

Parkeernormenbeleid Katwijk

Parkeernormenbeleid Katwijk

Gemeente Katwijk
Januari 2010

Parkeerbalans

Geschiktheid en voorwaarden type parkeervoorzieningen

Ontwerpeisen aan parkeervoorzieningen

Hoe omgaan met bestaande gebieden en lopende plannen

Inhoud

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding van het parkeernormenbeleid	5
1.2 Doel van het parkeernormenbeleid	5
1.3 Wat is er opgenomen in het parkeernormenbeleid	6
1.4 De status van het parkeernormenbeleid	6
1.4.1 Afwijkingsbevoegdheid	6
1.4.2 Bestemmingsplannen en het parkeer(normen)beleid	7
1.5 Totstandkoming van het parkeernormenbeleid	7
1.6 Leeswijzer	8
2 Parkeerbalans	9
2.1 Parkeernormen voor functies	9
2.2 Afwijkende norm voor het startende éénpersoonshuishouden in een kleine woning ..	10
2.3 Minimum aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte bij woningen	10
2.4 Gebiedstypen	11
2.4.1 Katwijk aan Zee	11
2.4.2 Katwijk aan den Rijn	12
2.4.3 Rijnsburg	12
2.4.4 Valkenburg	13
2.4.5 Bouwlocatie op het voormalige Marine Vliegveld Valkenburg	13
2.5 Dubbelgebruik	13
2.6 Parkeerregulering en nieuwbouw	14
2.7 Bezettingsgraad vol	14
2.8 Capaciteitswaarden	14
3 Geschiktheid van en voorwaarden aan (type) parkeervoorzieningen ..	16
3.1 Kiss&ride parkeervoorziening	16
3.2 Soort parkeervoorziening	16
3.2.1 Parkeergebouwen	16
3.2.2 Parkeerterreinen (openbaar)	17
3.2.3 Straatparkeren	17
3.2.4 Parkeren op eigen terrein	17
3.3 Ruimtelijke kwaliteit en parkeervoorzieningen	18
4 Ontwerpeisen aan parkeervoorzieningen	21
4.1 Eisen aan de ligging van parkeervoorzieningen	21
4.2 Parkeervoorzieningen in de openbare ruimte en parkeerterreinen	21
4.2.1 Haaksparkeren voor personenauto's	22
4.2.2 Langsparkeren voor personenauto's	22
4.3 Parkeren op eigen terrein	23
4.3.1 Opritten	23
4.3.2 Garages	24
5 Hoe omgaan met bestaande gebieden en lopende plannen.....	26
5.1 Parkeernormen in bestaande wijken en bij functie veranderingen en inbreidinglocaties	26
5.2 Lopende nieuwbouwplannen en de nieuwe parkeernorm	26
Bijlage I: Tabel parkeernorm centrumgebied	27
Bijlage II: Tabel parkeernorm schil/overloop gebied	29
Bijlage III: Tabel parkeernorm rest bebouwde kom	31

Bijlage IV: Begrippenlijst.....	33
Bijlage V: Verslag van de ‘parkeerexcursie”	34
Op de fiets door Rijnsoever en Rijnsburg	34
Busreis door Ypenburg	38
Deelnemers aan de Parkeerexcursie van maandag 16 april 2007.....	40

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van het parkeernormenbeleid

Voor u ligt het Parkeernormenbeleid. Dit is een uitwerking van het Parkeerbeleid 'Stilstaan bij parkeren', dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 29 januari 2009. In 'Stilstaan bij parkeren' is de hoofdlijn voor parkeernormering vastgelegd. Hierbij is vastgelegd dat de verdere uitwerking van het Parkeernormenbeleid door het college wordt vastgesteld. 'Stilstaan bij parkeren' is een uitwerking van het Integraal Verkeers- en Vervoersplan Katwijk (IVVP). Het IVVP op zijn beurt komt voort uit de Planwet Verkeer en Vervoer.

Op 1 januari 2006 zijn de gemeenten Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg gefuseerd tot één nieuwe gemeente: Katwijk. In de dorpen werd verschillend omgegaan met parkeernormering en de waarde die aan verschillende parkeervoorzieningen werd gehecht.

Rijnsburg had in de bouwverordening een parkeernorm opgenomen die afwijkend was van de huidige richtlijnen van de CROW. In Rijnsburg waren ook factoren voor opritten en garages opgenomen.

In Katwijk werd bij nieuwbouwplannen de meest recente CROW richtlijn gebruikt, dit was echter geen vastgesteld beleid. Daarbij werden garages niet mee gerekend en in de meest recente versie uitritten als een halve parkeerplaats meegerekend. Er waren in Katwijk ook veel plannen al wat langer in ontwikkeling, waarbij veel lagere normen werden toegepast. In een aantal bestemmingsplannen lag nog een verouderde parkeernorm vastgelegd.

In Valkenburg werd een parkeernorm van 1,5 toegepast. In een aantal plannen zijn meer parkeervoorzieningen gerealiseerd dan de norm aangaf.

Het is geregeld voorgekomen dat het onderwerp parkeren te laat in plannen is betrokken, of dat er oudere normen zijn toegepast. Ook werden de normen aangepast om een plan haalbaar te maken. Vaak veroorzaakt door zowel financiële als stedenbouwkundige redenen. Parkeervoorzieningen op straat kosten openbare ruimte en daarmee geld. Vaak wordt ook 'veel blik op straat' als negatief voor het aanblik van de wijk gezien.

In de loop der tijd is het autobezit sterk gestegen en is er daardoor steeds meer ruimte nodig voor parkeervoorzieningen. Aan de andere kant kan het autobezit niet uit onze maatschappij worden weggedacht. Bijna ieder huishouden heeft 1 of meer auto's. En de gebruiker wil deze dicht bij de woning hebben.

Een tekort aan voldoende, goed gesitueerde en gedimensioneerde parkeervoorzieningen leidt tot allerlei vormen van overlast. Auto's worden overal in de openbare ruimte geplaatst. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties, hinder voor spelende kinderen, ergernis tussen bewoners, een slecht aanzien van de straat en tot het opofferen van groenvoorzieningen voor parkeerplaatsen. Dit alles komt een wijk niet ten goede en moet worden voorkomen. Dat kan door de huidige en toekomstige behoefte aan parkeervoorzieningen al bij aanvang van het ontwikkelen van een bouwplan op te nemen. Naast de hoeveelheid parkeerplaatsen is ook de situering en dimensionering van de parkeerplaatsen van belang voor het goed functioneren van een buurt of gebied.

Om tot een goede inbedding van de benodigde parkeerruimte in ruimtelijke plannen te komen is het van belang dat er een eenduidig beleid ligt waaraan elk plan moet voldoen. Eenduidig beleid betekent niet dat er maar één soort oplossing voor parkeren is. Er zijn verschillende "parkeerplaatstypen" die gemengd kunnen worden toegepast.

1.2 Doel van het parkeernormenbeleid

Het doel van het parkeernormenbeleid is tweeledig.

- 1. Voldoende en goed bruikbare parkeervoorzieningen bij nieuwbouw en functieveranderingen.**
- 2. Eenduidigheid over de uitgangspunten voor parkeervoorzieningen bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen.**

ad. 1. Voor het maatschappelijk functioneren zijn voldoende, goed gesitueerde en gedimensioneerde parkeerplaatsen van belang. Bij onvoldoende of onjuist gesitueerde of gedimensioneerde parkeerplaatsen ontstaat er overlast, omdat men toch in de buurt van de bestemming wil parkeren. Deze overlast bestaat o.a.

uit parkeren op gevaarlijke plaatsen, parkeren op plaatsen waardoor de doorgang wordt belemmerd (van een straat of uitrit), kapot rijden van groenstroken, maar ook hoog oplopende ruzies en vele klachten.

ad. 2. Voor ruimtelijke ontwikkelingsplannen moet duidelijk zijn welke uitgangspunten gelden. De uitgangspunten zijn voor alle bouwplannen gelijk.

1.3 Wat is er opgenomen in het parkeernormenbeleid

Voor de gehele gemeente Katwijk is een parkeerbeleid opgesteld in het document *Stilstaan bij parkeren* (vastgesteld in de raad op 29 januari 2009). *Stilstaan bij parkeren* gaat over alles dat met parkeren te maken heeft. In *Stilstaan bij parkeren* wordt ook de visie op parkeernormering in hoofdlijn gegeven. De hoofdlijn is: voorzien in de parkeerbehoefte. Dit resulteert in een parkeernorm volgens de bovengrens van de meest recente kencijfers van het CROW. Het nu voorliggende document is de uitwerkingsnota over parkeernormering.

In dit document staat het beleid ten aanzien van parkeren bij nieuwbouwplannen. Het betreft hoe om te gaan met parkeren. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig. De manier waarop in deze parkeerplaatsen kan worden voorzien. Welke eisen aan de verschillende parkeerplaatsen worden gesteld. Het geldt zowel voor in- als uitbreidingslocaties, ongeacht de grootte van de locatie.

1.4 De status van het parkeernormenbeleid

De in dit document opgenomen eisen voor parkeren zijn uitgangspunten waaraan een plan in principe moet voldoen. Indien een plan heel dicht bij het benodigde aantal parkeervoorzieningen komt zal ook dit worden geaccepteerd. Echter per plan wordt gekeken naar allerlei factoren in hoeverre een beperkte afwijking wordt toegestaan.

In al bebouwde gebieden zal de norm waarmee destijds is gebouwd lager zijn dan de huidige behoefte. In deze gebieden kunnen er niet ineens parkeerplaatsen extra aangelegd worden als de parkeernorm is gewijzigd ten opzichte van de parkeernorm die is gebruikt bij de bouw. Op deze situaties wordt ingegaan in hoofdstuk 5.

1.4.1 Afwijkingsbevoegdheid

Het college heeft de bevoegdheid om van o.a. het parkeernormenbeleid af te wijken.

Bij de integrale totstandkoming van een bouwplan hebben eisen en uitgangspunten invloed op het planeconomische resultaat. Dit komt tot uiting in de belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde van het betreffende plan. Eisen en uitgangspunten zijn tenminste:

- oppervlakte speelplaatsen,
- hoeveelheid groen,
- hoeveelheid parkeerplaatsen,
- watercompensatie,
- kwaliteit inrichting openbare ruimte,
- percentage sociale woningbouw,
- hindercirkels,
- diverse vormen van fondsvorming (kunst, regionale infrastructuur).

De ambities en eisen met betrekking tot deze onderwerpen zijn van belang voor de uiteindelijke (leef- en belevings) kwaliteit van het te ontwikkelen project en van het uiterlijk aanzien van de gemeente. Binnen de planontwikkeling ligt dus (voor alle disciplines) de enorme uitdaging om een integraal plan te ontwerpen, waarbij aan alle ambities, voor zowel de ruimtelijke belevingswaarde als de diverse gebruikswaarden recht wordt gedaan en waardoor het plan uiteindelijk die goede leef- en verblijfskwaliteit krijgt, financieel haalbaar is en toekomstbestendig wordt.

Mocht blijken dat een bouwplan niet haalbaar is binnen de gestelde kaders en ambities, dan wordt door het college op basis van grondige afwegingen besloten aan welke ambities de voorkeur wordt gegeven. Daarbij vindt een beoordeling en belangenafweging plaats met inachtneming van het gemeentelijke en het algemene belang. Soms moeten keuzes tussen de verschillende ambities van de verschillende vakdisciplines gemaakt worden.

De resultaten daarvan worden zichtbaar in het stedenbouwkundig plan en het planeconomische resultaat, de grondexploitatie.

