

Regels

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	1
Artikel 1	Begrippen	1
Artikel 2	Wijze van meten	10
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	11
Artikel 3	Groen	11
Artikel 4	Verkeer - Verblijfsgebied	12
Artikel 5	Wonen	13
Artikel 6	Leiding - Hoogspanningsverbinding	15
Hoofdstuk 3	Algemene regels	17
Artikel 7	Anti-dubbeltelregel	17
Artikel 8	Algemene bouwregels	17
Artikel 9	Algemene wijzigingsregels	18
Artikel 10	Overige regels	18
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	19
Artikel 11	Overgangsrecht	19
Artikel 12	Slotregel	19

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1	Parkeernormenbeleid
-----------	---------------------

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het uitwerkingsplan 'De Horn Merovingisch Veld' van de gemeente Katwijk.

1.2 aanbouw

een aan een hoofdgebouw gebouwd gebouw dat in bouwkundig opzicht te onderscheiden is van het hoofdgebouw.

1.3 aaneengebouwde woning

een woning die deel uitmaakt van een bouwmassa bestaande uit drie of meer niet boven elkaar gebouwde hoofdgebouwen.

1.4 aan-huis-gebonden beroep

een dienstverlenend beroep op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied, uitgezonderd prostitutie, dat in een woning door de bewoner wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

1.5 ambachtelijk bedrijf

een bedrijf, dat is gericht op het geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen van goederen.

1.6 antennedrager

een antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.7 antenne-installatie

een installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.8 archeologisch onderzoek

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning beschikt.

1.9 archeologische waarde

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.10 archeologisch waardevol gebied

terrein dat op de archeologische verwachtings- en beleidskaart van de gemeente Katwijk is aangeduid als gebied met hoge archeologische waarde.

1.11 archeologisch verwachtingsgebied

terrein dat in het plan is aangeduid als gebied met middelhoge tot hoge archeologische verwachting.

1.12 balkon

een al dan niet inpandige, geheel of gedeeltelijk overdekte bij een gebouw behorende buitenruimte vanaf de eerste bouwlaag.

1.13 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.14 bebouwingspercentage

een op de verbeelding of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van een terrein aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd.

1.15 bed & breakfast

een woning, waarin op kleine schaal tegen vergoeding nachtverblijf al dan niet met ontbijt wordt verstrekt, zonder exploitatie van zaalaccommodatie, mits niet meer dan één of twee kamers door de bewoner of eigenaar van een woning aan niet meer dan in totaal vier personen worden verhuurd;

Onder een bed&breakfast-voorziening wordt niet verstaan overnachting, noodzakelijk in verband met het verrichten van tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid of permanente kamerverhuur.

1.16 bedrijf

een onderneming gericht op het produceren, bewerken, herstellen, installeren of inzamelen van goederen, alsmede verhuur, opslag en distributie van goederen.

1.17 bedrijf aan huis

het bedrijfsmatig verlenen van diensten of het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid, uitgezonderd prostitutie, met als doel daaruit hoofd- of neveninkomsten te betrekken, dat door zijn beperkte omvang in een woning en daarbij behorende gebouwen, met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

1.18 bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen

afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet c.q. de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.19 bestemmingsgrens

een op de verbeelding aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak;

1.20 bestemmingsvlak

een op de verbeelding aangegeven vlak met een zelfde bestemming;

1.21 Bevi-inrichtingen

bedrijven zoals bedoeld in artikel 2 lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.22 bijgebouw

niet voor bewoning bestemd gebouw, dat in bouwkundig en functioneel opzicht ondergeschikt is aan een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw.

1.23 bos

een stuk grond met bomen, struiken en andere opgaande beplanting, waarbij de instandhouding van landschappelijke waarden wordt nagestreefd.

1.24 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.25 bouwgrens

een op de verbeelding aangegeven lijn die de grens vormt van een bouwvlak en waarvan het hart van de lijn niet door gebouwen mag worden overschreden, behoudens krachtens deze regels toegelaten afwijkingen.

1.26 bouwlaag

een deel van een gebouw, dat bestaat uit één of meer ruimten, waarbij de bovenkanten van de afgewerkte vloeren van twee aan elkaar grenzende ruimten niet meer dan 1,5 m in hoogte verschillen; bij de bepaling van het aantal bouwlagen wordt de bouwlaag die grotendeels in de kap is gelegen (zogenaamde zolderlaag) evenals de bouwlaag die grotendeels onder de begane grond is gelegen (zogenaamde kelder/souterrain) niet meegerekend.

1.27 bouwperceel

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.28 bouwperceelgrens

de grens van een bouwperceel.

1.29 bouwvlak

een op de verbeelding aangegeven vlak dat door bouwgrenzen omsloten is en waarmee de gronden zijn aangeduid waarop gebouwen zijn toegelaten.

1.30 bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en bedoeld om ter plaatse te functioneren.

1.31 café

een horecabedrijf, niet zijnde een discotheek of bar/dancing, uitsluitend of overwegend gericht op het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van kleine etenswaren, al dan niet ter plaatse bereid.

1.32 carport

een op de grond staande overkapping van één bouwlaag, die bedoeld is als een overdekte stallingsruimte voor personenauto's, die geen eigen wanden of deuren heeft en waarvan de begrenzing wordt gevormd door gebouwen en/of ondersteuning van de overkapping.

1.33 congrescentrum

een gebouwencomplex, bestemd en ingericht voor het houden van congressen, conferenties, symposia en andere grote bijeenkomsten.

1.34 consumentenvuurwerk

vuurwerk dat is bestemd voor particulier gebruik.

1.35 cultuurhistorische waarde

de aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met ouderdom en/of historische gaafheid.

1.36 dakkapel

een op een schuin dakvlak uitgebouwde uitstulping met een eigen dak, met dien verstande dat de onderzijde van de dakkapel ten minste 0,5 meter boven de dakvoet is gelegen.

1.37 dakopbouw

de ophoging van de goothoogte en/of nokhoogte en/of de dakhelling.

1.38 dakvoet

laagste punt van een schuin dak.

1.39 deskundige

een door burgemeester en wethouders aan te wijzen onafhankelijke deskundige of commissie van deskundigen.

1.40 dienstverlening

met detailhandel vergelijkbare activiteiten voor het bedrijfsmatig verlenen van diensten aan of ten gunste van het publiek, zoals een wasserette, kapsalon, makelaarskantoor of reisbureau, zulks met uitzondering van horecabedrijven;

1.41 dwarskap

een kap loodrecht op de voorgevel (naar de straat gekeerde gevel).

