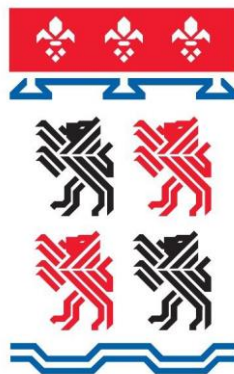


nota **P**arkeernormen en afkoopregeling **P**arkeren 2024

voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente Beverwijk

**gemeente
beverwijk**



Augustus 2023
vastgesteld raad: 12-10-2023
geldig vanaf 1 november 2023

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Waarom nieuw beleid?	3
1.2 Deze nota Parkeernormen	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Juridische basis parkeernormen.....	4
3. Parkeernormen Beverwijk.....	5
3.1 Parkeernormen.....	5
3.1.1 Gebruikersdeel en bezoekersdeel.....	5
3.1.2 Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone	5
3.1.3 Afwijkingen met CROW	6
3.2 Uitvoeringsregels bij parkeernormen	6
3.2.1 Centrale gedachte	6
3.2.2 Restcapaciteit	6
3.2.3 Rekenregels bepalen parkeereis	7
3.2.4 Acceptabele loopafstanden.....	9
3.2.5 Maatvoering parkeervakken	9
3.2.6 Reductie norm met deelauto's / MaaS	10
3.2.7 Hogere parkeereis	10
3.3 Fietsparkeervoorzieningen.....	10
4. Afkoopregeling parkeren.....	11
4.1 Waarom een afkoopregeling?.....	11
4.2 Wanneer afkoopregeling toepassen?	11
4.3 De regeling, de voorwaarden en de uitgangspunten.....	11
4.4 Het tarief van een parkeerbijdrage	12
4.5 Hardheidsclausule	13
Bijlage 1 Parkeernormen in Beverwijk	14
Bijlage 2 Gebiedsindeling parkeernormen	19
Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages	20
Bijlage 4 Reductiefactor bij uitbreiding	22
Bijlage 5 Rekenvoorbeelden.....	23
Bijlage 6 Richtlijnen fietsparkeervoorzieningen.....	27

1. Inleiding

Bij de toetsing van bouwplannen gebruik je parkeernormen om te kijken hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwe ontwikkeling moeten komen. In deze toets kijken we onder meer naar de mate waarin het bouwplan in de eigen parkeerbehoefte voorziet. Deze behoefte wordt zo goed mogelijk bepaald aan de hand van parkeernormen. Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.

Het parkeerbeleid van de gemeente Beverwijk is erop gericht om voor alle voorzieningen in de stad voldoende parkeerplaatsen te hebben en om eventuele schaarste aan parkeerruimte op een zo goed mogelijke wijze te verdelen (Parkeerverordening 2013¹). Bij nieuwe ontwikkelingen hanteert de gemeente Beverwijk parkeernormen om ervoor te zorgen dat het parkeren voor een auto in de nabije toekomst op een goede wijze mogelijk is. Daar waar het bij nieuwe ontwikkelingen lastig is om extra parkeerplaatsen te realiseren, zijn er mogelijkheden om onder voorwaarden de parkeerbehoefte af te kopen.

1.1 Waarom nieuw beleid?

De gemeente Beverwijk heeft het beleid voor de toepassing van parkeernormen vastgelegd in de nota Parkeernormen en Afkoopregeling parkeren 2020.²

In mei 2023 heeft het college haar plannen gedeeld en opengesteld voor participatie. De gemeente Beverwijk ziet ontwikkelingen waardoor de balans tussen het wonen en parkeren in het centrum uit elkaar begint te lopen. Het aantal inwoners groeit, terwijl de fysieke ruimte hetzelfde blijft. Naast de ambities voor nieuwe woningen heeft het college ook ambities om te vergroenen, om te werken aan de klimaatadaptie, om meer ruimte te bieden aan de voetgangers en de fietsers en om fijne verblijfplekken te creëren.

Het nieuw te ontwikkelen gebied Spoorzone Stads Kant kent een hogere dichtheid dan het bestaande bebouwde gebied. Hier passen andere parkeernormen bij, waarbij wordt uitgegaan van een lager autobezit dan nu gebruikelijk is.

Om deze ambities in te vullen worden maatregelen voorgesteld die gericht zijn op:

- het beter spreiden van de parkeervraag in het centrum;
- het sluiten van de kraan; zorgen voor een afname van het aantal parkeerders;
- het aanbieden van alternatieven;
- het opnieuw inrichten van de openbare ruimte.