1.4.2 Bestemmingsplannen en het parkeer(normen)beleid

In het verleden werden er in bestemmingsplannen of in de bouwverordening parkeernormen opgenomen. De parkeernormen in bestemmingsplannen bleven onveranderd tijdens de bestemmingsplanperiode van 10 jaar of langer, totdat er een nieuw bestemmingsplan werd vastgesteld. Dit leidde tot het probleem dat er bij herbouw in een bestaand gebied aan de norm die in het bestemmingsplan stond werd getoetst, ook als deze norm was verouderd en de feitelijke vraag naar parkeerplaatsen groter is. Het bouwen met een verouderde parkeernorm betekent een toenemend tekort aan parkeergelegenheid en is dan vragen om parkeerexcessen en klachten. Dat moet juist voorkomen worden.

De bouwverordening was in principe alleen van toepassing als er geen bestemmingsplan was of als er geen normen in het bestemmingsplan waren opgenomen. In de bouwverordening kon heel goed met de gedetailleerdheid van parkeernormen worden omgegaan. Veel gemeenten legden de parkeernormen daarom vaak in de bouwverordening vast. Echter in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening vervalt de mogelijkheid om parkeernormen in de bouwverordening op te nemen.

Met ingang van de nieuwe wet ruimtelijke ordening is de opstelling van het bestemmingsplan te grof voor het goed opnemen van parkeernormen. In het verleden werd er wel vaak een norm opgenomen voor de functie wonen. Normen voor andere functies werden in het verleden niet opgenomen. In de loop der tijd is parkeren van veel grotere betekenis geworden en zijn de parkeernormen voor veel functies bepaald en uitgesplitst naar verschillende situaties. Parkeernormen zijn maatwerk. Voor allerlei functies binnen een bestemming van het bestemmingsplan varieert de parkeerbehoefte sterk. Binnen de nieuwe Wet ruimtelijk ordening is er in de praktijk geen toepasbare mogelijkheid om dit in een bestemmingplan op te nemen.

Momenteel is nog niet bekend hoe bovengeschetst dilemma voor het vastleggen van parkeernormen juridisch goed opgelost gaat worden. Er wordt door de VNG gezocht naar een oplossing. Zodra bekend is hoe de parkeernormen wel goed binnen de nieuwe wetgeving ingepast kunnen worden, wordt dit doorgevoerd in Katwijk. Daarbij kan dan worden verwezen naar dit document dat het beleid op het gebied van parkeernormering vastlegt.

Zolang het nog niet duidelijk is hoe de parkeernormen juridisch vastgelegd gaan worden, zal er in de nieuwe bestemmingsplannen de verwijzing naar het parkeernormenbeleid opgenomen worden. Ook in bestemmingsplannen die worden herzien zal geen norm, maar een verwijzing naar het parkeernormenbeleid worden opgenomen. Bij bestaande bestemmingsplannen wordt bij buitenplanse ontheffingen en projectbesluiten als aanvullende eis verwezen naar het parkeernormenbeleid. Bij uitwerkingsplannen en wijzigingsplannen kan er alleen verwezen worden naar het parkeernormenbeleid als er geen parkeernorm is opgenomen in het bestaande globale bestemmingsplan en ook niet in het bestemmingsplan waarin de wijzigingsbevoegdheid staat. Bij elk bouwplan zal gewezen worden op het parkeernormenbeleid. Ondanks dat het momenteel lastig is om het juridisch goed te regelen, heeft de gemeente, op basis van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, de plicht om voor een goed functionerende leefomgeving te zorgen. Voldoende en goed functionerende parkeervoorzieningen zijn hier een belangrijk onderdeel in.

1.5 Totstandkoming van het parkeernormenbeleid

Bij het parkeernormenbeleid is het van groot belang dat de verschillende gebruikers van dit beleid begrip hebben voor de keuzes die hierin worden gemaakt. Daarom is dit beleid niet alleen door de verkeersspecialisten van Openbare Werken gemaakt, maar in samenwerking met Ruimtelijke Ontwikkeling.

Om een goed beeld te krijgen van het gebruik van verschillende parkeeroplossingen in de praktijk is er een excursie georganiseerd met Openbare Werken, Ruimtelijke Ontwikkeling en de betreffende bestuurders. Deze excursie was naar meerdere wijken in Katwijk en Rijnsburg en naar Ypenburg. Er is gekeken naar de indrukken van parkeerdruk, het gebruik van verschillende parkeervoorzieningen op eigen terrein en de kwaliteit (zowel ruimtelijk als gebruiksvriendelijkheid) van de verschillende parkeervoorzieningen. In bijlage V is een verslag van de excursie opgenomen.

In het parkeernormenbeleid is rekening gehouden met het gebruik dat tijdens de excursie is geconstateerd. Ook het conceptbeleid is met Ruimtelijke Ontwikkeling besproken en bijgesteld.

1.6 Leeswijzer

In het parkeernormenbeleid is opgenomen hoeveel parkeerplaatsen er in totaal nodig zijn in een plan. Dit volgt uit de Parkeerbalans (hoofdstuk 2), met de parkeernormen voor de totale benodigde capaciteit van parkeervoorzieningen, de capaciteitswaarde van de verschillende typen parkeervoorzieningen en reductie door dubbelgebruik van parkeervoorzieningen.

Vervolgens is opgenomen op wat voor wijze er in de parkeercapaciteit kan worden voorzien en de geschiktheid van bepaalde parkeervoorzieningen (hoofdstuk 3).

De ontwerpeisen aan parkeervoorzieningen zijn opgenomen in hoofdstuk 4, zoals lengte en breedte van een parkeervak of oprit.

Hoofdstuk 5 behandelt hoe om te gaan met bestaande gebieden en met plannen die al in ontwikkeling zijn en waar andere normen zijn toegepast.

De tabellen met de parkeernormen zijn opgenomen in bijlage I, II en III. Tot slot is er nog een bijlage met een begrippenlijst (bijlage IV) en een bijlage met een verslag van de parkeer-excursie (bijlage V).

2 Parkeerbalans

2.1 Parkeernormen voor functies

De parkeernorm bepaalt de totale benodigde capaciteit aan parkeerplaatsen. De parkeernormen zijn uitgesplitst naar de verschillende functies, zoals wonen, detailhandel, scholen, verschillende soorten bedrijven en uitgaansgelegenheden. Daarnaast is er nog onderscheid gemaakt in gebiedstypen.

De CROW heeft grondig onderzoek gedaan naar parkeren in Nederland. De CROW is een nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte. De CROW stelt op basis van ervaringen in de praktijk en onderzoek richtlijnen op voor de weg en waterbouw. Onder andere hebben zij richtlijnen opgesteld voor parkeervoorzieningen en afmetingen van weginfrastructuur. Op basis van onderzoek heeft de CROW parkeerkencijfers opgesteld. Hierin zijn verscheidene ontwikkelingen meegenomen, zoals: toename gemiddelde autobezit, verschuiving van tijden waarop binnensteden worden bezocht en ervaringen met fouten die in het verleden zijn gemaakt bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeerkencijfers van de CROW zijn op de praktijk gebaseerde cijfers. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die bij het onderzoek is aangetroffen. Het CROW geeft daarbij een bandbreedte aan van de voorkomende parkeercapaciteit. Tevens gebruikt de CROW verschillende gebiedstypen en de functies in het gebied (de verschillende soorten bestemmingen). De parkeerkencijfers kunnen naar lokale omstandigheden worden aangepast.

Het CBS heeft een indeling van gemeenten in een stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad is het aantal adressen per vierkante kilometer. Het CBS onderscheidt daarin vijf stedelijkheidsgraden, van niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk. De gemeente Katwijk valt met een omgevingsadressendichtheid van 1930 (bron: CBS 1 mei 2009) in de categorie sterk stedelijk (omgevingsadressendichtheid tussen de 1500 en 2500). De CROW gebruikt voor de parkeerkencijfers de indeling naar stedelijkheidsgraad.

Omdat:

- de ervaring heeft geleerd dat het gemiddelde autobezit almaar toeneemt (en daarmee ook de parkeerbehoefte),
- het later aanleggen van extra parkeerplaatsen vaak onmogelijk is,
- het later aanleggen van extra parkeervoorzieningen ten koste gaat van andere, eveneens belangrijke, functies van de openbare ruimte,
- de verwachting dat ouderen steeds langer actief zijn en daarmee ook langer 1 of meer auto's in bezit hebben, waarbij mogelijk ook steeds meer gereserveerde parkeerplaatsen nodig zijn (voor invaliden),
- een plan voor de toekomst wordt gemaakt en de ratio auto's per voorziening in de toekomst naar verwachting hoger is dan nu,

geldt als **parkeernorm de bovengrens in de categorie 'sterk stedelijk' in de Publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, 3^e gewijzigde druk september 2008, CROW. Er worden enkele uitzonderingen op deze regel gemaakt, deze uitzonderingen zijn in dit document opgenomen.**

Bij deze norm wordt het autobezit gefaciliteerd. Dit sluit aan bij het huidige nationale beleid waarin niet gestuurd wordt op het bezit van de auto maar op het gebruik van de auto. Dit is logisch, omdat voor veel mensen de keuze van wel of geen (extra) auto van veel meer factoren afhangt dan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Daarbij heeft men voor een reis altijd de keuze uit meerdere vervoerswijzen. Per reis wordt overwogen welk vervoermiddel het handigste is. Daarnaast ontstaat er (parkeer)overlast als er niet wordt voorzien in de parkeerbehoefte. De parkeernormen zijn opgenomen in de bijlagen I, II en III. Hierin zijn ook de uitzonderingen verwerkt.

De parkeernormen voor woningen zijn onderverdeeld naar prijsklassen. De prijsklasse indeling is zoals deze in de Regionale Woonvisie Holland Rijnland 2009-2019 is vastgesteld. De prijsklasse-indeling wordt jaarlijks geïndexeerd. In tabel 2_1 is de prijsklasse indeling met prijspeil 2009 opgenomen.

Prijsklasse-indeling woningen, prijspeil 2009

Prijsklasse	huur (€ / maand)	koop
goedkoop	huurprijs < 348,99	koopprijs < € 191.580
middelduur	348,99 ≤ huurprijs < 535,99	€ 191.580 ≤ koopprijs < € 300.000
duur	huurprijs ≥ € 535,99	koopprijs ≥ € 300.000

Tabel 2_1: prijsklasse indeling woningen, prijspeil 2009 uit Regionale Woonvisie Holland Rijnland 2009 – 2019.

In de parkeernota 'Stilstaan bij parkeren' staat een iets andere norm opgenomen, namelijk: de bovengrens van de meest recente parkeerkencijfers van het CROW in de categorie 'sterk stedelijk'. Echter het niet concreet aangeven van de norm of verwijzen naar een specifieke publicatie geeft onvoldoende rechtszekerheid en kan daarom niet worden toegepast. Gebruikelijk is dat de CROW-richtlijn ongeveer 8 à 10 jaar loopt. Echter wanneer er in de praktijk eerder wijzigingen nodig zijn worden deze wijzigingen tussentijds doorgevoerd in losse aanbevelingen en publicaties. Het beleid zal bij wijzigingen in de te gebruiken parkeernorm aangepast worden.

2.2 Afwijkende norm voor het startende éénpersoonshuishouden in een kleine woning

Een bijzondere woondoelgroep is het startende éénpersoonshuishouden. Voor deze doelgroep worden tegenwoordig aparte goedkope kleine woningen op de markt gezet. Dit omdat bestaande bouw in het goedkope segment ook voor meerpersoonshuishoudens is en inmiddels de prijzen zo hoog zijn komen te liggen dat dit voor startende éénpersoonshuishoudens niet meer betaalbaar is. Deze doelgroep heeft meestal één auto per huishouden. Er kan op den duur wel "vervuiling" optreden, doordat men toch in de woning gaat samenwonen.