1.42 erf

al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw, en de bestemming deze inrichting niet verbiedt.

1.43 evenementen

gebeurtenissen, gericht op een groot publiek, met betrekking tot kunst, sport, ontspanning en cultuur.

1.44 extensieve dagrecreatie

niet-gemotoriseerde recreatieve activiteiten, zoals wandelen, fietsen, skaten, paardrijden, vissen, zwemmen en natuurobservatie.

1.45 extensief recreatief medegebruik

recreatief gebruik van gronden, zoals wandelen, fietsen, varen, zwemmen, vissen en daarmee gelijk te stellen activiteiten dat geen specifiek beslag legt op de ruimte, behoudens ruimtebeslag door voet-, fiets- en ruiterspaden.

1.46 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.47 geluid reducerend wegdek

een wegdek met een reducerend effect op de geluidsemissie vanwege het wegverkeer van ten minste 3 dB ten opzichte van dicht asfaltbeton.

1.48 gestapelde woningen

een gebouw dat twee of meer geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen bevat.

1.49 hobbykas

een gebouw, dat geheel of vrijwel geheel bestaat uit glas of ander doorzichtig materiaal en dat dient voor het hobbymatig telen van planten.

1.50 hoofdverblijf

het verblijf van waaruit al dan niet tijdelijk het sociale en economische leven van de betrokkene plaatsvindt.

1.51 huishouden

persoon of groep personen die een huishouding voert, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan; bedrijfsmatige kamerverhuur wordt daaronder niet begrepen.

1.52 kamerverhuurbedrijf

een samenstel van verblijfsruimten, uitsluitend of mede bestemd of gebruikt om daarin anderen dan aan de rechthebbende en de personen behorende tot diens huishouden, woonverblijf, niet in de zin van zelfstandige woongelegenheid, te verschaffen, al dan niet met gehele of gedeeltelijke verzorging. Een en ander kan onder meer blijken uit het feit dat voor de kamers afzonderlijk huur wordt berekend en/of betaald en elke kamer zelfstandig wordt bewoond, waarbij al dan niet sprake is van enkele gemeenschappelijke voorzieningen.

onder de definitie van kamerverhuurbedrijf valt niet:

- a. de verhuur van één of twee kamers door de bewoner of eigenaar/bewoner van een woning aan niet meer dan in totaal vier personen, dit mits de gezamenlijke woonvloeroppervlakte niet meer bedraagt dan 30% van de totale woonvloeroppervlakte van de woning, zulks met een maximum van 40 m²;
- b. de verhuur van (een gedeelte van) de woning ten behoeve van verblijfsrecreatie.

1.53 kap

een constructie van één of meer dakvlakken met een helling van meer dan 30° en minder dan 65°.

1.54 kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen

voorzieningen, zoals aanlegsteigers, picknickplaatsen, observatiepunten, informatieborden en banken, ten behoeve van activiteiten, zoals wandelen, fietsen, vissen, zwemmen, kanoën en natuurobservatie.

1.55 langskap

een kap evenwijdig aan de voorgevel (naar de straat gekeerde kap).

1.56 lessenaarsdak

een asymmetrische dakvorm met één hellend dakvlak over (nagenoeg) de volledige breedte of diepte van een gebouw.

1.57 mansardekap

een kap met een symmetrisch profiel waarbij de dakvlakken niet van goot tot nok één plat vlak, maar twee platte vlakken vormen die elkaar onder een stompe hoek ontmoeten.

1.58 natuurwaarde

de aan een gebied toegekende waarde gekenmerkt door botanische, faunistische, biologische, bodemkundige en morfologische elementen, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang.

1.59 NEN

door de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut uitgegeven norm, zoals deze luidde op het moment van vaststelling van het plan.

1.60 nutsvoorzieningen

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.61 ondergeschikt bouwdeel

een buiten de gevel of de dakvlakken uitstekend ondergeschikt deel van een gebouw, zoals een liftopbouw, reclame-uitingen, technische installaties zoals een koelmotor of antenne, een dakvenster, een luifel, schoorsteen en een frans balkon, met uitzondering van een erker c.q. een uitgebouwd gedeelte van een gebouw (ter uitbreiding van het grondoppervlak op de begane grond).

1.62 onderdoorgang

een op de verbeelding aangegeven gebied binnen het bouwvlak waar een doorgang mogelijk moet zijn, waarboven bebouwing mag worden opgericht.

1.63 open constructie

Hieronder wordt verstaan:

- a. of een volledig doorzichtige erfafscheiding (met raster ter ondersteuning van het groen).
- b. of tot ten hoogste één meter een dichte constructie vanaf de grond en opgetrokken tot twee meter met doorzichtige materialen (met raster ter ondersteuning van het groen).
- c. of een afwisselend doorzichtige/ gesloten afscheiding in de verhouding twee staat tot een. Het dichte deel van het bouwwerk mag telkens ten hoogste één meter breed zijn.

1.64 overkapping

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak.

1.65 overkluizing

een civieltechnisch kunstwerk, waarmee een weg een andere weg, een plein of een waterloop (kruiselings) overwelft.

1.66 paviljoen

een bouwwerk, een gebouw zijnde, bestaand uit 1 bouwlaag in een park.

1.67 peil

- a. voor gebouwen, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de voorgevel.
- c. voor bouwwerken geen gebouw zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitend afgewerkte terrein.

1.68 platte afdekking

een horizontaal vlak, ter afdekking van een gebouw, dat meer dan tweederde van de grondoppervlakte van het gebouw beslaat.

1.69 praktijkruimte

een gebouw of een gedeelte daarvan, dat dient voor het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, architectonisch, kunstzinnig, juridisch, medisch, paramedisch, therapeutisch of een daarmee naar aard gelijk te stellen gebied.

1.70 prostitutie

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding, daaronder begrepen thuisprostitutie.

1.71 schildkap

een dak dat bestaat uit ten minste drie schuine vlakken, waarvan er één evenwijdig aan de straat en de andere haaks op de straat zijn gesitueerd.

1.72 twee-aaneengebouwde woning

een woning die deel uitmaakt van een blok van maximaal twee geschakelde hoofdgebouwen of twee aan elkaar gebouwde hoofdgebouwen.

1.73 thuisprostitutie

vorm van prostitutie waarbij de seksuele dienstverlening plaatsvindt op het woonadres van de prostituté(e) en waarbij ook alleen door deze prostitué(e) op dit adres gewerkt wordt als prostitué(e).