Met het nieuwe beleid worden aanpassingen gedaan betreffende de parkeernormen, de tijden waarop betaald parkeren geldt, de acceptabele loopafstanden en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Tevens wordt het systeem rondom het betaald parkeren vereenvoudigd. De huidige blauwe zone wordt gefiscaliseerd waarmee één nieuwe grote zone betaald parkeren ontstaat. Binnen deze zone krijgen bewoners en bedrijven de mogelijkheid om tot maximaal twee parkeerontheffingen te ontvangen. Tevens wordt een nieuwe bezoekersregeling ingevoerd. Bij het opstellen is uitgegaan van de meest recente landelijke cijfers.

1.2 Deze nota Parkeernormen

In deze nota Parkeernormen staat hoe de gemeente Beverwijk de parkeernormen in de praktijk inzet. De normen zijn gebaseerd op landelijke cijfers van het CROW³. Deze cijfers zijn op basis van onderzoek tot

¹ Raadsbesluit 6 december 2012 met kenmerk 2012/50998

² Raadsbesluit 16 juli 2020 met kenmerk INT-20-54754

³ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek: inmiddels hét landelijk kennisplatform voor verkeer, vervoer en parkeren

stand gekomen en geven een zo goed mogelijke indicatie van de werkelijk parkeerbehoefte bij de verschillende functies. De parkeernormen geven een inschatting van de werkelijke behoefte. De gemeente Beverwijk wil met behoud van uniformiteit flexibiliteit hebben in het toepassen van de parkeernormen. Daarom staan er in dit document uitvoeringsregels en praktijkvoorbeelden, waarmee de toepasbaarheid van de parkeernormen vergroot.

1.3 Leeswijzer

In deze nota staat in hoofdstuk 2 het juridisch kader van het toepassen van parkeernormen. In hoofdstuk 3 komen de parkeernormen aan bod. Onderdeel hiervan zijn enkele uitvoeringsregels hoe de gemeente Beverwijk in de praktijk de normen hanteert, inclusief rekenvoorbeelden. In hoofdstuk 4 is de afkoopregeling opgenomen.

2. Juridische basis parkeernormen

Sinds 2014 moeten parkeervoorschriften in (nieuwe) bestemmingsplannen worden opgenomen⁴. Het verwijzen in de planregels naar vigerend parkeerbeleid is daarbij ook mogelijk. Op deze manier hoeft het bestemmingsplan zelf geen concrete normen te bevatten, maar staat er een verwijzing in het plan naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat, zoals de voorliggende nota Parkeernormen. Omdat een bestemmingsplan een planperiode van 10-20 jaar kent, biedt een verwijzing in de planregels naar vigerend parkeerbeleid (dat tussentijds kan worden aangepast) voordelen ten opzichte van een concrete parkeernorm.

In onze nieuwste bestemmingsplannen staat in de planregels een verwijzing naar het vigerend parkeerbeleid. Met de vaststelling van het Paraplubestemmingsplan Parkeernormen op 28 juni 2018 (INT-18-43537) is ook voor de oudere bestemmingsplannen een koppeling met deze nota parkeernormen gelegd (en de rechtsopvolgers daarvan).

⁴ Reparatielwet BZK 2014 d.d. 29 november 2014 en de wijziging van artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening d.d. 1 november 2014

3. Parkeernormen Beverwijk

Bij de ontwikkeling van bouwplannen moet de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd blijven. Parkeernormen bieden daarbij duidelijkheid. Nieuwe parkeernormen leiden echter niet tot een verplichting van de gemeente om in bestaande situaties extra parkeerplaatsen bij te bouwen.

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 3.1 de parkeernormen van de gemeente Beverwijk behandeld. Vervolgens wordt in paragraaf 3.2 'Uitvoeringsregels' aangegeven hoe de parkeernormen zich vertalen naar de parkeereis (en parkeeroplossing).

3.1 Parkeernormen

In deze paragraaf worden de gehanteerde parkeernormen van Beverwijk beschreven. In bijlage 1 is een totaaloverzicht opgenomen van de parkeernormen. Deze parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren). Dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers en geven dus een inschatting van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerbehoefte.