Indien de woning kleiner is dan 60 m² kan er van worden uitgegaan dat meerpersoonshuishoudens weinig voorkomen. Daarnaast zullen er ook enkele huishoudens zonder auto zijn. In deze specifieke situatie (woningen voor startende éénpersoonshuishoudens met een grootte van de woning kleiner dan 60 m²) wordt afgeweken van de CROW richtlijn en wordt volstaan met een lagere parkeernorm zijnde 1,4 parkeerplaats per woning. Grofweg is deze norm per woning als volgt opgebouwd:

- 1 persoon met 1 auto,
- 0,3 bezoekersparkeren (per woning),
- 0,1 marge voor "vervuiling" door extra auto van het werk of (tijdelijke) bewoning door twee personen met elk een auto.

In tabel 2_2 is deze afwijkende norm weergegeven.

Parkeernorm woning kleiner dan 60 m ²		
voorziening	parkeernorm	eenheid
woning voor (startende) éénpersoonshuishoudens kleiner dan 60 m ²	1,4	per woning

Tabel 2_2 afwijkende norm voor startende éénpersoonshuishoudens met een grootte van de woning kleiner dan 60 m².

2.3 Minimum aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte bij woningen

Een aanvullende eis die in Katwijk wordt gesteld is dat in elk plan minimaal 0,5 parkeerplaats per woning in de openbaar toegankelijk is. Dit om te voorkomen dat alle parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd en er voor bezoekers en een 2^e of 3^e auto in een gezin geen parkeervoorziening is.

Minimum aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen bij woningen		
Eis	norm	eenheid
minimum aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte bij woningen	0,5	per woning

Tabel 2_3 minmaal aantal openbaar toegankelijke parkeervoorzieningen bij woningen.

Deze parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk, dit kan buiten op straat maar ook in een parkeergarage.

Bezoekers kunnen niet parkeren op een parkeerplaats op privé terrein. Daarnaast is er bij parkeren op eigen terrein geen wisselwerking tussen de bewoners. De normen zijn gemiddeld per woning. Echter bij de ene woning heeft men slechts één auto, terwijl bij de andere woning bijvoorbeeld vier auto's zijn. Bij parkeren op

straat of op openbare terreinen leidt dit niet tot problemen. Bij (uitsluitend) parkeren op eigen terrein wel. Er zijn daarom altijd ook openbare parkeerplaatsen nodig: voor bezoekers en voor een deel van de bewoners.

Voor een ontwerp met woningen met uitzonderlijk lange opritten (waar veel meer auto's kunnen staan dan de eigen behoefte), zou een uitzondering gemaakt kunnen worden. Aangezien dit zeer weinig voorkomt wordt dit niet in dit beleid nader gespecificeerd. Voor een dergelijke uitzonderlijke situatie zal het bestuur hierover besluiten.

2.4 Gebiedstypen

De CROW heeft centrum (en schil)gebieden opgenomen in de parkeerkencijfers, omdat: “Uit parkeerstudies blijkt dat centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit komt door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen, met name het openbaar vervoer in het centrum” (bron Publicatie 182: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, CROW, september 2008). Centra zijn delen van een plaats waar de belangrijkste (boven gemiddeld) winkel- en uitgaansconcentratie aanwezig is, meestal gecombineerd met wonen. Naar een dergelijk centrum komt een groter deel van de gebruikers op een andere manier dan met de auto (openbaar vervoer, fiets) dan bij vergelijkbare functies elders in de plaats.

De CROW gaat uit van de geconstateerde parkeervraag en niet van de bouwstijl met een beperkte aanwezige ruimte. Ook het gemeentelijke beleid sluit hierbij aan (zie paragraaf 2.1 Parkeernormen voor functies). Het laag houden van parkeernormen in een poging om daarmee de parkeervraag te verkleinen en gebruik van andere vervoerswijzen te stimuleren leidt tot veel foutparkeerders, overlast en ongenoegen in de woonwijken. Een jarenlange klachtenstroom is het gevolg. Dat wordt voor nieuwe plannen voorkomen. Het gebruik van andere vervoerswijzen wordt op andere manieren gestimuleerd.

Er wordt onderscheid gemaakt in drie gebiedstypen:

- centrum,
- schil/overloopgebied,
- rest bebouwde kom.

De gemeente Katwijk bestaat oorspronkelijk uit vier dorpen die in de loop der tijd één gemeente zijn geworden. In de Brede Structuur Visie Katwijk is er een blijvend onderscheid van de oorspronkelijke dorpen. Daarom wordt er in elk oorspronkelijk dorp een centrum gebied onderscheiden. Het centrum voor de gehele gemeente is Katwijk aan Zee, dit is het grootste centrum met een relatief goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets. In Katwijk aan Zee wordt naast een centrum gebied ook een schil/overloopgebied opgenomen. De centra van Katwijk aan den Rijn, Rijnsburg en Valkenburg zijn beperkt tot alleen de historische gegroeide winkelconcentratie. In de Brede Structuur Visie Katwijk (26 april 2007) wordt naast de oorspronkelijke dorpen ook Hoornes/Rijnsoever als kern onderscheiden. Deze kern is als woonwijk buiten een centrum gebouwd en heeft ook niet de centrum specifieke parkeerproblemen. Deze kern heeft geen centrum gebied. De indeling van de centrum- en overloopgebieden staan hieronder per oorspronkelijk dorp opgenomen.

2.4.1 Katwijk aan Zee

Bovenstaande in acht nemend zijn het centrumgebied en het schil/overloopgebied in Katwijk aan Zee als volgt gedefinieerd.

Het centrum gebied van Katwijk aan Zee is het gebied binnen de Boulevard, Andreasplein, Zuidstraat, Voorstraat, Stationstraat, Tramstraat, de AH valt binnen het centrum, Zwaaikom, parkeergarage Tramstraat (met bovengelygen bebouwing), Koningin Wilhelminastraat en Boulevard.

Het schil/overloop gebied wordt vervolgens begrensd door Boulevard, Vuurbaakplein, Secretaris Varkevisserstraat, Schoolstraat, Stationstraat, Hans van der Hoevenstraat, Te Brittenstraat en Boulevard.

In afbeelding 2_1 zijn het centrumgebied en het schil/overloopgebied opgenomen. Het centrum gebied is het gebied binnen de donkerrode lijn. Het schil/overloopgebied is het gebied tussen de donkerrode en de zwarte lijn.



Afbeelding 2_1: het deelgebied centrum van Katwijk aan Zee, binnen de donkerrode lijn is het centrum, het gebied tussen de donkerrode en de zwarte lijn is het schil/overloopgebied.

De rest van Katwijk aan Zee, inclusief de kern Hoornes/Rijnsoever valt in de categorie rest bebouwde kom.

2.4.2 Katwijk aan den Rijn

Het centrum van Katwijk aan den Rijn is de Turfmarkt en de Rijnstraat tussen het Veereinde en de Grootte Steeg. Er is in Katwijk aan den Rijn geen overloopgebied.

2.4.3 Rijnsburg

Het centrum van Rijnsburg is het gebied begrensd door Tulpenstraat, Freesiastraat, Rapenburg, Vliet Zuidzijde en de Koestraat. In afbeelding 2_2 is het centrumgebied van Rijnsburg aangegeven. Er is in Rijnsburg geen overloop-gebied.



Afbeelding 2_2: het centrumgebied in Rijnsburg

2.4.4 Valkenburg

Het centrum van Valkenburg is het Castellumplein en de Broekweg tussen het Castellumplein en de Hoofdstraat.

2.4.5 Bouwlocatie op het voormalige Marine Vliegveld Valkenburg

Voor de grote bouwlocatie Valkenburg kan er voor worden gekozen om ook hier een centrum gebied te realiseren bij de HOV halte.

2.5 Dubbelgebruik

Indien er meerdere functies binnen een gebouw of binnen een beperkt gebied aanwezig zijn, kan soms met minder parkeerplaatsen worden volstaan dan de som van de benodigde parkeervoorzieningen. Dit ontstaat als de drukste momenten van de verschillende functies ten opzichte van elkaar zijn verschoven. Een vereiste is wel dat de parkeervoorzieningen openbaar toegankelijk zijn (of in ieder geval voor de verschillende functies met elkaar zijn gemengd). Indien de groepen parkeerders van elkaar zijn gescheiden is er geen dubbelgebruik en kan daar niet mee worden gerekend.

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen voldoende is met dubbelgebruik wordt het aantal parkeerplaatsen dat uit de norm volgt vermenigvuldigd met het aanwezigheidspercentage (uit de CROW richtlijn, zie ook tabel 2_4). Vaak is niet van te voren te zien welk moment maatgevend is en is het nodig alle momenten door te rekenen. Het moment met de grootste parkeerbehoefte is maatgevend. De parkeernorm verandert niet.

Het dubbelgebruik tussen bewoners en bezoekers van bewoners is in de kencijfers van de CROW verwerkt (voor bezoekers is het aandeel ongeveer 0,3 parkeerplaats). Bij het ontwerp moet hier rekening mee worden gehouden als bewoners en bezoekers van elkaar gescheiden voorzieningen krijgen. Bij het ontwerp van woningen moet er ook rekening mee worden gehouden dat het gemiddelden per woning zijn. In de praktijk zijn er bij de ene woning meer auto's, dan bij de andere woning. Hiertussen vindt wisselwerking plaats, waardoor de gemiddelde norm is ontstaan.

Tabel 6.3/2.

	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultu- reel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonder- wijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 2_4: Tabel uit de ASVV2004 van de CROW met daarin de aanwezigheidspercentages.

2.6 Parkeerregulering en nieuwbouw

De parkeernorm kan niet naar beneden worden bijgesteld met invoering van parkeerregulering. Parkeerregulering wordt niet toegepast bij nieuwbouw om daarmee een lagere parkeernorm te hanteren. Parkeerregulering is een noodgreep voor bestaande, historisch gegroeide locaties waar meerdere functies zijn om in het parkeergedrag en autogebruik te sturen, omdat andere oplossingen niet mogelijk zijn. Bij parkeerregulering blijft de parkeerdruk bestaan. Bij nieuwbouw wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van de huidige tijd. Het (stijgende) autobezit is een gegeven, waarin wordt voorzien. Parkeerregulering kan wel worden gebruikt om bewoners te sturen om de beschikbare parkeerplaatsen goed te benutten.

2.7 Bezettingsgraad vol

Om te beoordelen of in een bestaand gebied een (te) grote parkeerdruk is wordt de bezettingsgraad gebruikt. De bezettingsgraad is het percentage parkeerplaatsen dat op het drukste moment van de dag vol is (in woongebieden is dat 's nachts). In de praktijk wordt een parkeerbezetting van 85% ervaren als zijnde vol. Bij een dergelijke bezettingsgraad moet een bestuurder gaan zoeken naar een plek. Daarnaast wordt er niet altijd netjes geparkeerd, waardoor parkeerplaatsen verloren gaan. Dit aspect zit in de gestelde parkeernormen verwerkt.

2.8 Capaciteitswaarden

Aan een parkeerplaats wordt een capaciteitswaarde toegekend. Deze waarde bepaalt in hoeverre een parkeerplaats meetelt in de parkeerbalans. Deze waarde is maximaal 1 (telt volledig mee) en minimaal 0 (telt niet mee). Dit is alleen van belang bij de functie wonen.