1.74 verbeelding

de digitale kaart met bijbehorende verklaring waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangegeven.

1.75 uitbouw

een uit de gevel springend ondergeschikt deel van een gebouw bestaande uit één bouwlaag, zoals erkers, toegangsportalen, (bij)keukens en woon- en slaapgedeelten van een woning en dat rechtstreeks vanuit het hoofdgebouw toegankelijk is.

1.76 verblijfsrecreatie

een overnachtingaccommodatie gericht op het bieden van de mogelijkheid tot een recreatief en veelal kortdurend verblijf van steeds wisselende (groepen) personen die elders hun hoofdverblijf hebben, waarbij het recreatief gebruik overwegend tijdens het zomerseizoen en de schoolvakantieperiodes plaatsvindt, al dan niet met het verstrekken van consumpties, waarbij dit laatste van ondergeschikte betekenis is.

1.77 vliesgevel

een bouwkundige constructie aangebracht aan de buitenzijde van een gevel van een gebouw met een geluidswerende functie ten behoeve van de betrokken gevel van het gebouw, waarbij de afstand tussen de vliesgevel en de gevel van het gebouw ten minste 0,5 m bedraagt.

1.78 voorerf

erf dat geen onderdeel is van het achtererfgebied .

1.79 voorgevelrooilijn

de lijn die samenvalt met de voorgevel(s) van een hoofdgebouw en met het denkbeeldige verlengde daarvan.

1.80 waterstaatkundige kunstwerken

werken, waaronder begrepen kunstwerken, verband houdend met de waterstaat, zoals dammen, dijken, sluizen, beschoeiingen, remmingswerken, uitgezonderd steigers.

1.81 wonen

het houden van verblijf of het gehuisvest zijn in een woning.

1.82 woning of wooneenheid

een complex van ruimten, dat blijkens zijn indeling en inrichting uitsluitend bedoeld is voor de huisvesting van niet meer dan één afzonderlijk huishouden; onder woning wordt mede een zorgwoning begrepen.

1.83 woonschip

elk vaartuig of drijvend voorwerp, dat uitsluitend of hoofdzakelijk wordt gebruikt als woning of recreatieverblijf.

1.84 woonwagen

een voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

1.85 zijgevel

een van de weg afgekeerde gevel van een hoofdgebouw, niet zijnde de achtergevel of voorgevel.

1.86 zijgevelrooilijn

denkbeeldige lijn die strak langs de zijgevel van een gebouw kan worden getrokken tot aan de perceelgrenzen.

1.87 zorgwoning

woning bestemd voor groepen, zoals ouderen en personen met fysieke en/of psychische beperkingen, waar intensieve zorgverlening/begeleiding mogelijk is (zoals voor rolstoelgebruik) en/of zorg op afroep of 24 uren zorg beschikbaar is vanuit een verpleeg- of verzorgingshuis, woon-zorgcentrum of bijvoorbeeld een dienstencentrum.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de afstand

de afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst is.

2.2 de afstand tot de zijdelingse perceelgrens

de kortst gemeten afstand van enig punt van een bouwwerk tot de zijdelingse perceelgrens, ondergeschikte bouwdelen niet meegerekend.

2.3 de bouwhoogte van een antenne-installatie

- a. ingeval van een vrijstaande (schotel)antenne-installatie: tussen het peil en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie;
- b. ingeval van een op of aan een bouwwerk gebouwde (schotel)antenne-installatie: tussen de voet van de (schotel)antenne-installatie en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie.

2.4 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een ander bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.5 de lengte, breedte en diepte van een bouwwerk

tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidingsmuren).

2.6 de goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel. Ter verduidelijking: indien de goot/de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel lager zijn gemonteerd dan het snijvlak van de gevel en het dakvlak, geldt de hoogte tot aan het snijvlak.

2.7 de inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.8 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.9 de vloeroppervlakte

de vloeroppervlakte volgens NEN 2580.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groen, water, speelvoorzieningen en voet- en fietspaden, kunstwerken en straatmeubilair;
- b. een geluidwal of –scherm;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. bruggen;
- f. bij deze bestemming behorende voorzieningen.

3.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

3.2.1 Gebouwen

- a. op of in deze gronden worden uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen gebouwd;
- b. de goot- en bouwhoogte bedragen maximaal 3 respectievelijk 4,5 m;
- c. de oppervlakte van nutsvoorzieningen bedraagt ten hoogste 25 m² per voorziening.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

- a. de hoogte van lichtmasten bedraagt ten hoogste 10 m;
- b. overkappingen zijn niet toegestaan;
- c. de hoogte van erfafscheidingen bedraagt ten hoogste 1,2 m, met uitzondering van toegangspoorten, waarvan de hoogte ten hoogste 2,5 m bedraagt;
- d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt ten hoogste 4 m.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen en paden met een functie voor verblijf, alsmede ter ontsluiting van de nabijgelegen gronden;
- b. kruisingen, overbruggingen, tunnels en viaducten;
- c. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals verkeers-, groen-, speel-, parkeer-, nutsvoorzieningen en water.

4.2 Bouwregels

Op de gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

4.2.1 Gebouwen

- a. op of in deze gronden worden uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen gebouwd;
- b. de goot- en bouwhoogte bedragen maximaal 3 respectievelijk 4,5 m;
- c. de oppervlakte van nutsvoorzieningen bedraagt ten hoogste 25 m² per voorziening.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt ten hoogste 4 m;
- b. overkappingen zijn niet toegestaan.

4.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend, het gebruik van de gronden voor:

- a. het opslaan van gerede of ongerede goederen, zoals vaten, kisten, bouwmaterialen, werktuigen, machines of onderdelen hiervan;
- b. het opslaan van gebruiksklare of onklare voer- of vaartuigen of onderdelen hiervan;
- c. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van puin, vuil of andere vaste of vloeibare afvalstoffen;
- d. het plaatsen of geplaatst houden van onderkomens.

Artikel 5 Wonen

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen, al dan niet in combinatie met een aan-huis-gebonden beroep;
- b. wegen, groenplantsoenen, parkeervoorzieningen en paden;
- c. terreinen, tuinen en erven;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen-, nutsvoorzieningen, erven, tuinen, verhardingen en water.