3.1.1 Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De parkeereis is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Per toepassing kunnen deze twee onderdelen leiden tot behoorlijk afwijkende eisen en in sommige gevallen vragen ze om verschillende oplossingen. Zo zal om praktische redenen het bezoekersdeel dat op eigenterrein wordt gerealiseerd openbaar toegankelijk moeten zijn.

De parkeernorm bestaat uit het aandeel voor vaste gebruikers, inclusief het bezoekersdeel van de parkeervraag (uitdrukt in een percentage of absoluut aantal). De weergegeven parkeernormen zijn dus inclusief bezoekersparkeren.

3.1.2 Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone

In de landelijke parkeercijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Beverwijk ligt in de één-na-hoogste categorie van stedelijkheid (CROW: sterk stedelijk). De gebiedsafbakening van het centrum en de schil rondom het centrum is opgenomen in bijlage 2. Aan deze gebiedsafbakening is het gebied Spoorzone Stadskant toegevoegd. Dit onderscheid is gemaakt, aangezien in deze zone andere normen gelden dan in het overige Centrum-gebied. Voor de rest van de bebouwde kom (waaronder Wijk aan Zee) en het buitengebied (buiten bebouwde kom) gelden afzonderlijke parkeernormen. De parkeernormen zijn hiermee voor het gehele grondgebied van de gemeente Beverwijk van toepassing.

We kiezen als parkeernorm de onderkant van de bandbreedte die de CROW aangeeft. Met de centrumfunctie die Beverwijk vervult is de beschikbare ruimte beperkt. Als we kijken naar alle claims op de openbare ruimte, vinden we parkeren belangrijk, maar geven we het niet de allerhoogste prioriteit. Een ander argument voor het toepassen van de onderkant van de bandbreedte is dat Beverwijk gezien de ligging binnen de Metropoolregio Amsterdam goed bereikbaar is per openbaar vervoer en per fiets. We investeren in (door)fietsroutes en voeren een actieve lobby voor beter openbaar vervoer. Het alternatief voor de auto wordt daarmee aantrekkelijker.

De parkeernormen zijn onderverdeeld en worden gepresenteerd naar de volgende hoofdgroepen:

- winkelen en boodschappen;
- onderwijs;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en (verblijfs)recreatie;
- gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen;
- wonen;
- werken.

3.1.3 Afwijkingen met CROW

De parkeernormen zijn gelijk aan de cijfers van het CROW. Op een aantal punten wijken de parkeernormen in deze nota om praktische redenen af van de CROW-cijfers:

- In de parkeernormen van de hoofdfunctie wonen wordt onderscheid gemaakt in bruto vloeroppervlak en het type woning (grondgebonden of gestapeld). Een onderscheid naar prijsklasse, huur/koop is in de praktijk niet praktisch. Vaak is bij aanvang van het project nog niet bekend welke marktwaarde de woningen vertegenwoordigen en of het koop/huur woningen zijn. Vloeroppervlak is daarentegen meestal wel objectief vooraf te bepalen.
- In de parkeernormen van de hoofdfunctie wonen wordt er een onderscheid toegevoegd, dit is het gebied Spoorzone Stads Kant. Dit volgt beleid dat in andere gemeenten met grote bouwplannen. Hierdoor ontstaat er een parkeernorm onderscheid tussen de volgende locaties: stationsgebied Spoorzone, centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied.
- In de parkeernormen van de hoofdfunctie werken wordt geen onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie en bedrijfsverzamelgebouwen. Bij de realisatie van kantoorpanden is op voorhand vaak niet vast te stellen welk(e) (combinatie van) type kantoren er zich zullen vestigen. Ook komt functieverandering in de loop van de tijd geregeld voor. We kiezen er daarom voor om het onderscheid tussen met en zonder baliefunctie niet op te nemen en te werken met één norm voor kantoren.
- Parkeernormen hebben in de huidige vorm een lineair karakter: een functie van een tweemaal zo grote omvang heeft volgens de parkeernormen een tweemaal zo grote parkeerbehoefte. In de praktijk vlakkt deze toename in parkeerbehoefte op enig moment af. Dit is zeker het geval in het centrum, waar het optimaal dubbelgebruik van parkeren door bezoekers in collectieve voorzieningen en in bepaalde mate ook het parkeertarief effect hebben op de parkeervraag. Er kan ook sprake zijn van dubbelgebruik van functies, waarbij bijvoorbeeld een bezoeker van detailhandel ook de horeca bezoekt. Voor stadscentra hanteren we daarom voor winkelfuncties met een hoog bezoekersaandeel een lagere parkeernorm.