De CROW geeft geen richtlijn voor de toe te wijzen capaciteitswaarden van parkeervoorzieningen op eigen terrein. De richtlijn geeft wel aan dat deze parkeervoorzieningen niet helemaal meegerekend zouden moeten worden, maar hoe sterk is afhankelijk van de lokale situatie. De gemeenten bepalen zelf hoe met deze parkeervoorzieningen wordt omgegaan.

De aan een parkeervoorziening toe te rekenen parkeercapaciteit is van de volgende factoren afhankelijk:

- gebruik van de parkeervoorziening,
- uitwisseling tussen verschillende soorten parkeerders,
- opvangen van de verschillende behoefte per woning.

Om voor voldoende parkeergelegenheid voor uitwisseling tussen verschillende soorten parkeerders te zorgen en om de verschillen in de parkeerbehoefte per woning op te vangen is al de eis opgenomen dat er 0,5 parkeerplaats per woning openbaar toegankelijk moet zijn.

Garages worden heel vaak als berging gebruikt. Garageboxen worden ook door bedrijfjes gebruikt. Dit gebeurt zo vaak dat garages vrijwel niet zijn mee te tellen als parkeerplaats. Een garage die breder is dan 3,60 m en langer dan 6,5 m kan wel deels worden meegerekend, omdat deze zodanig breed is dat er een fiets langs kan. Hetzelfde geldt voor een individueel afsluitbare parkeerbox.

In tabel 2_5 zijn de capaciteitswaarden van verschillende parkeervoorzieningen opgenomen. Voor de duidelijkheid zijn hier ook de waarden van dubbele opritten opgenomen.

Capaciteitswaarden van parkeervoorzieningen		
Type parkeervoorziening	Capaciteitswaarde (parkeerplaats)	Eenheid
Privé garage (particulier)		
grote, brede garage (inwendig minimaal 3,60 m breed en 6,5 m lang)	0,3	per garage
overige garage	0,0	per garage
Privé parkeerplaats in parkeergebouw		
afsluitbaar grote, brede parkeerplek (inwendig minimaal 3,60 m breed en 6,5 m lang)	0,3	per parkeerplek
afsluitbaar overig	0,0	per parkeerplek
open, zowel gereserveerd als niet gereserveerd	1,0	per parkeerplek
Opritten		
oprit (minimaal 3,30 m breed en 5,0 m lang), indien in de achtertuin dan onder de voorwaarde dat de achtertuin zonder de ruimte van de parkeerplek minimaal 40 m ² is	1,0	per parkeerplek
dubbele oprit achter elkaar (minimaal 3,30 m breed en 11,0 m lang)	2,0	voor beide parkeerplekken samen
dubbele oprit naast elkaar (minimaal 6,30 m breed en 5,0 m lang)	2,0	voor beide parkeerplekken samen
Parkeerplaatsen in de openbare ruimte		
langsparkeervakken	1,0	per parkeerplek
haaksparkeren	1,0	per parkeerplek
open parkeerterrein	1,0	per parkeerplek

Tabel 2_5: capaciteit van een aantal soorten parkeerplaatsen.

3 Geschiktheid van en voorwaarden aan (type) parkeervoorzieningen

Een aantal specifieke situaties worden hier nader omschreven. Ook voor andere situaties gelden deze hoofdlijnen als uitgangspunten.

3.1 Kiss&ride parkeervoorziening

Bij sommige functies is een zogeheten “kiss&ride” voorziening nodig. Dit zijn parkeerplaatsen die alleen worden gebruikt om passagiers in en uit te laten stappen (en eventueel even mee te lopen met de passagier). De kiss&ride-plaatsen worden per voertuig slechts kort gebruikt. Deze kiss&ride-plaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van de functie worden geplaatst en gegarandeerd toegankelijk zijn. De kiss&ride plaatsen zijn voorzien van het bord Kiss&ride.

3.2 Soort parkeervoorziening

Er zijn verschillende soorten parkeervoorzieningen. Specifieke kenmerken hiervan worden in de volgende paragrafen toegelicht. Vaak zal bij functies een combinatie van verschillende parkeervoorzieningen worden toegepast.

3.2.1 Parkeergebouwen

Parkeergebouwen zijn geschikt bij kantoren/bedrijven, winkelcentra, grootschalig sportcentra en woningen. Bij woningen komt een extra beheersaspect kijken. Er is sprake van de vaste bewoners, maar ook van bezoekers. Vaak wil men niet dat er vreemden in de parkeerkelder komen. Daarnaast kan de situatie ontstaan dat bewoners niet willen betalen voor een plek in de (gezamenlijke) parkeerkelder en de openbare parkeerplekken op straat gebruiken. Hierdoor ontstaat dan direct parkeeroverlast op straat, wat kan leiden tot grote maatschappelijke onrust. De mate waarin bewoners bereid zijn in de parkeergarage te parkeren, is afhankelijk van de kosten voor een parkeerplek en de subjectieve veiligheid op straat en in het parkeergebouw. Daarom mag bij parkeergebouw/-kelder bij woningbouw de parkeerplaats niet apart verkoop/verhuurbaar zijn. De parkeerplek zit bij de prijs van (een deel van) de woningen inbegrepen. Bij sociale woningbouw is het nu kostentechnisch niet mogelijk om een parkeerplaats in een parkeergebouw/-kelder die aan de woning is gekoppeld te realiseren. De kosten van de woning zullen dan door de parkeerplaats boven de sociale grens uit komen. Bij sociale woningbouw wordt dus op andere manieren in de behoefte aan parkeerplaatsen voorzien (bijvoorbeeld in afgesloten parkeerterreinen of openbaar). Er kan ook voor slechts een deel van de woningen een parkeerplek in de parkeerkelder zijn en dat de overige parkeerplaatsen in de openbare ruimte liggen.



Afbeelding 3_1: Een (mee)gebouwde parkeervoorziening

3.2.2 Parkeerterreinen (openbaar)

Parkeerterreinen zijn geschikt bij kantoren/bedrijven, winkelcentra en appartementencomplexen en andere grootschalige voorzieningen. Afhankelijk van de inrichting kunnen (kleine) verzamelterreinen ook functioneren bij rijtjes, twee-onder-één-kap en vrijstaande woningen (in het vervolg grondgebonden woningen genoemd). Op een openbaar parkeerterrein is volledige uitwisseling tussen de verschillende gebruikersgroepen. Sociale controle op het parkeerterrein is van essentieel belang (zie ook paragraaf 4.1). Indien er te weinig sociale controle is zullen de parkeerplaatsen niet goed gebruikt worden. Op de verzamelterreinen moet zicht zijn vanuit de woningen.

3.2.3 Straatparkeren

Straatparkeren is voor woningen geschikt en ook bij andere voorzieningen kan dit worden toegepast. De parkeervoorzieningen zijn dicht bij de bestemming en er is sociale controle. Andersom geeft dit sociale controle op straat.

Met parkeren in de straat kan de beleving van de straat gedomineerd raken door de hoeveelheid auto's. Dit kan op meerdere manieren worden voorkomen. Door voortuinen in het ontwerp op te nemen (is ook volgens Politie Keurmerk Veilig wonen) en een ruime openbare ruimte met groen. Of bijvoorbeeld door een combinatie met parkeren op eigenterrein of in 'parkeerkoffers'. Bij straatparkeren in combinatie met opritten is het beter als de openbare parkeerplek niet direct voor elke woning ligt omdat anders de oprit mogelijk niet voldoende wordt gebruikt.

3.2.4 Parkeren op eigen terrein

Ook parkeren op eigen terrein kan bij vrijwel alle functies worden toegepast. Ook bij andere functies dan woningen kunnen bezoekers vaak goed op het eigen terrein parkeren. Bij parkeren op eigen terrein is er geen wisselwerking tussen bij elkaar gelegen functies.

Bij woningen komen er extra aspecten bij om de parkeerplaatsen op eigen terrein goed te laten gebruiken. Voor een goed gebruik van opritten moeten deze direct bij aanleg ook als zodanig ingericht worden. Hierdoor is het bedoelde gebruik direct duidelijk en de neiging om het anders te gebruiken kleiner. Een carport-constructie heeft als voordeel dat dit minder gauw bij de tuin wordt getrokken. In koopovereenkomsten kunnen ook (privaatrechtelijke) bepalingen over het parkeren worden opgenomen. Echter deze zijn moeilijk of niet te handhaven voor de gemeente.

Een andere manier om de parkeerplaats op eigen terrein vast te leggen is dit op te nemen in het bestemmingsplan. Het betreffende deel van de tuin moet dan als verkeersruimte worden aangemerkt. In dat geval kan er ook op gehandhaafd worden. Het gebruik van parkeervoorzieningen op eigen terrein kan niet verplicht gesteld worden. Verder is de inrichting van het gebied en de parkeerplekken van belang voor een juist gebruik (openbare plaatsen niet te dichtbij, maar ook weer niet verder dan ongeveer 100 m, openbare plekken mogen geen hangplek worden en moeten sociaal veilig zijn). Het bedoelde gebruik van parkeerplaatsen kan door parkeerregulering worden bevorderd.



Afbeelding 3_2: Parkeren op eigen terrein

3.3 Ruimtelijke kwaliteit en parkeervoorzieningen

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt niet alleen door de gebruikswaarde bepaald, maar ook door de belevingswaarde. Voor de ruimtelijke belevingswaarde in bestaande en nieuwe woongebieden is het zeer belangrijk dat parkeervoorzieningen op een zorgvuldige manier worden ingepast. In het verleden was onvoldoende voorzien in het belang van de auto in de maatschappij en zijn te lage parkeernormen gehanteerd. Er zijn daardoor veel situaties ontstaan waar getracht is alsnog te voorzien in de behoefte aan parkeer ruimte ten koste van andere zaken als groen- en waterstructuren en beeldkwaliteit. Met het in dit document gestelde beleid wordt dit in de toekomst zo veel mogelijk tegen gegaan.

In woongebieden wordt met openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voorzien in bezoekersparkeren en is er een buffer nodig voor situaties waarin er huishoudens zijn die meer auto's hebben dan de parkeernorm. De norm voor het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is gesteld op 0,5 parkeerplaats per woning (zie § 2.3 Minimum aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte bij woningen).

De overige parkeerplaatsen (voor bewoners) worden op eigen terrein gerealiseerd. De auto wordt daarmee niet te dominant aanwezig in het straatbeeld. De ruimtebehoefte voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan groter zijn. Als het realiseren van de parkeerplaatsen op eigen terrein niet haalbaar blijkt, dan kiezen voor een gebouwde parkeervoorziening of een ontwerpopgave voor een goede stedenbouwkundige inpassing. Hierbij is een zorgvuldige afweging tussen parkeercapaciteit, belevingswaarde, financiële haalbaarheid en andere planaspecten nodig (zie ook paragraaf 1.4.1 Afwijkingsbevoegdheid). Hiermee worden situaties als in afbeelding 3_3 geschetst voorkomen.



Hoornespolter, grote anonieme openbare parkeerterreinen



Het huidige Andreasplein, één van de weinige pleinen in het centrum wordt gedomineerd door auto's.



E.A. Burgerstraat, een bijzondere plek in de straat, gedomineerd door auto's. Ook een mooi plek voor speel / groen voorzieningen?



De voormalige Vliet, bijzondere kwaliteit (waterstructuur) is gedempt en in gebruik als parkeervoorziening



Joghtlaan, voorbeeld van een straat met de uitstraling van een grote parkeer-plaats



Cleijn Duinplein, een ander voorbeeld van de effecten van het concentreren van de parkeervoorzieningen in het openbaar gebied.

Afbeelding 3_3: voorbeelden waarbij de ruimtelijke kwaliteit lijdt onder de parkeerbehoefte.