5.2 Bouwregels

Op de gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

5.2.1 Hoofdgebouwen

- a. hoofdgebouwen worden binnen het bouwvlak gebouwd;
- b. als hoofdgebouwen mogen ter plaatse van de aanduiding 'gestapeld' (gs) uitsluitend gestapelde woningen worden gebouwd;
- c. de bouwhoogte bedraagt maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' aangegeven maat;
- d. de goothoogte bedraagt maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m)' aangegeven maat;
- e. het maximum aantal wooneenheden bedraagt maximaal het ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' aangegeven aantal.

5.2.2 Nutsvoorzieningen

- a. de goot- en bouwhoogte van nutsvoorzieningen bedragen maximaal 3 respectievelijk 4,5 m;
- b. de oppervlakte van nutsvoorzieningen bedraagt ten hoogste 25 m² per voorziening.

5.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

De hoogte van erfafscheidingen bedraagt ten hoogste 1,2 m, met uitzondering van:

- a. toegangspoorten, waarvan de hoogte ten hoogste 2,5 m bedraagt;
- b. erfafscheidingen op de erfgrans tussen twee wooneenheden, waarvan de hoogte ten hoogste 1,8 m bedraagt.

5.3 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden is het gebruik ten behoeve van een aan-huis-gebonden beroep bij de woning en/of in de bijgebouwen toegestaan, met dien verstande dat:
 - 1. het oppervlak ten behoeve van die activiteiten maximaal 40% van de vloeroppervlakte van het hoofdgebouw, met een maximum van 50 m² bedraagt;
 - 2. de activiteiten door de bewoners van het hoofdgebouw zelf worden uitgeoefend;

3. het niet zodanig verkeersaantrekkende activiteiten betreft die verkeersoverlast veroorzaken of die verkeersmaatregelen, waaronder extra parkeervoorzieningen, noodzakelijk maken in de openbare ruimte en/of er geparkeerd wordt op eigen terrein;
 4. het gebruik niet gepaard gaat met horeca en/of detailhandel, uitgezonderd beperkte verkoop die ondergeschikt is aan de uitoefening van de betrokken activiteiten;
 5. voor de werkzaamheden geen melding- of vergunningplicht op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht geldt;
- b. het in gebruik nemen van de woning of delen van de woning als een kamerverhuurbedrijf is niet toegestaan.

Artikel 6 Leiding - Hoogspanningsverbinding

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor:

- a. een ondergrondse hoogspanningsverbinding van ten hoogste 50 kV met daarbij behorende:
 1. bebouwingsvrije zone;
 2. bouwwerken, geen gebouw zijnde.

6.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. in afwijking van het bepaalde bij de andere aldaar voorkomende bestemming(en) mogen op of in deze gronden, binnen de belemmeringenstrook aan weerszijden van de leidingen, geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde worden gebouwd, anders dan bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van een ondergrondse hoogspanningsverbinding;
- b. in afwijking van het bepaalde bij de andere ter plaatse aangewezen bestemmingen mogen op of in deze gronden, geen risicogevoelige bouwwerken worden gebouwd;
- c. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van een ondergrondse hoogspanningsverbinding bedraagt ten hoogste 3 m;
- d. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in lid 7.2 onder a en d, indien;

- a. de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en;
- b. het belang van de leiding(en) door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad en;
- c. de veiligheid met betrekking tot de ondergrondse/bovengrondse hoogspanningsverbinding niet wordt geschaad en;
- d. geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' en de bijbehorende belemmeringenstrook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leidingen, onderstaande werkzaamheden uit te voeren zonder een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden:

- a. wegen of paden aan te leggen en andere oppervlakteverhardingen aan te brengen;
- b. diepwortelende beplantingen en bomen aan te brengen;
- c. andere kabels en leidingen aan te leggen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven,

- en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur aan te brengen;
- d. voorwerpen in de bodem in te drijven;
 - e. grondbewerkingen uit te voeren, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
 - f. sloten, vijvers en andere wateren aan te leggen, te vergraven, te verruimen of te dempen;
 - g. goederen permanent op te slaan.

6.4.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in sublid 6.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor wordt afgeweken van de regels, als bedoeld in lid 6.3 of;
- b. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen of;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

6.4.3 Toetsingscriteria

De werken en werkzaamheden, als bedoeld in lid 6.4.1, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad.

Alvorens te beslissen op een aanvraag voor het aanleggen wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder. Het vermelde advies betreft de belangen in verband met de veilige ligging van de leiding en het voorkomen van schade aan de leiding.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Overschrijding bestemmingsgrenzen

Bestemmingsgrenzen, mogen in afwijking van aanduidingsgrenzen, aanduidingen en bestemmingsregels worden overschreden door galerijen, balkons en afdaken, mits de overschrijding ten hoogste 2 m bedraagt.

8.2 Ondergronds bouwen

8.2.1 Ondergrondse werken

Voor het uitvoeren van ondergrondse werken, geen bouwwerk zijnde en voor het uitvoeren van werkzaamheden gelden, behoudens in deze regels opgenomen afwijkingen, geen beperkingen.

8.2.2 Ondergrondse bouwwerken

Voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken, gelden de volgende regels, tenzij in de regels anders is opgenomen:

- a. ondergrondse bouwwerken zijn toegestaan onder het hoofdgebouw en daarbuiten tot een maximum van 50% van het achtererf;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a. mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - hellingbaan' een hellingbaan worden gebouwd buiten het hoofdgebouw;
- c. de ondergrondse bouwdiepte van de ondergrondse bouwwerken bedraagt maximaal 4 m onder peil.

8.2.3 Afwijken van de regels

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bepaalde in sublid 8.2.2 onder b voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken met een ondergrondse bouwdiepte van maximaal 7 m onder peil onder de voorwaarde dat de waterhuishouding niet wordt verstoord.

Artikel 9 Algemene wijzigingsregels

9.1 Overschrijding bestemmingsgrenzen

Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 m bedragen en het bestemmingsvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

Artikel 10 Overige regels

10.1 Werking wettelijke regelingen

De wettelijke regelingen waarnaar in de regels wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan.

10.2 Voldoende parkeergelegenheid

Indien de omvang en/of de functie van een bouwwerk daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht op of onder dat bouwwerk, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat bouwwerk behoort. Het bevoegd gezag toetst bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen of aan deze regel is voldaan. Bij de vraag of is voldaan aan deze regel hanteert het bevoegd gezag het "Parkeernormenbeleid Katwijk" d.d. januari 2010, zoals opgenomen in Bijlage 1 bij de regels, met dien verstande dat indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd het meest recente beleid wordt gehanteerd.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouw- danwel een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen, wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. burgemeester en wethouders kunnen eenmalig afwijken van het bepaalde onder lid a voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%;
- c. het onder lid a bepaalde is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, als bedoeld in lid 11.2 onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in dit lid onder a, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. het onder a bepaalde is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregeling van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het uitwerkingsplan 'De Horn Merovingisch Veld'.

