bepalen parkeerplaatsverplichting	2
2.2	Slotbepaling	12
3	PARKEERKENCIJFERS HEEMSKERK	13
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
4	FIETSPARKEREN	19
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 plantoetser 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 m² brutovloeroppervlakte, dan wel 10% van de totale brutovloeroppervlakte (als deze meer dan 100 m² 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 km²), 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"¹. 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 dicht bij 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.

¹ Omgevingsadressendichtheid 2014 = 2117 – categorie sterk stedelijke gemeenten omgevingsadressendichtheid van 1.500 tot 2.500 adressen per km²

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 autobezit², 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 binnenstadsfuncties van 3,9 parkeerplaats per 100 m² BVO (maximum van CROW kengetal). Uitzondering hierop zijn grote bezoekersaantrekkende functies (bijvoorbeeld formules als Mediamarkt, Primark of de Bijenkorf). Het voordeel van een binnenstadsnorm 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.

² 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 m² terras minus het aantal m² 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)³

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.

³ 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 representatief⁴ 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.

⁴ 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) ⁵

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.

⁵ 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.

Functies	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 bezoekers⁶ 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.

⁶ 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 ontwerpisen, 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:⁷

Huurwoningen

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

Koopwoningen

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

⁷ 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 parkeerkencijfers 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 2500m2	100 m2 bvo	4,0	4,0	4,0	4,0	93%
supermarkt groter dan 2500m2	100 m2 bvo	5,9	7,7	7,7	7,7	93%
Centrum (funshoppen en winkelen) units < 2500m2	100 m2 bvo	3,9	-	-	-	88%
buurt- en wijkcentrum(funshoppen en winkelen) units < 2500m2	100 m2 bvo	-	3,7	3,7	3,7	82%
Kledingwarenhuis > 2500 m2	100 m2 bvo	3,9	3,7	3,7	3,7	88%
Kringloopwinkel	100 m2 bvo	3,9	2,1	2,1	2,1	89%
Woonwarenhuis (showroom, meubels, keukens) >2500m2	100 m2 bvo	1,5	1,7	1,9	2,0	91%
Bouwmarkt of tuincentrum	100 m2 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 m2 bvo	0,7	1,0	1,2	1,2	97%
theater/schouwburg	100 m2 bvo	7,3	9,8	9,8	12,0	87%
fitnessstudio/sportschool/dansstudio (in beginsel < 1000 m2)	100 m2 bvo	1,4	4,7	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum (in beginsel > 1000 m2)	100 m2 bvo	1,7	6,2	6,3	7,4	90%
sauna, hammam	100 m2 bvo	2,5	6,6	6,7	7,3	99%
Sporthal, squashhal	100 m2 bvo	1,5	2,7	2,9	3,5	96%
Sportzaal / Gymnastiekzaal	100 m2 bvo	1,1	2,7	2,8	3,6	94%
Tennishal	100 m2 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 m2 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 m2 bvo	2,0	2,0	3,0	3,0	97%

Met fitnessstudio/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.	Behandelmkamer	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
Gastouder opvang	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 (manoeuvree)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.⁸

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.

⁸ 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

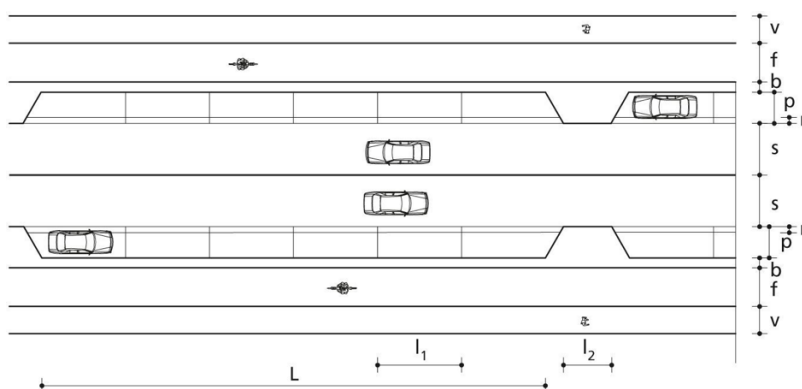
De te realiseren parkeerplaatsen op straat dienen te voldoen aan de maatvoering voor parkeervakken zoals beschreven in het ASVV2012 (langs openbare weg en kleinere parkeerlocaties) en NEN 2443 (parkeerterreinen en parkeergarages).