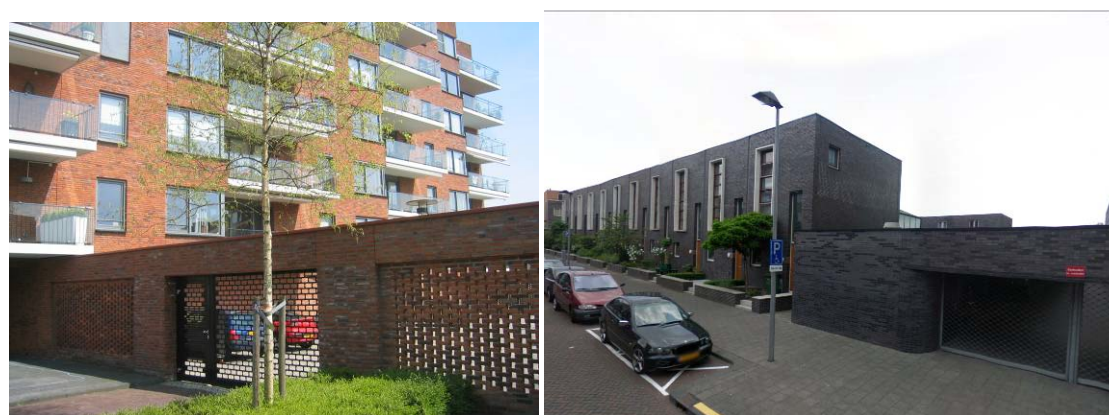
Afhankelijk van de situatie zijn er verschillende manieren denkbaar om parkeervoorzieningen, die toch in de openbare ruimte worden gerealiseerd, dusdanig in te passen dat deze niet te dominant in het straatbeeld aanwezig zijn. Hieronder enkele voorbeelden (dit zijn geen standaardoplossingen, ieder plan vraagt om maatwerk).

Een oplossing die veel wordt toegepast bij rijwoningen in een strokenopzet is een parkeercoffer tussen de woningen. De woning ligt in feite tussen twee type straten aan de ene zijde een functionele straat waar de auto's worden geparkeerd. De andere straat is het domein van de voetganger en daar is ruimte voor groen en speelruimte, zie afbeelding 3_4.



Afbeelding 3_4: voorbeelden functionele straat met parkeercoffer en voetgangersstraat.

Ook afgesloten parkeerterreinen kunnen vaak op een nette manier worden onttrokken aan het zicht. Bijvoorbeeld door een afscheiding van de openbare ruimte te integreren in de architectuur van het pand. Het rechtevoorbeeld in afbeelding 3_5 is een combinatie van een afgesloten terrein en een opgetilde tuin achter de rijwoningen waaronder wordt geparkeerd.



Afbeelding 3_5: voorbeelden van afgesloten parkeerterrein in de architectuur van het pand.

Voor appartementengebouwen (of grondgebonden woningen in een hoge dichtheid) kan voor een verdiepte garage worden gekozen maar er zijn ook veel voorbeelden waarin met een lichte constructie als het ware een tweede maaiveld wordt gebouwd, zie afbeelding 3_6. Dit levert - naast dubbelgrondgebruik - interessante binnenruimtes en / of overgangen naar de openbare ruimte op.



Afbeelding 3_6: voorbeelden van een '2e' maaiveld.

Naast deze oplossingen zijn nog vele andere manieren om het parkeren op te lossen. Bijvoorbeeld door de realisatie van parkeren op daken, maar zoals al aangegeven is dit een belangrijke ontwerp-opgave in de ontwikkeling van de toekomstige stedenbouwkundige plannen.

4 Ontwerpeisen aan parkeervoorzieningen

4.1 Eisen aan de ligging van parkeervoorzieningen

Voor een goed gebruik van parkeervoorzieningen is het van belang dat de parkeervoorzieningen goed zijn gesitueerd. Parkeerplaatsen die te ver weg liggen of als onveilig worden ervaren worden niet goed gebruikt en leiden tot ongewenst parkeren op andere plekken. Voor parkeren bij woningen is een loopafstand van maximaal 100 meter acceptabel (richtlijn CROW, gebleken uit de praktijk). Ook voor andere voorzieningen moeten parkeerplaatsen dichtbij liggen. Zodra de parkeerplaatsen door de gebruiker als te ver weg worden ervaren, zal er fout of ongewenst geparkeerd worden dicht bij de bestemming. De plannen worden beoordeeld op de logica en het gebruiksgemak van de locatie van de parkeerplaatsen.

Loopafstand van en naar de parkeervoorziening	
Eis	Waarde
maximale loopafstand van woning naar parkeervoorziening	100 m
maximale loopafstand tot andere functies	afhankelijk van de situatie en locatie

Tabel 4_1: eis loopafstand

Bij parkeervoorzieningen is voldoende sociale controle nodig, om inbraak, beschadiging van voertuigen, overvallen en erger te voorkomen. Hierbij zijn de volgende aspecten van belang is zicht van de omgeving op het parkeerterrein, overzicht over het parkeerterrein, licht en geen zichtbelemmerende obstakels. Donkere hoeken en verstoppelkken moeten er niet zijn. Daarom is het politiekeurmerk veilig wonen van toepassing op de situering van parkeervoorzieningen. De belangrijkste eisen hiervan zijn:

- minimaal zicht op de voorziening van 2 woningen,
- goede verlichting (precieze eis staat in het Politiekeurmerk Veilig Wonen),
- geen obstakels (dichte, zichtbelemmerende beplanting, elektriciteitskasten e.d.) hoger dan 0,5 m,
- grote terreinen gecompartmenteerd (maximaal 20 parkeervakken per compartiment).

Opritten bij woningen kunnen hier van afwijken.

Bij de compartimentering kan wel gebruik worden gemaakt van bomen, mits dezen niet te breed worden en er voldoende licht op het terrein is.

Ook gekozen groenvoorzieningen kunnen negatieve invloed hebben op het gebruik van de parkeervoorzieningen. Opgroeiende beplanting direct naast of achter parkeervakken leidt ertoe dat het uitstappen of in-/uitladen van de auto niet (goed) mogelijk is. Beplanting met stekels dichtbij heeft hetzelfde effect. Ook bomen waaruit vocht komt vallen en die over parkeerplaatsen hangen leiden ertoe dat de parkeerplaatsen niet goed worden gebruikt. Men zoekt in deze gevallen naar andere plekken om de auto te parkeren, ook al zijn dat plekken waar dat niet mag.

4.2 Parkeervoorzieningen in de openbare ruimte en parkeerterreinen

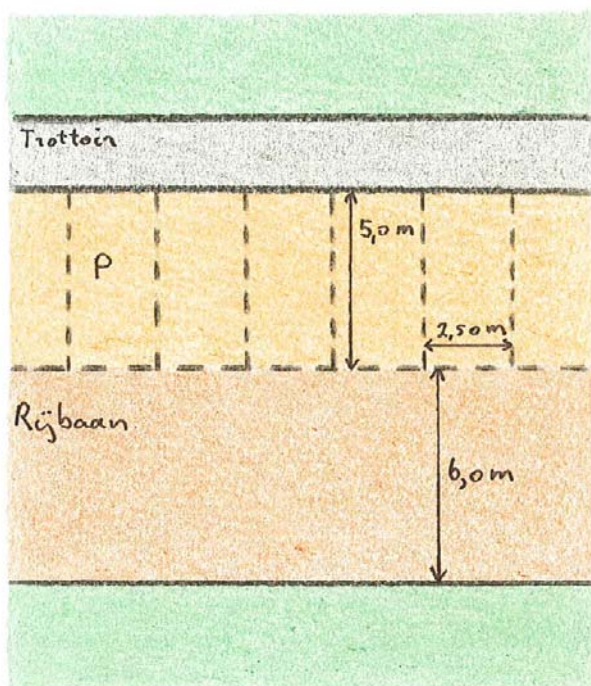
Parkeervoorzieningen in de openbare ruimte en parkeerterreinen (openbaar en privaat) worden ontworpen volgens de laatste CROW-richtlijnen. Deze afmetingen zijn bepaald opdat de meeste voertuigen zonder moeite de manoeuvre goed kunnen maken (zonder extra te steken). In deze afmetingen is rekening gehouden met afmetingen van voertuigen, benodigde ruimte voor in- en uitstappen, obstakelvrees en kans op beschadiging. Er wordt dan ook onderscheid gemaakt in parkeervakken voor verschillende voertuigsoorten (motoren, personenauto's, vrachtauto's, bussen, trekkers met opleggers enzovoorts). De meest voorkomende situaties worden in de volgende paragrafen opgenomen (soms wijkt dit af van de CROW). Voor de rest wordt verwezen naar de CROW.

4.2.1 Haaksparkeren voor personenauto's

De breedte van de parkeervakken is bepaald op basis van de gemiddelde voertuigbreedte en de uitstapruimte. De breedte is dan bij voorkeur 2,50 m. De breedte maat is echter afhankelijk van de manoeuvreerruimte (bij een smallere rijbaan zijn bredere parkeervakken nodig). De CROW maakt onderscheid voor lang parkeren en geeft een smallere breedte aan. Omdat dat in de praktijk als erg krap wordt ervaren, wordt dit onderscheid hier niet gemaakt.

De lengte van de parkeerplaats is bepaald op het ontwerpvoertuig (95% van alle voertuigen vallen binnen de afmetingen van het ontwerpvoertuig) vermeerderd met wat speelruimte. Deze lengte is 5,00 m. Het is ook mogelijk om met een overstek te ontwerpen (het trottoir moet dan lager zijn 0,10 m, t.o.v. het parkeervak). Het trottoir wordt dan breder ontworpen opdat er voldoende breedte voor de voetgangers over blijft. De inrichting van de (omgeving van de) parkeerplaatsen houdt rekening met het gebruik en het in- en uitstappen en het laden en lossen van de voertuigen.

De breedte van de parkeerweg is afhankelijk van de breedte van de parkeerplaats en of er voor- of achterwaarts wordt geparkeerd (de breedte van de parkeerweg is ook anders bij andere parkeerhoeken dan haaks). De rijbaanbreedte is bij voorkeur 6,00 m (dit wijkt af van de aanbeveling van het CROW van 6,35 m, omdat de aanbeveling in de praktijk erg breed is). De minimale rijbaanbreedte is 5,40 m.



Afbeelding 4_1: Voorkeur afmetingen bij haaksparkeren.

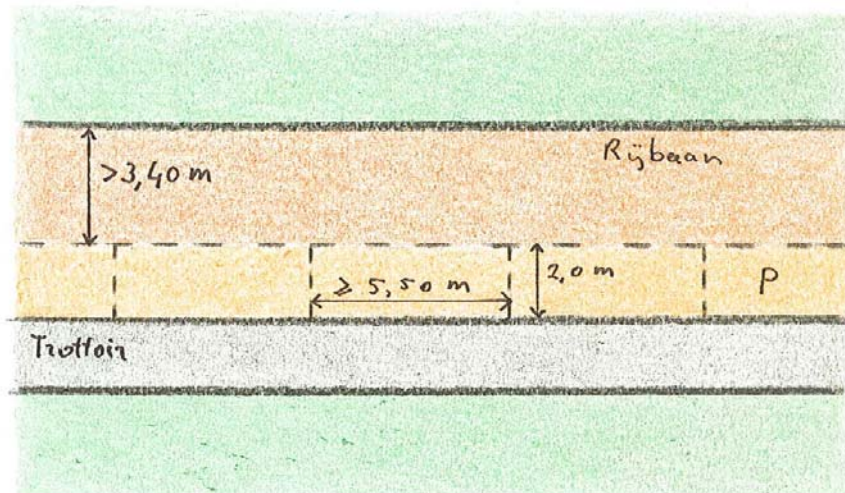
4.2.2 Langsparkeren voor personenauto's

De breedte van een parkeervak is bepaald op de breedte van het ontwerpvoertuig en de obstakelvrees ten opzichte van de rand. Deze breedte bedraagt 2,00 m. Hierbij wordt er van uitgegaan dat er geen muur of hoge beplanting direct naast het parkeervak is. Bij een gebiedsontsluitingsweg zijn de parkeervakken iets breder (2,20 m).