**Bijlagen bij de
regels**

Voorstel



Aan	: Burgemeester en Wethouders	Zaaknummer	: 2010-1751
Status	: Openbaar	Datum	:
Afdeling	: Openbare Werken	Paraaf medewerk(st)er:	Raad: : Ja
Medewerk(st)er	: mevrouw A.C.B. deLangen		OR: : Nee
Telefoonnummer	: 071-4065314		Communicatie: : Ja
Portefeuillehouder	: wethouder W.M. de Jong		
Bijlage(n)	: 1		
Onderwerp: Parkeernormenbeleid.			

Samenvatting:
Het Parkeernormenbeleid is een nadere uitwerking van het op 29 januari 2009 door de raad vastgestelde Parkeerbeleid: Stilstaan bij parkeren. In 'Stilstaan bij parkeren' is de parkeernorm voor nieuwbouwplannen opgenomen. Het Parkeernormenbeleid is een nadere uitwerking op het gebied van de parkeernormering en hoe met de parkeerbehoefte om te gaan in ruimtelijke plannen. Hierin wordt naast de norm en een uitzonderingscategorie verder ingegaan op hoeveel parkeerplaatsen openbaar moeten zijn, wat de centrumgebieden qua parkeerbehoefte zijn, mogelijkheden van dubbelgebruik, hoe om te gaan met de verschillende soorten parkeervoorzieningen, eisen waaraan parkeervoorzieningen moeten voldoen en hoe hier in bouwplannen mee om te gaan.

- Gevraagde beslissing:**
- 1. Vaststellen van het Parkeernormenbeleid.
 - 2. Het Parkeernormenbeleid ter kennisgeving aan de raad aanbieden.

☐ Intern advies		RO, WW					☐ Extern advies	geen	
Circuleren B&W	Secr.	Burg.	Weth. I	Weth. II	Weth. III	Weth. IV	Datum besluit B&W/Burgemeester		
Akkoord:							0 2 FEB 2010		
Bespreken B&W-vergadering							Nr.		
Besluit: Overeenkomstig het voorstel besloten									

Inleiding

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 (bovengrens in de categorie sterk stedelijk van de kencijfers van de CROW). 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.

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.

Het goed opnemen van parkeervoorzieningen in een plan behelst meer dan alleen het opnemen en toepassen van een norm (het benodigde aantal parkeerplaatsen per eenheid van een functie). Het is ook van belang hoe en waar parkeervoorzieningen worden aangelegd. Hieronder de punten die in het Parkeernormenbeleid aan de orde komen:

- De parkeerbehoefte is afhankelijk van het type gebied.
- Bij verschillende functies is soms het drukste moment niet tegelijk en kan er gebruik worden gemaakt van "elkaars" parkeervoorziening.
- Wanneer parkeerregulering toepassen?
- Zijn parkeerplaatsen openbaar toegankelijk of juist niet?
- Hoe is het gebruik van verschillende soorten parkeervoorzieningen (zoals bijvoorbeeld garages)?
- Aan welke eisen moet een parkeervoorziening voldoen, zoals afmetingen voor een goed gebruik en sociale veiligheid?
- Hoe omgaan met bestaande woonwijken?
- Hoe omgaan met bestaande bouwplannen?

Het Parkeernormenbeleid geldt voor nieuwbouw-, uit- en inbreidingsplannen, alsmede functieveranderingen. Het Parkeernormenbeleid doet niets aan bestaande parkeertekorten in bestaande gebieden. Het voorkomt parkeerproblemen bij ontwikkelingen die nu en in de toekomst worden gerealiseerd.

Dit Parkeernormenbeleid is opgesteld in samenspraak met de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling.

Beoogd resultaat

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.

Argumenten

Voldoende en goed bruikbare parkeervoorzieningen

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

Eenduidige uitgangspunten bijruimtelijke plannen

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

Kanttekeningen

Afwijking van 'Stilstaan bij parkeren': vastlegging parkeernormen

Er is een kleine afwijking van de gestelde norm in 'Stilstaan bij parkeren'. In 'Stilstaan bij parkeren' is de norm vastgelegd als: *'De bovengrens in de categorie sterk stedelijk van de meest recente kencijfers van de CROW.'* Echter, voor de Wet ruimtelijke ordening is dit onvoldoende gespecificeerd en is het noodzakelijk om of specifieke getallen op te nemen of te verwijzen naar een specifieke publicatie met jaartal. Dit is uitgewerkt tot de volgende norm: *De bovengrens in de categorie sterk stedelijk van Publicatie 182, Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering, 3^e gewijzigde druk, september 2008, CROW.*

Afwijking van 'Stilstaan bij parkeren', toegevoegde woningcategorie

Binnen de gemeente Katwijk is een categorie bij de woningen toegevoegd. Het gaat hier om een kleine woning die alleen geschikt is voor eenpersoonshuishoudens. De grootte is daarbij maximaal 60 m².

Invloed op haalbaarheid van bouwplannen

Vanuit parkeren worden nu duidelijke uitgangspunten gesteld. Er zijn daarnaast ook uitgangspunten vanuit andere vakdisciplines. Een bouwplan komt integraal tot stand en de uitgangspunten vanuit de verschillende vakgebieden hebben invloed op het planeconomisch resultaat. 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 welke ambities de voorkeur wordt gegeven. Daarbij vindt een beoordeling en belangenafweging plaats met inachtneming van het gemeentelijke en algemene belang. Deze afwijkingsbevoegdheid is opgenomen in het Parkeernormenbeleid in §1.4.1 Afwijkingsbevoegdheid.

Het duurt enige tijd voordat het Parkeernormenbeleid in alle bestemmingsplannen is opgenomen

Bestemmingsplannen worden vastgesteld voor een periode van tien jaar. De inzichten op het gebied van parkeernormering en de toepassing daarvan kunnen in die periode wijzigen. Binnen de Wet ruimtelijke ordening moet voor de parkeernormering echter een getal of publicatie met datum worden genoemd. Hiermee is het niet mogelijk te voorkomen dat er plannen worden gemaakt die op het gebied van parkeernormering achterlopen op de laatste inzichten. Zodra de inzichten op het gebied van parkeernormering wijzigen, kan het in het slechtste geval nog tien jaar duren voordat dit in een bestemmingsplan is geëffectueerd.