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.

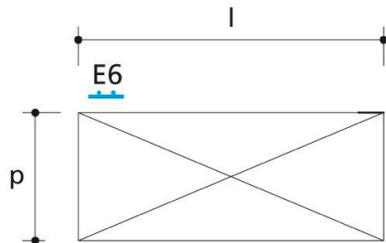
Bij gebiedsontsluitingswegen dient langsparkeren plaats te vinden middels gemarkeerde vakken. Haaksparkeren en gestoken parkeren is ongewenst bij gebiedsontsluitingswegen.

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.



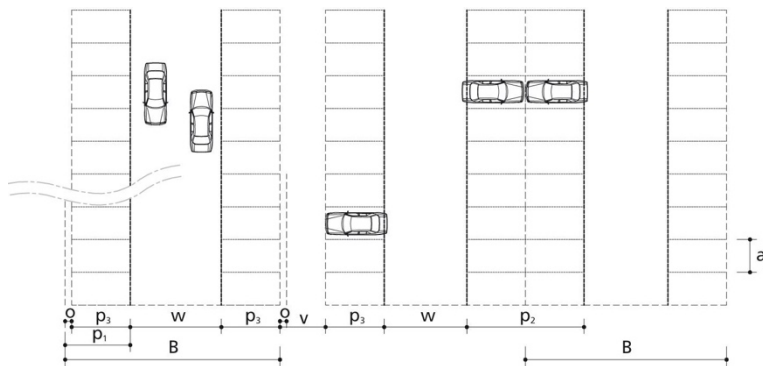
Voor een gehandicaptenparkeerplaats dient een minimale breedte (maat 'p' op onderstaande afbeelding) van 3,5 meter te worden aangehouden vanwege manoeuvreerruimte bij het in- en uitstappen (rolstoel, loophulp of uitdraaibare autostoel). Bij een vrije uitstapstrook naast het parkeervak kan worden uitgegaan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

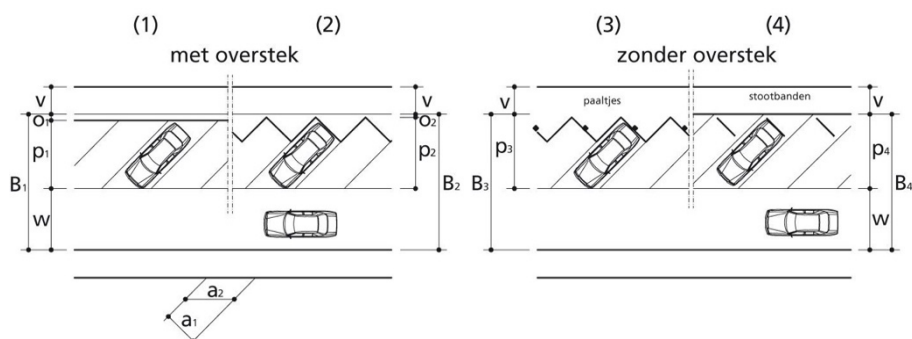
Voor haaksparkeren (hoek 90°) moet worden uitgegaan van de maten zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.