De lengte wordt bepaald door de lengte van het voertuig en de benodigde manoeuvreerruimte. Uit capaciteitsoverweging wordt uitgegaan van de achterwaartse parkeermanoeuvre (voorwaarts is makkelijker, maar kost meer ruimte). De CROW gaat uit van bij voorkeur 6,00 à 7,00 m (afhankelijk van het aantal parkeerwisselingen) met een minimum van 5,50 m. Vanuit capaciteitsoverweging gaat Katwijk uit van minimaal van 5,50 m aan erftoegangswegen, zie afbeelding 4_2.

Aan gebiedsontsluitingswegen worden bij een Duurzaam Veilige inrichting geen parkeervakken aangelegd. Bij nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingswegen en nieuwbouwwijken voldoet de inrichting aan Duurzaam Veilig. Echter in al bestaande gebieden wordt er soms toch voor gekozen om langs een gebiedsontsluitingsweg parkeerplaatsen te maken, omdat er geen realistische andere plek is. Voor die parkeervakken aan gebiedsontsluitingswegen wordt de CROW-richtlijn aangehouden (breedte 2,20 à 2,50 m en lengte 6,00 à 7,00 m).

Voor de parkeermanoeuvre bij langsparkeren is de breedte van de parkeerweg nauwelijks van belang. De rijbaanbreedte wordt dus door andere aspecten dan het parkeren bepaald.



Afbeelding 4_2: Afmetingen bij langsparkeren

4.3 Parkeren op eigen terrein

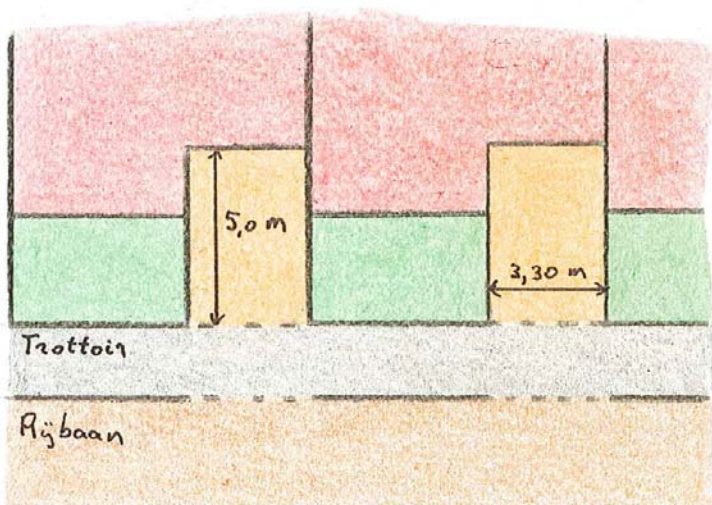
Voor parkeervoorzieningen op eigen terrein (niet zijnde een parkeerterrein) zijn geen landelijke richtlijnen opgesteld. Het gaat hier om opritten en garages.

4.3.1 Opritten

Voor een goed gebruik van opritten is het van belang dat deze niet te krap zijn gedimensioneerd en er geen verleiding is om de parkeerplek in te richten als tuin. Dit betekent dat er een aantal voorwaarden aan zowel de tuin als de parkeerplek worden gesteld. De grootte van de tuin is van belang. Als de tuin klein is dan wil men deze volledig als tuin gebruiken en niet opofferen voor parkeren. Naast de parkeerfunctie moet er ook nog tuin overblijven. Bij parkeren in de achtertuin geldt dat het minimale oppervlak van het resterende gedeelte tuin 40 m² is.

Er zijn meerdere vormen van opritten: enkele oprit, dubbele oprit naast elkaar (twee parkeerplaatsen voor één woning), dubbele oprit achter elkaar en geschakelde opritten (per woning één oprit, waarbij de opritten van twee aangrenzende woningen tegen elkaar aan liggen).

De afbeeldingen 4_3 tot en met 4_6 geven de afmetingen van de verschillende opritten aan. De opritten kunnen ook anders ten opzichte van de woning worden gesitueerd. Het gaat in de afbeelding om de ruimte voor de auto en het passeren van de auto.

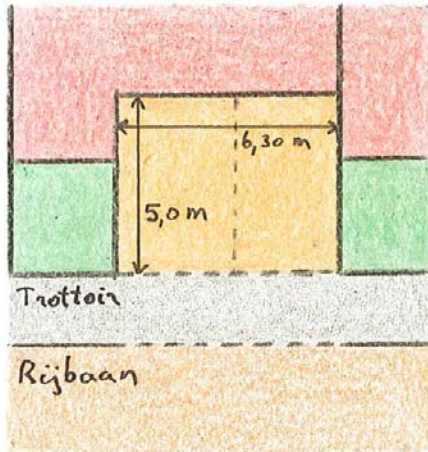


Afbeelding 4_3: Voorbeeld van een enkele oprit

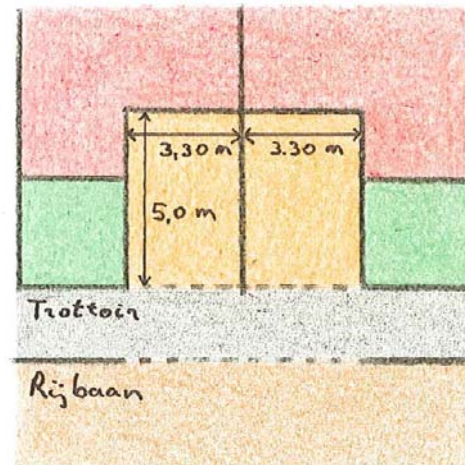
De lengte van de oprit. Voor de enkele oprit, dubbele oprit naast elkaar en de geschakelde oprit geldt een lengte van 5 m. Deze lengte komt overeen met de lengte van een haakspareervak. Alleen de lengte van een dubbele oprit achter elkaar is 11,0 m.

De Breedte van de oprit. De breedte van een enkele oprit (en een dubbele oprit achter elkaar) is 3,30 m, om in te stappen en goed langs de auto te lopen. De breedte van een geschakelde oprit is 6,60 m.

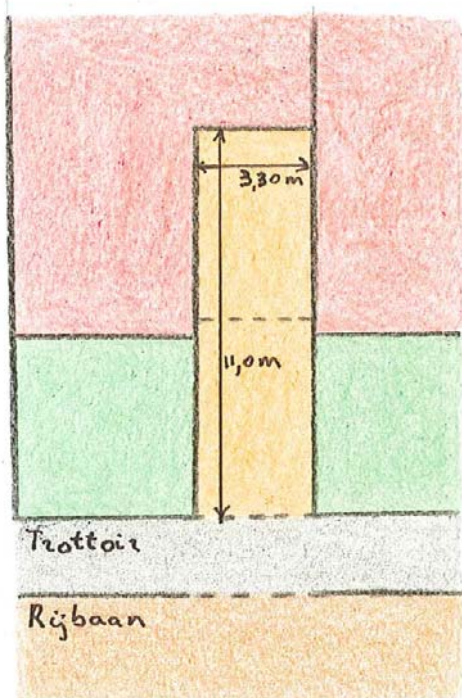
De breedte voor een dubbele oprit naast elkaar kan iets smaller, omdat er maar 1 keer ruimte voor een goed langslopen nodig is. Deze breedte is 6,30 m.



Afbeelding 4_4: Voorbeeld van een dubbele oprit naast elkaar



Afbeelding 4_5: Voorbeeld van geschakelde opritten



Afbeelding 4_6: Voorbeeld van een dubbele oprit achter elkaar

4.3.2 Garages

Garages (zowel losse boxen als aan huis) worden slechts weinig gebruikt voor de gewone gebruiksauto. Vaak is het een grote berging, zie afbeelding 4_7. Een garage telt alleen deels als parkeerplaats mee als de afmetingen zodanig zijn dat een auto er fatsoenlijk in geparkeerd kan worden en er ook ruimte is om fietsen te plaatsen. De inwendige breedte is dan minimaal 3,60 m, en de inwendige lengte is dan minimaal 6,50 m.



Afbeelding 4_7: een garage die niet voor de auto wordt gebruikt

5 Hoe omgaan met bestaande gebieden en lopende plannen

5.1 Parkeernormen in bestaande wijken en bij functie veranderingen en inbreidinglocaties

Bestaande (al gebouwde) wijken kunnen niet (binnen een bepaalde periode) aan de nieuwe parkeernormen voldoen. Er is onvoldoende ruimte in de openbare ruimte om parkeergelegenheid toe te voegen. De parkeernorm geldt daarom niet op een bestaande situatie.

Bij veranderingen binnen een bestaande wijk geldt het nieuwe parkeernormenbeleid. Dit geldt voor zowel inbreidinglocaties als bij kleinschalige veranderingen (zoals de splitsing van een woning in meerdere woningen, functieverandering van een pand of kleinschalige her- of nieuwbouw).

Bij kleinschalige veranderingen wordt bij het bepalen van de parkeerbalans rekening gehouden met de al de aanwezige parkeervoorziening van de oude functie. De mate waarin dit gebeurd is afhankelijk van de inmiddels ontstane situatie in de wijk.

Bij kleinschalige veranderingen spelen ook andere factoren een rol bij de realisatie. Indien een bouwplan binnen een bestaande (woon)buurt met een hoge parkeerdruk wordt ontwikkeld kan het zijn dat er op die plek geen plan realiseerbaar is met de nieuwe norm (door bijvoorbeeld veel te hoge kosten). Als dat bouwplan wel leidt tot een betere parkeersituatie dan er in het verleden was, dan wordt de voorkeur gegeven aan het nieuwe plan boven de huidige situatie.

5.2 Lopende nieuwbouwplannen en de nieuwe parkeernorm

Er zijn een aantal plannen voor nieuwbouw in ontwikkeling, waarbij nog met een oudere parkeernorm is gerekend. Deze parkeernormen verschillen per oorspronkelijke gemeente (Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg). Het is afhankelijk van hoe ver het plan al is ontwikkeld en welke afspraken er al zijn vastgelegd of en in hoeverre deze plannen aan het nieuwe parkeernormenbeleid kunnen voldoen.

Bij de verdere behandeling van de plannen wordt gekeken in hoeverre de parkeerbalans van het plan afwijkt van het in dit beleid gestelde. Of het plan nog redelijkerwijs is aan te passen aan het nieuwe beleid wordt eveneens beoordeeld. Bij (harde) afspraken met ontwikkelaars, worden de ontwikkelaars verzocht om te kijken of het plan is bij te stellen. Het is beter om toekomstige parkeerproblemen voor te zijn, dan door te gaan met een plan waarvan bekend is dat er parkeerproblemen ontstaan. Het is niet altijd mogelijk om een plan aan te passen of volledig aan het nieuwe parkeernormenbeleid te laten voldoen.

De afwijking in de parkeerbalans wordt aan het bestuur bekend gemaakt. Het bestuur maakt de afweging tussen het wel of niet aanpassen van het plan.