Er wordt dan wel bij de ontwikkeling getracht aan de nieuwe inzichten te voldoen. Vergelijkbaar met §5.2 Lopende nieuwbouwplannen en de nieuwe parkeernorm uit dit Parkeernormenbeleid.

Middelen

N.v.t.

Uitvoering

Het Parkeernormenbeleid is uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen, bestemmingsplannen en bouwplannen.

Het Parkeernormenbeleid wordt gepubliceerd en gedurende zes weken ter inzage gelegd. Bezwaar of beroep indienen is niet mogelijk. Het is beleid dat voor eenieder geldt en er is geen concreet op een bepaald persoon betrekking hebbend besluit.

Bijlage(n)

- Het Parkeernormenbeleid (januari 2010)

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 rest bebouwde kom	27
Bijlage II: Tabel parkeernorm schil/overloop gebied	29
Bijlage III: Tabel parkeernorm centrumgebied	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 intergraal 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 onderscheid 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 m²		
voorziening	parkeernorm	eenheid
woning voor (startende) éénpersoonshuishoudens kleiner dan 60 m²	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). Hett 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 oorspronkelijke 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 historisch 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 achtnemend 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, Zwaai kom, parkeergarage Tramstraat (met bovengelegen 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 Vliegkamp 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 bezettinggraad 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 ontwerpogave 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.



Hoornspolder, grote anonieme openbare parkeerterreinen



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



E.A. Borgerstraat, 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 parkeerplaats



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.



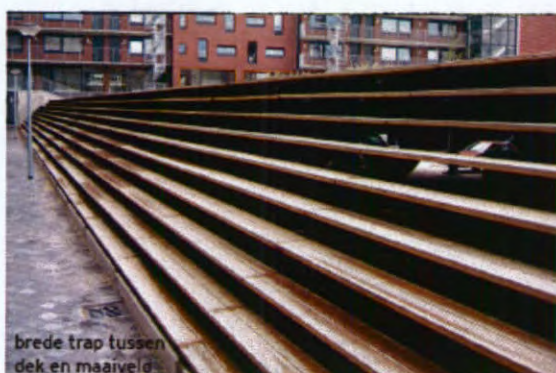
Afbeelding 3_4: voorbeelden functionele straat met parkeercoffer en voetgangersstraat.

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 ontwerpogave 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 verstoppelplekken 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

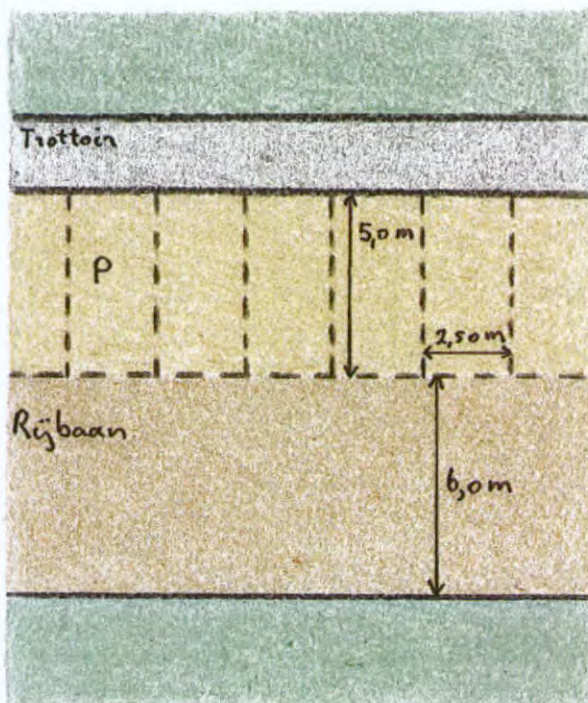
Parkeervoorzieningen in de openbare ruimte en parkeerterreinen (openbaar en privaat) worden ontworpen volgens de laatste CROW-richtlijnen. Deze afmetingen zijn bepaald opdat de meeste voertuigen zonder moeite de manoeuvre goed kunnen maken (zonder extra te steken). In deze afmetingen is rekening gehouden 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.

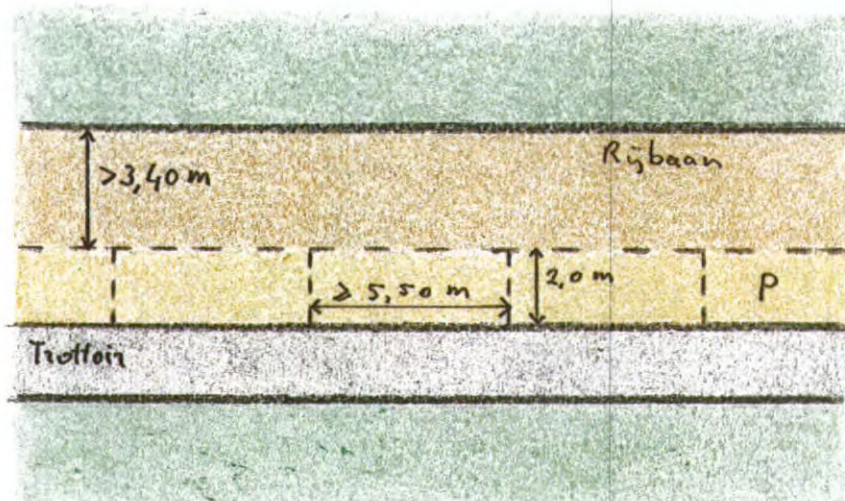
4.2.2 Langsparkeren voor personenauto's

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

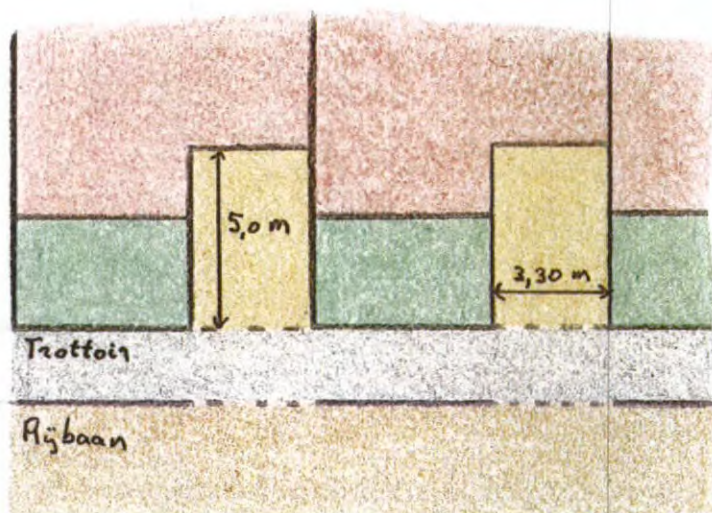
Voor parkeervoorzieningen op eigen terrein (niet zijnde een parkeerterrein) zijn geen landelijke richtlijnen opgesteld. Het gaat hier om opritten en garages.