Maatvoering

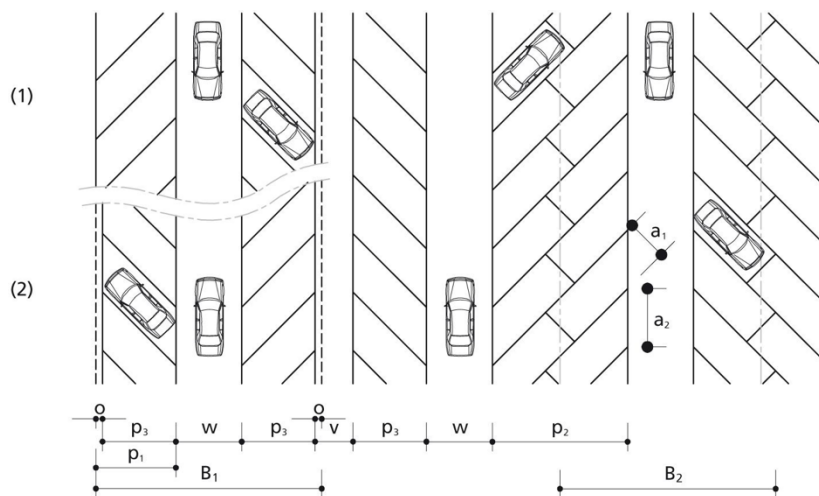
- $a = 2,50 \text{ m}$
- $B \geq 16,26 \text{ m}$
- $o = 0,50 \text{ m}$
- $p_1 = 5,13 \text{ m}$
- $p_2 = 10,26 \text{ m}$
- $p_3 = 4,65 \text{ m}$
- $v \geq 2,50 \text{ m}$
- $w \geq 6,00 \text{ m}$ parkeervakken naast verhoging 0,30 à 0,45 m breder
- oppervlakte parkeergelegenheid $37,6 \text{ m}^2$ ($a = 2,30 \text{ m}$) 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 ₁	=	2,50	2,50	2,50
- a ₂	=	2,89	3,54	5,00
- B ₁	≥	9,65	8,85	7,80
- B ₂	≥	9,70	9,05	8,05
- B ₃	≥	9,80	9,05	7,95
- B ₄	≥	9,15	8,85	7,70
- o ₁	=	0,40	0,40	0,40
- o ₂	=	0,20	0,20	0,20
- p ₁	=	4,75	4,45	3,90
- p ₂	=	4,80	4,65	4,15
- p ₃	=	5,30	5,05	4,45
- p ₄	=	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.

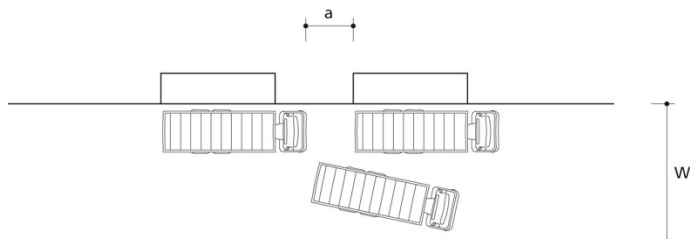


Maatvoering [m]

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

Vrachtwagenparkeren

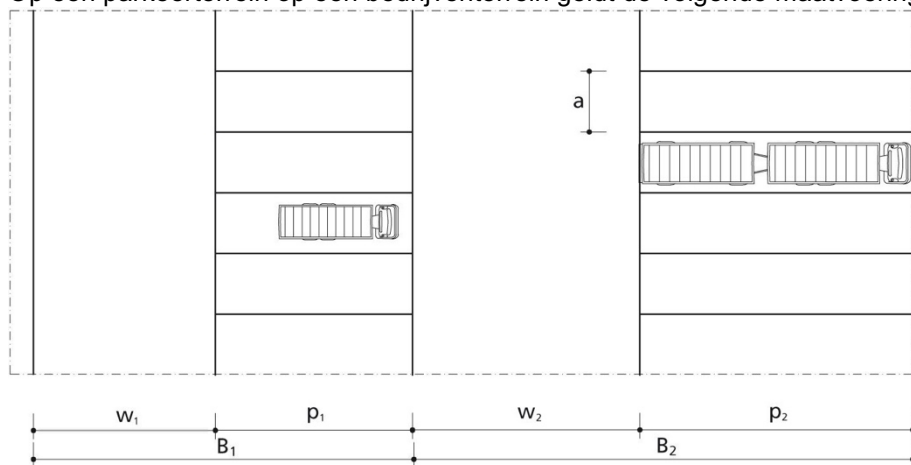
Voor laad- en losplaatsen evenwijdig aan de gevel geldt onderstaande maatvoering.