Bijlage I: Tabel parkeernorm centrumgebied

Parkeernorm centrumgebied, september 2008				
Gegevens plan		Parkeernorm		Eenheid
Wonen				
woningen goedkoop	1,2	parkeerplaats per	woning	
woningen midden	1,4	parkeerplaats per	woning	
woningen duur	1,5	parkeerplaats per	woning	
serviceflat/aanleunwoning	0,6	parkeerplaats per	woning	
kamerverhuur	0,6	parkeerplaats per	kamer	
startende 1-persoonshuishouden	n.v.t.	parkeerplaats per	woning	
Detailhandel				
binnensteden/hoofdwinkelgebieden	3,5	parkeerplaats per	100 m² BVO	
stadsdeelcentra	n.v.t.	parkeerplaats per	100 m² BVO	
wijk-, buurt- en dorpscentra	4,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
bouwmarkt of tuincentrum	2,7	parkeerplaats per	100 m² BVO	
grootschalige detailhandel (vb. ikea)	n.v.t.	parkeerplaats per	100 m² BVO	
weekmarkt (parkeren standhouder bij kraam)	4,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
weekmarkt parkeren standhouder	1,0	parkeerplaats per	standhouder	
Kantoren				
kantoor met baliefunctie (commerciële dienstverlening)	2,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
kantoor zonder baliefunctie	1,5	parkeerplaats per	100 m² BVO	
Bedrijven				
arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,5	parkeerplaats per	100 m² BVO	
arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, garage, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)	1,5	parkeerplaats per	100 m² BVO	
arbeidsextensief / bezoekersintensief (showroom)	0,8	parkeerplaats per	100 m² BVO	
bedrijfsverzamelgebouw	1,7	parkeerplaats per	100 m² BVO	
Uitgaan				
café, bar, discotheek, cafetaria	6,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
restaurant	10,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
museum	0,5	parkeerplaats per	100 m² BVO	
bibliotheek	0,5	parkeerplaats per	100 m² BVO	
bioscoop, theater, schouwburg	0,2	parkeerplaats per	zitplaats	
Vervolg op volgende pagina				

Parkeernorm centrumgebied, september 2008 (vervolg)				
Gegevens plan		Parkeernorm		Eenheid
Sport en evenementen				
sporthal (binnen)	2,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
sporthal met wedstrijdfunctie	0,2	parkeerplaats per	bezoekersplaats	
sportveld (buiten)	27,0	parkeerplaats per	10.000 m² netto terrein (ha)	
dansstudio, sportschool	3,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
squashbanen	2,0	parkeerplaats per	baan	
tennisbanen	3,0	parkeerplaats per	baan	
golfbaan	n.v.t.	parkeerplaats per	hole	
bowlingbaan, biljartzaal	2,5	parkeerplaats per	baan of tafel	
stadion	0,2	parkeerplaats per	zitplaats	
evenementenhal, beursgebouw, congrescentrum	5,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
zwembad	9,0	parkeerplaats per	100 m² bassin	
themapark, pretpark	12,0	parkeerplaats per	100 m² netto terrein	
overdekte speeltuin/hal	12,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
manege	n.v.t.	parkeerplaats per	box	
sociaal cultureel	3,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
Zorg				
ziekenhuis	1,7	parkeerplaats per	bed	
verpleeg/verzorgingstehuis	0,7	parkeerplaats per	wooneenheid	
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	2,0	parkeerplaats per	behandelkamer	
Onderwijs				
wo, hbo - dag	20,0	parkeerplaats per	collegezaal	
mbo (ROC), wo, hbo - dag	7,0	parkeerplaats per	leslokaal	
voorbereidend beroepsonderwijs (vwo, havo, vbo - dag)	1,0	parkeerplaats per	leslokaal	
avondonderwijs	1,0	parkeerplaats per	student	
basisonderwijs, excl. Kiss&ride	1,0	parkeerplaats per	leslokaal	
kiss&ride basisonderwijs groep 1 t/m 3	0,225	parkeerplaats per	kind	
kiss&ride basisonderwijs groep 4 t/m 8	0,085	parkeerplaats per	kind	
creche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,8	parkeerplaats per	arbeidsplaats	
kiss&ride creche	0,15	parkeerplaats per	kind	
Overig				
hotel	1,5	parkeerplaats per	kamer	
volkstuin	n.v.t.	parkeerplaats per	perceel	
religiegebouw	0,2	parkeerplaats per	zitplaats	
begraafplaats/crematorium	30,0	parkeerplaats per	gelijktijdige begrafenis of crematie	
jachthaven	0,7	parkeerplaats per	aanlegplaats	
apotheek	2,7	parkeerplaats per	100 m² BVO	

Bijlage II: Tabel parkeernorm schil/overloop gebied

Parkeernorm schil / overloop gebied, september 2008			
Gegevens plan		Parkeernorm	Eenheid
Wonen			
woningen goedkoop	1,4	parkeerplaats per	woning
woningen midden	1,6	parkeerplaats per	woning
woningen duur	1,7	parkeerplaats per	woning
serviceflat/aanleunwoning	0,6	parkeerplaats per	woning
kamerverhuur	0,6	parkeerplaats per	kamer
startende 1-persoonshuishouden	1,4	parkeerplaats per	woning
Detailhandel			
binnensteden/hoofdwinkelgebieden	n.v.t.	parkeerplaats per	100 m ² BVO
stadsdeelcentra	3,8	parkeerplaats per	100 m ² BVO
wijk-, buurt- en dorpscentra	4,0	parkeerplaats per	100 m ² BVO
bouwmarkt of tuincentrum	2,7	parkeerplaats per	100 m ² BVO
grootschalige detailhandel (vb. ikea)	6,5	parkeerplaats per	100 m ² BVO
weekmarkt (parkeren standhouder bij kraam)	4,0	parkeerplaats per	100 m ² BVO
weekmarkt parkeren standhouder	1,0	parkeerplaats per	standhouder
Kantoren			
kantoor met baliefunctie (commerciële dienstverlening)	2,5	parkeerplaats per	100 m ² BVO
kantoor zonder baliefunctie	1,7	parkeerplaats per	100 m ² BVO
Bedrijven			
arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,6	parkeerplaats per	100 m ² BVO
arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, garage, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)	2,0	parkeerplaats per	100 m ² BVO
arbeidsextensief / bezoekersintensief (showroom)	1,0	parkeerplaats per	100 m ² BVO
bedrijfsverzamelgebouw	1,7	parkeerplaats per	100 m ² BVO
Uitgaan			
café, bar, discotheek, cafetaria	6,0	parkeerplaats per	100 m ² BVO
restaurant	10,0	parkeerplaats per	100 m ² BVO
museum	0,7	parkeerplaats per	100 m ² BVO
bibliotheek	0,7	parkeerplaats per	100 m ² BVO
bioscoop, theater, schouwburg	0,2	parkeerplaats per	zitplaats
Vervolg op volgende pagina			

Parkeernorm schil / overloop gebied, september 2008 (vervolg)				
Gegevens plan		Parkeernorm		Eenheid
Sport en evenementen				
sporthal (binnen)	2,2	parkeerplaats per	100 m² BVO	
sporthal met wedstrijdfunctie	0,2	parkeerplaats per	bezoekersplaats	
sportveld (buiten)	27,0	parkeerplaats per	10.000 m² netto terrein (ha)	
dansstudio, sportschool	3,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
squashbanen	2,0	parkeerplaats per	baan	
tennisbanen	3,0	parkeerplaats per	baan	
golfbaan	n.v.t.	parkeerplaats per	hole	
bowlingbaan, biljartzaal	2,5	parkeerplaats per	baan of tafel	
stadion	0,2	parkeerplaats per	zitplaats	
evenementenhal, beursgebouw, congrescentrum	7,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
zwembad	10,0	parkeerplaats per	100 m² bassin	
themapark, pretpark	12,0	parkeerplaats per	100 m² netto terrein	
overdekte speeltuin/hal	12,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
manege	n.v.t.	parkeerplaats per	box	
sociaal cultureel	3,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
Zorg				
ziekenhuis	1,7	parkeerplaats per	bed	
verpleeg/verzorgingstehuis	0,7	parkeerplaats per	wooneenheid	
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	2,0	parkeerplaats per	behandelkamer	
Onderwijs				
wo, hbo - dag	20,0	parkeerplaats per	collegezaal	
mbo (ROC), wo, hbo - dag	7,0	parkeerplaats per	leslokaal	
voorbereidend beroepsonderwijs (vwo, havo, vbo - dag)	1,0	parkeerplaats per	leslokaal	
avondonderwijs	1,0	parkeerplaats per	student	
basisonderwijs, excl. Kiss&ride	1,0	parkeerplaats per	leslokaal	
kiss&ride basisonderwijs groep 1 t/m 3	0,225	parkeerplaats per	kind	
kiss&ride basisonderwijs groep 4 t/m 8	0,085	parkeerplaats per	kind	
creche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,8	parkeerplaats per	arbeidsplaats	
kiss&ride creche	0,15	parkeerplaats per	kind	
Overig				
hotel	1,5	parkeerplaats per	kamer	
volkstuin	n.v.t.	parkeerplaats per	perceel	
religiegebouw	0,2	parkeerplaats per	zitplaats	
begraafplaats/crematorium	30,0	parkeerplaats per	gelijktijdige begrafenis of crematie	
jachthaven	0,7	parkeerplaats per	aanlegplaats	
apotheek	2,7	parkeerplaats per	100 m² BVO	

Bijlage III: Tabel parkeernorm rest bebouwde kom

Parkeernorm gebieden rest bebouwde kom, september 2008				
Gegevens plan		Parkeernorm		Eenheid
Wonen				
woningen goedkoop	1,6	parkeerplaats per	woning	
woningen midden	1,8	parkeerplaats per	woning	
woningen duur	2,0	parkeerplaats per	woning	
serviceflat/aanleunwoning	0,6	parkeerplaats per	woning	
kamerverhuur	0,6	parkeerplaats per	kamer	
startende 1-persoonshuishouden	1,4	parkeerplaats per	woning	
Detailhandel				
binnensteden/hoofdwinkelgebieden	n.v.t.	parkeerplaats per	100 m² BVO	
stadsdeelcentra	4,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
wijk-, buurt- en dorpscentra	4,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
bouwmarkt of tuincentrum	2,7	parkeerplaats per	100 m² BVO	
grootschalige detailhandel (vb. ikea)	7,5	parkeerplaats per	100 m² BVO	
weekmarkt (parkeren standhouder bij kraam)	4,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
weekmarkt parkeren standhouder	1,0	parkeerplaats per	standhouder	
Kantoren				
kantoor met baliefunctie (commerciële dienstverlening)	3,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
kantoor zonder baliefunctie	1,9	parkeerplaats per	100 m² BVO	
Bedrijven				
arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,8	parkeerplaats per	100 m² BVO	
arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, garage, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)	2,5	parkeerplaats per	100 m² BVO	
arbeidsextensief / bezoekersintensief (showroom)	1,4	parkeerplaats per	100 m² BVO	
bedrijfsverzamelgebouw	1,7	parkeerplaats per	100 m² BVO	
Uitgaan				
café, bar, discotheek, cafetaria	7,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
restaurant	14,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
museum	1,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
bibliotheek	1,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
bioscoop, theater, schouwburg	0,3	parkeerplaats per	zitplaats	
Vervolg op volgende pagina				