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.

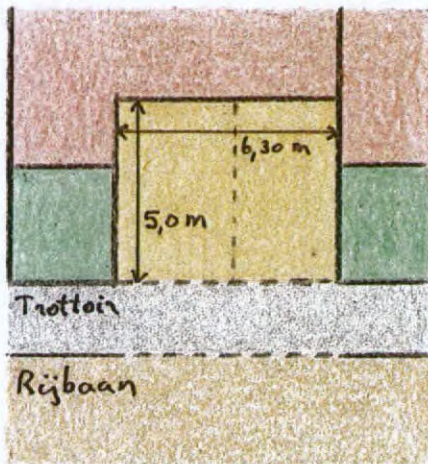


Afbeelding 4_3: Voorbeeld van een enkele oprit

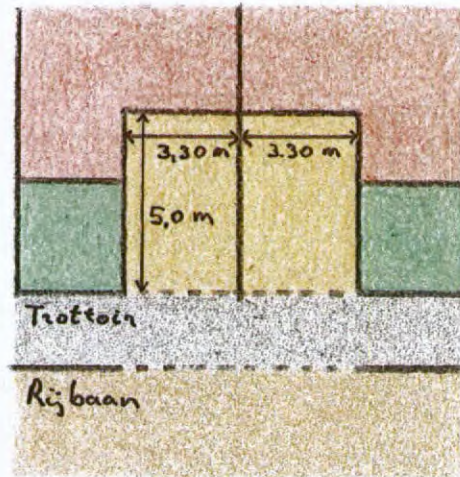
De lengte van de oprit. Voor de enkele oprit, dubbele oprit naast elkaar en de geschakelde oprit geldt en lengte van 5 m. Deze lengte komt overeen met de lengte van een haaksparkeervak. Alleen de lengte van een dubbele oprit achter elkaar is 11,0 m.

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.

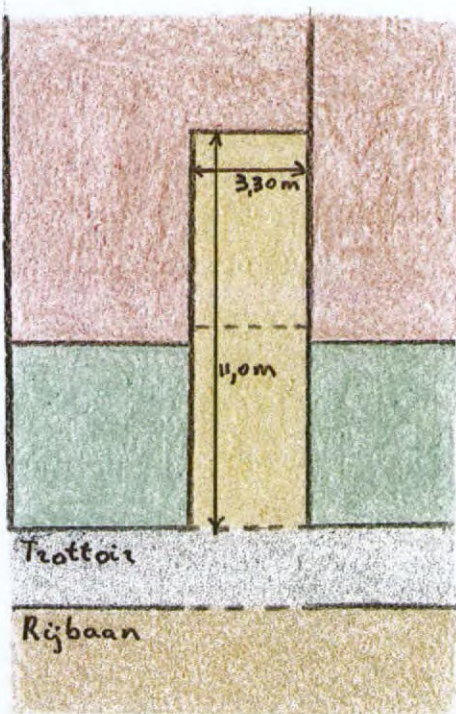
De breedte voor een dubbele oprit naast elkaar kan iets smaller, omdat er maar 1 keer ruimte voor een goed langslopen nodig is. Deze breedte is 6,30 m.



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 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 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	
bouwmart 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 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 m² BVO	
stadsdeelcentra	3,8	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)	6,5	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)	2,5	parkeerplaats per	100 m² BVO	
kantoor zonder baliefunctie	1,7	parkeerplaats per	100 m² BVO	
Bedrijven				
arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,6	parkeerplaats per	100 m² BVO	
arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, garage, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)	2,0	parkeerplaats per	100 m² BVO	
arbeidsextensief / bezoekersintensief (showroom)	1,0	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	0,7	parkeerplaats per	100 m² BVO	
bibliotheek	0,7	parkeerplaats per	100 m² 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 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 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
Parkeerbilans	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

Voorstel



<i>Aan</i>	: Burgemeester en Wethouders	<i>Kenmerk</i>	: 918420
<i>Status</i>	: Openbaar / Ter besluitvorming	<i>Datum</i>	: 24 april 2017
<i>Afdeling</i>	: Ruimte en Veiligheid	<i>Raad</i>	: Ja
<i>Medewerk(st)er</i>	: R. Boetekees	Ter kennisgeving	
<i>Telefoonnummer</i>	: 071 406	<i>Or</i>	: Nee
<i>Portefeuillehouder</i>	: Bent (Wethouder), van der K.J. (Klaas Jan)	<i>Communicatie</i>	: Nee
<i>Bijlage(n)</i>	: 2	<i>Evaluatie</i>	: Nee

Onderwerp:

Bijstelling prijsklasse indeling Parkeernormenbeleid Katwijk voor huurwoningen

Samenvatting:

Sinds het vaststellen van de nota Parkeernormenbeleid Katwijk in 2010 hebben zich verschillende ontwikkelingen voorgedaan die het wenselijk maken om een bijstelling van de prijsklasse indeling huurwoningen Parkeernormenbeleid Katwijk vast te stellen.

Voorgesteld wordt om het huidig Parkeernormenbeleid Katwijk voor huurwoningen aan te passen aan de huurliberalisatiegrens en de lokale invulling van de DAEB (Diensten van algemeen economisch belang).

Gevraagde beslissing:

- Vaststellen van het wijzigen van de prijsklasse indeling voor huurwoningen in het Parkeernormenbeleid Katwijk in:
 - goedkoop < de huurliberalisatiegrens
 - middelduur tussen goedkoop en duur
 - duur > de lokale invulling van de DAEB en niet DEAB (Diensten van algemeen economisch belang)

Intern advies	ja, RenV						Extern advies	nee
Circuleren B&W	Secr.	Burg.	Weth. I	Weth. II	Weth. III	Weth. IV		
Akkoord:								
Bespreken B&W-vergadering								

Besluit:

<i>Kenmerk</i>	: 918420
<i>Programma</i>	: Wegen, verkeer en vervoer
<i>Onderwerp</i>	: Bijstelling prijsklasse indeling Parkeernormenbeleid Katwijk voor huurwoningen.