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 dichter 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 m² bruto vloeroppervlakte dan wel 10% van de totale bruto vloeroppervlakte indien dit meer is dan 100 m² 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.

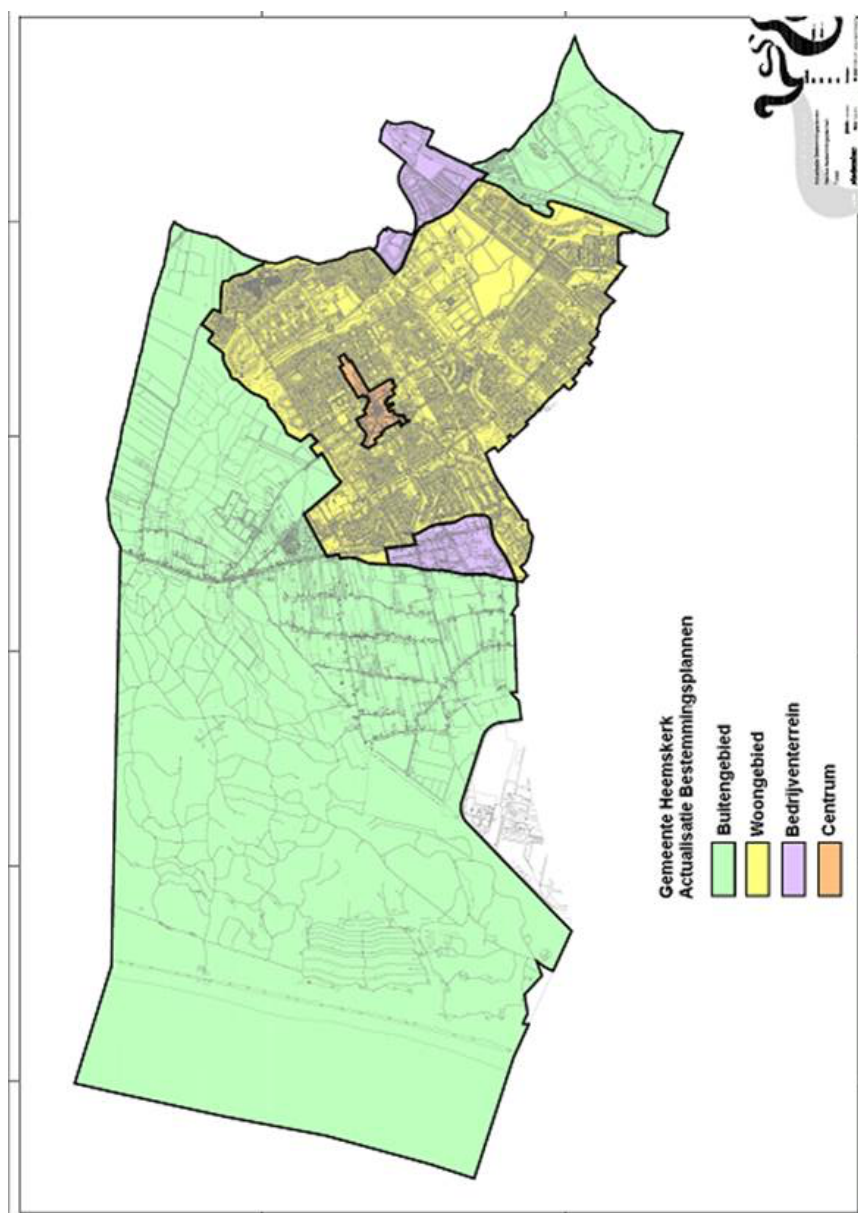
26.5 Fietsparkeren

- 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 fietsparkeerkencijfers 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 fietsparkeerkencijfers 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 sprake 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