Parkeernorm gebieden rest bebouwde kom, september 2008 (vervolg)				
Gegevens plan		Parkeernorm		Eenheid
Sport en evenementen				
sporthal (binnen)		2,5	parkeerplaats per	100 m² BVO
sporthal met wedstrijdfunctie		0,2	parkeerplaats per	bezoekersplaats
sportveld (buiten)		27,0	parkeerplaats per	10.000 m² netto terrein (ha)
dansstudio, sportschool		4,0	parkeerplaats per	100 m² BVO
squashbanen		2,0	parkeerplaats per	baan
tennisbanen		3,0	parkeerplaats per	baan
golfbaan		8,0	parkeerplaats per	hole
bowlingbaan, biljartzaal		2,5	parkeerplaats per	baan of tafel
stadion		0,2	parkeerplaats per	zitplaats
evenementenhal, beursgebouw, congrescentrum		10,0	parkeerplaats per	100 m² BVO
zwembad		11,0	parkeerplaats per	100 m² bassin
themapark, pretpark		12,0	parkeerplaats per	100 m² netto terrein
overdekte speeltuin/hal		12,0	parkeerplaats per	100 m² BVO
manege		0,5	parkeerplaats per	box
sociaal cultureel		3,0	parkeerplaats per	100 m² BVO
Zorg				
ziekenhuis		1,7	parkeerplaats per	bed
verpleeg/verzorgingstehuis		0,7	parkeerplaats per	wooneenheid
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut		2,0	parkeerplaats per	behandelkamer
Onderwijs				
wo, hbo - dag		20,0	parkeerplaats per	collegezaal
mbo (ROC), wo, hbo - dag		7,0	parkeerplaats per	leslokaal
voorbereidend beroepsonderwijs (vwo, havo, vbo - dag)		1,0	parkeerplaats per	leslokaal
avondonderwijs		1,0	parkeerplaats per	student
basisonderwijs, excl. Kiss&ride		1,0	parkeerplaats per	leslokaal
kiss&ride basisonderwijs groep 1 t/m 3		0,225	parkeerplaats per	kind
kiss&ride basisonderwijs groep 4 t/m 8		0,085	parkeerplaats per	kind
creche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf		0,8	parkeerplaats per	arbeidsplaats
kiss&ride creche		0,15	parkeerplaats per	kind
Overig				
hotel		1,5	parkeerplaats per	kamer
volkstuin		0,3	parkeerplaats per	perceel
religiegebouw		0,2	parkeerplaats per	zitplaats
begraafplaats/crematorium		30	parkeerplaats per	gelijktijdige begrafenis of crematie
jachthaven		0,7	parkeerplaats per	aanlegplaats
apotheek		2,7	parkeerplaats per	100 m² BVO

Bijlage IV: Begrippenlijst

Begrippenlijst	
Begrip	Uitleg
Capaciteitswaarde van een parkeerplek	De mate waarin een parkeerplaats meetelt voor de parkeercapaciteit. Sommige type parkeerplaatsen worden niet altijd als parkeerplaats gebruikt. In dat geval worden deze niet volledig meegerekend (voorbeeld is een garagebox met een capaciteitswaarde van 0,3)
Dubbelgebruik	Bij een gebiedje met meerdere functies kan het zijn dat niet alle functies de parkeerplek op hetzelfde moment hebben. In dat geval kunnen de parkeerplaatsen deels voor meerdere functies werken. Hierdoor kan met minder parkeerplaatsen worden volstaan
Functies	“gebruiksfuncties” van gebouwen e.d.; voorbeelden van functies: - wonen - kantoor met baliefunctie - opslag - zwembad - kleuterschool - enz.
Grondgebonden woningen	rijtjes, twee-onder-een-kap en vrijstaande woningen
Parkeerbalans	parkeernorm (gecorrigeerd naar dubbelgebruik) versus parkeercapaciteit
Parkeercapaciteit	het aantal aanwezige gecorrigeerde parkeerplaatsen (gecorrigeerd: niet elk type parkeerplaats teld even zwaar mee)
Parkeernorm	het aantal parkeerplaatsen per eenheid van een functie dat nodig is bij de betreffende functie
Parkeerplaats	een plek bedoeld om te parkeren, waar in principe één auto kan staan.
Parkeervoorziening	voorbeelden hiervan zijn: - parkeergarage - particulier parkeerterrein - openbaar parkeerterrein - langsparkeren op straat - oprit bij een woning - enz.

Bijlage V: Verslag van de ‘parkeerexcursie’

Om een goed beeld te krijgen van het gebruik van verschillende parkeeroplossingen in de praktijk is er een excursie georganiseerd met Openbare Werken, Ruimtelijke Ontwikkeling en de betreffende bestuurders. De excursie vond plaats op maandag 16 april 2007.

Deze excursie was naar meerdere wijken in Katwijk en Rijnsburg en naar Ypenburg. Er is gekeken naar de indrukken van parkeerdruk, het gebruik van verschillende parkeervoorzieningen op eigen terrein en de kwaliteit (zowel ruimtelijk als gebruiksvriendelijkheid) van de verschillende parkeervoorzieningen.

Op de fiets door Rijnsoever en Rijnsburg

Het eerste gedeelte van de excursie betrof een fietstocht door de gemeente. Dit gedeelte vond overdag plaats. In de gemeente Katwijk zijn goede en slechte(re) voorbeelden van parkeeroplossingen te zien. De route ging door Rijnsoever en Rijnsburg.

In Rijnsoever zijn veel woonerven met parkeren in de voortuin (opritten) gecombineerd met clusters openbare parkeerplaatsen. In Rijnsburg is naar meer verschillende parkeeroplossingen gekeken: straatparkeren, opritten in voor- en achtertuinen, in gewone straten en in woonerven. Overal is gekeken naar het gebruik en de inrichting van de parkeerplaatsen, - terreinen en opritten.

Opritten blijken vaak goed te worden gebruikt. Echter niet overal was het gebruik even goed. Een deel van de opritten was erg smal, waardoor het lastig is om langs de auto te lopen. Op andere plaatsen waren de opritten wel gebruiksgemakkelijk van afmeting.

De parkeerclusters en het straatparkeren werd ook veel gebruikt. Tijdens de excursie werd ook duidelijk dat op een aantal plekken de parkeerdruk erg hoog is. Er werd op een aantal plekken fout geparkeerd, bijvoorbeeld op een trottoir naast parkeerplaatsen of op een woonerf.

Onderstaand een aantal foto's van de excursie.

Deze oprit in Rijnsoever wordt gebruikt. Nadeel is dat de oprit te kort is waardoor de auto met de voorkant tegen de muur aan staat en met de achterzijde over de openbare weg uitsteekt.



Wederom een oprit die wordt gebruikt. Deze oprit is aan de smalle kant. Er wordt zoveel mogelijk tegen de muur geparkeerd om bij het huis en de schuur te kunnen komen. Gevolg is ook dat er aan passagierskant niet ingestapt kan worden. Hier kan makkelijk lakschade ontstaan als je met een fiets met boodschappen langs de auto gaat.



Bij deze woningen worden de opritten goed gebruikt.



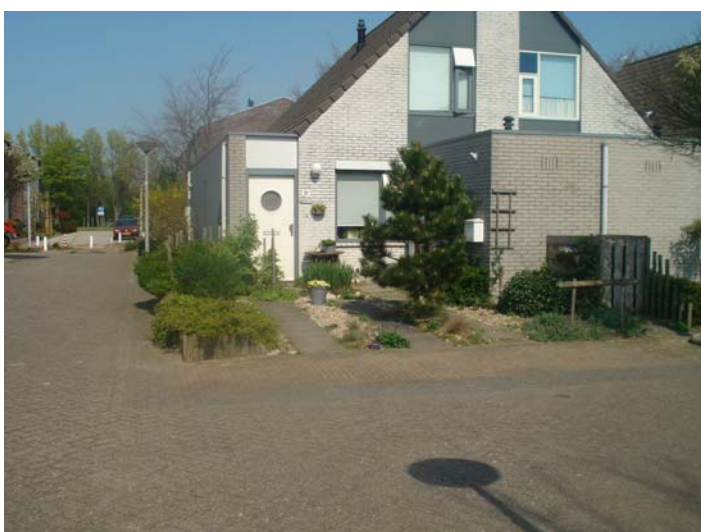
In deze woonwijk staat het overdag al vol met auto's.



Door een tekort aan parkeerplaatsen wordt er maar op het trottoir geparkeerd.



Sommige opritten worden als tuin gebruikt, waardoor de parkeerdruk op straat toeneemt.



Goed gebruikte parkeerplaatsen in de achtertuin.



Garages worden vaak als berging of opslag gebruikt en niet om de auto te parkeren.



En zo kan het ook. Dit is een goede oprit. De fiets kan nog gewoon langs de auto.



Busreis door Ypenburg

's Avonds is de excursie met de bus naar de vrij nieuwe wijk Ypenburg gegaan. Ypenburg was ontworpen met redelijk wat groen, maar met een lage parkeernorm. Hierdoor is veel groen inmiddels omgezet in parkeerplaats. Wat hier opviel is dat de straten heel smal waren met kleine pandbreedtes, waardoor de auto veel te prominent in het straatbeeld aanwezig was. Er waren parkeerterreinen aan de achterkanten van woningen, die volledig waren ingesloten. Deze parkeerterreinen kwamen sociaal onveilig over. Sommige opritten waren zo steil dat 's winters met een beetje gladheid het niet meer mogelijk is de garage uit te komen, indien de opritten niet zijn verwarmd. In een later gebouwd deel, met duidelijk duurdere woningen was veel beter met de auto rekening gehouden. Hier waren veel ruime opritten te zien.

In deze straat is bij elke woning een oprit. De opritten zijn heel schuin. Kijk naar de hoek tussen het pad langs het witte muurtje (dit ligt recht) en de helling naar beneden. Voor eenieder die niet zo goed loopt of met bagage is het lastig in en uit stappen. Bij gladheid zal het vrijwel onmogelijk zijn om eruit te rijden of zonder schade aan de garagedeur er in te rijden, indien de oprit niet is verwarmd.



Deze garage is duidelijk in gebruik als opslagruimte.



In deze straat was eerst een brede groenstrook aanwezig. Om het tekort aan parkeerplaatsen te verminderen, is de groenstrook opgeofferd. Hierdoor komt de straat nu 'stenig en blikkerig' over.



Een goed voorbeeld van een afgesloten parkeerterrein voor een appartementengebouw.



Deelnemers aan de Parkeerexcursie van maandag 16 april 2007

De parkeerexcursie is gehouden voor alle betrokkenen. De bestuurders met verkeer en ruimtelijke ontwikkeling in de portefeuille, de afdelingshoofden Ruimtelijke Ontwikkeling en Openbare Werken en ambtenaren op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling als op het gebied van verkeer. Een deel van de genodigden heeft alleen met het gedeelte op de fiets meegedaan en is niet met de bus naar Ypenburg mee geweest.

Deelnemers parkeerexcursie	
Naam	Afdeling
Wethouder D.C.W. Binnendijk;	wethouder va o.a. bouwplannen, bestemmingsplannen
Wethouder W.M. de Jong	wethouder van o.a. verkeer
Harry Denekamp	afdelingshoofd RO
Wouter de Boer	afdelingshoofd OW
Martien Reissenweber	projectleider Locatie Valkenburg
Arie Mastenbroek	RO
Jaap Jonker	RO
Robert Klaverveld	RO
Hans van Dalfsen	RO
Armand van Geijlswijk	RO
Jan Willem Spaargaren	RO
Mildred van der Linden-van der Vliet	RO
Stefan van der Voort	RO
Peter Kuijer	teamleider ingenieursbureau OW
Amanda de Langen	OW-verkeer
Peter Verhoef	OW-verkeer
Ruud van Straten	OW-verkeer
Paul van der Houven	OW-verkeer
Helga Veltmeijer	RO
Marie-Louise de Mol	RO
Jeroen van der Kamp	RO

Tabel met de deelnemers aan de parkeerexcursie. OW = Openbare Werken en RO = Ruimtelijke Ontwikkeling