Aanleiding en doel

Sinds het vaststellen van de nota Parkeernormenbeleid Katwijk in 2010 hebben zich ontwikkelingen voorgedaan die het wenselijk maken om een bijstelling van de prijsklasse indeling huurwoningen Parkeernormenbeleid Katwijk vast te stellen. In het huidige Parkeernormenbeleid Katwijk kennen we een prijsklasseindeling voor woningen van het I&M wat gebaseerd is op de kwaliteitskortingsgrens en aftoppingsgrens.

Vanuit de markt is herhaaldelijk het signaal gekomen dat de parkeereis voor sociale huurwoningen hoger ligt dan dat er in de praktijk aan autobezit is. In het Parkeernormenbeleid Katwijk van 2010 valt een deel van de sociale huurwoningen in de prijsklassen middelduur en duur. Dat betekent dat hier van een hoger autobezit wordt uitgegaan. Voor koopwoningen ligt dit onderscheid relatief gezien bij een hogere prijs van de woning.

Het CROW (de onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer) heeft in 2012 nieuwe kencijfers voor parkeren gepubliceerd. Er is voor gekozen om op dit moment geen herziening te doen van het Parkeernormenbeleid Katwijk maar dit mee te nemen in de Omgevingsvisie.

Voorgesteld wordt om het huidige Parkeernormenbeleid Katwijk tussentijds aan te passen aan de huurliberalisatiegrens en de lokale invulling van de DAEB (Diensten van algemeen economisch belang). De huurliberalisatiegrens bepaalt of het om een sociale-huurwoning (goedkoop) gaat of een middel dure woning/vrije sector woning is. De grens midden en duur is vastgesteld in de lokale invulling van de scheiding en splitsing voorstel DAEB en niet DAEB. Voor het bepalen van de huurgrenzen hanteren we de landelijke richtlijnen welke jaarlijks worden vastgesteld. In bijlage 1 is tevens opgenomen welke huurprijsgrenzen dat in 2017 zijn.

Dit betekent dat voor de huurwoningen pas bij een hogere huur de hogere parkeernormen gelden. Nieuwe aanvragen worden hierop getoetst.

Indicatoren (facultatief)

n.v.t.

Motivering voorstel

1.1. De voorgestelde parkeereis past beter bij de categorie huurwoningen

Sociale huurwoningen zijn bestemd voor huishoudens met een laag en laag-midden inkomen. Deze groep huishoudens kunnen qua autobezit niet gelijk gesteld worden aan huishoudens die een middeldure-dure koopwoning kunnen veroorloven (koopwoningen van € 200.000 of meer). Bijstelling is hier op z'n plaats.

1.2 Bouwontwikkelingen beter kansen geven

Bij de bouw van sociale huurwoningen is het realiseren van het hoge aantal parkeerplaatsen uit het Parkeernormenbeleid vaak een belemmering. De huurliberalisatiegrens en de lokale invulling van de DAEB zijn logische grenzen omdat deze landelijk worden gebruikt en jaarlijks worden geïndexeerd.

Kanttekeningen

n.v.t.

24 april 2017

Middelen

n.v.t.

Uitvoering

n.v.t.

Bijlage(n)

Bijlage 1: Bijstelling prijsklasse indeling Parkeernormenbeleid Katwijk voor huurwoningen.

Bijlage 2: Publicatie Bijstelling prijsklasse indeling Parkeernormenbeleid Katwijk voor huurwoningen.

Bijlage 1: Bijstelling prijsklasse indeling Parkeernormenbeleid Katwijk voor huurwoningen

Sinds het vaststellen van de nota Parkeernormenbeleid Katwijk in 2010 hebben zich verschillende ontwikkelingen voorgedaan die het wenselijk maken om een bijstelling van de prijsklasse indeling huurwoningen in het Parkeernormenbeleid Katwijk vast te stellen. Het CROW (de onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer & vervoer) heeft in 2012 nieuwe, meer gedifferentieerde kencijfers voor parkeren gepubliceerd. Er is voor gekozen om op dit moment geen volledige herziening te doen van het Parkeernormenbeleid Katwijk, maar dit mee te nemen in de Omgevingsvisie.

Voorgesteld wordt om het huidige Parkeernormenbeleid Katwijk d.d. 2010 tussentijds aan te passen aan de huurliberalisatiegrens, omdat dit beter past bij de parkeerbehoefte. In het huidige Parkeernormenbeleid Katwijk kennen we een prijsklasseindeling voor woningen van het I&M wat gebaseerd is op de kwaliteitskortingsgrens en aftoppingsgrens. De huurliberalisatiegrens bepaalt of het om een sociale-huurwoning gaat (goedkoop) of een woning in de vrije sector. Met dit nieuw beleid introduceren we drie prijsklasse indelingen voor huurwoningen waarmee de parkeereis wordt berekend. De actuele grens is na te lezen op de website van de rijksoverheid. De grens midden en duur is vastgesteld in de lokale invulling van de DAEB (Diensten van algemeen economisch belang) en niet DAEB. Voor het bepalen van de huurgrenzen hanteren we de landelijke richtlijnen hiervoor welke jaarlijks worden vastgesteld. Dit komt voor 2017 uit op onderstaand overzicht. Voor de koopwoningen veranderd we niets omdat de huidige prijsklasse indeling voldoet aan de behoefte.

Huurwoningen:

- Sociale huurwoning, goedkoop < € 710,68
- Huurwoning midden > € 710,68 / <€895,00
- Huurwoning, duur > € 895,00

Koopwoning:

Voor koopwoningen zijn de grenzen voor etagewoningen vastgesteld op;

- Woning goedkoop < € 200.000,-
- Woning midden € 200.000,- / € 350.000,-
- Woning duur > € 350.000,-

In bovenstaand overzicht wordt er geen verschil gemaakt in grondgebonden woningen en etagewoningen maar naar prijsklasse.

De parkeernorm, uit het huidige Parkeernormenbeleid Katwijk, zijn volgens onderstaand schema.

type woning	Centrum	Schil	Rest
	Tabel I	Tabel II	Tabel III
woningen goedkoop	1,2	1,4	1,6
woningen midden	1,4	1,6	1,8
woningen duur	1,5	1,7	2,0