3.2 Uitvoeringsregels bij parkeernormen

3.2.1 Centrale gedachte

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Beverwijk is bedoeld om bij nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. De parkeereis die wordt gesteld bij een bouwinitiatief is dat er op of nabij het bouwplan een parkeercapaciteit komt. De parkeercapaciteit moet op eigen terrein komen, tenzij er in de directe omgeving andere mogelijkheden zijn.

Centrale gedachte:

Bij de ontwikkeling van een locatie mag de parkeerdruk nu en in de toekomst niet worden afgewenteld op de directe omgeving, tenzij in de omgeving aantoonbaar structurele restcapaciteit aanwezig is.

Er zijn altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. Uitzonderingen zijn in specifieke omstandigheden mogelijk. Zonder aanvullende uitvoeringsregels is onduidelijk op welke wijze binnen de gemeente Beverwijk de parkeereis vastgesteld moet worden en wanneer en op welke wijze mogelijk ontheffing of vrijstelling van de parkeereis kan worden verkregen. Voor de praktische uitvoerbaarheid van parkeernormen zijn de aandachtspunten en uitvoeringsregels in deze paragraaf van toepassing.

3.2.2 Restcapaciteit

De gemeente wil bouwontwikkelingen stimuleren. Door het benutten van restcapaciteit in de omgeving van een bouwplan wordt het een ontwikkelaar makkelijker gemaakt. Vrijstelling op de parkeernorm is conform de centrale gedachte dus mogelijk, indien er voldoende restcapaciteit aanwezig is op het piekmoment van de betreffende functie (rekenregel 1 in 3.2.3), binnen de gestelde loopafstanden tot deze functie (3.2.4). De aanvrager dient dit in overleg met de gemeente aan te tonen met objectieve en representatieve parkeertellingen. Het gehele centrumgebied van Beverwijk (kaart bijlage 2) wordt voor de bepaling van de restcapaciteit, als één geheel beschouwd.

Een bezetting vanaf 75% wordt al door bezoekers als druk ervaren, terwijl een bezetting van 95% als vol wordt beschouwd. Het is raadzaam om een strategische reserve of –buffer te hanteren in de restcapaciteit. Het is verstandig om voor piekmomenten, zoals tijdens evenementen of seizoensgebonden bezoekerspieken, wat meer capaciteit achter de hand te hebben. Dit geldt ook voor onvoorziene zaken die invloed hebben op het parkeren, zoals een verdere toename van het autobezit of -gebruik. Gebruikmaking van restcapaciteit is daarom mogelijk tot een bezetting van 85%.

Ook wordt bij gebruikmaking van restcapaciteit in het centrum een bijdrage van €5.000,- gevraagd per benodigde parkeerplaats. Dit is verwerkt in de Afkoopregeling parkeren (zie 4.4). Deze vergoeding gebruiken we bij toekomstige ontwikkelingen in het centrum waar een parkeeroplossing voor nodig is.

3.2.3 Rekenregels bepalen parkeereis

De zes aanvullende rekenregels in deze paragraaf dienen ter vaststelling van de parkeereis. In bijlage 5 worden enkele rekenvoorbeelden gegeven.

Rekenregel 1: uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen: aanwezigheidspercentages

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven per functie een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. In sommige gevallen, met name bij grote ontwikkelingen, vindt een combinatie van functies plaats. In dat geval kan gekeken worden naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Omdat de parkeerbehoefte van een specifieke functie zich slechts op bepaalde momenten voordoet is dubbelgebruik met andere functies te realiseren, wat uit het oogpunt van kostenbesparing en optimaal gebruik van spaarzame ruimte voor alle partijen wenselijk is. Om dit dubbelgebruik te bepalen, zijn aanwezigheidspercentages nodig, zoals in bijlage 3 is uitgewerkt. Ook deze percentages komen van het CROW en kunnen als vertrekpunt worden toegepast in de parkeerbalans.

Door een parkeerbalans op te stellen, rekening houdende met aanwezigheidspercentages van de diverse functies, kan uiteindelijk een parkeereis worden bepaald. De aanwezigheidspercentages, die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans, kunnen alleen worden toegepast wanneer de parkeergelegenheid toegankelijk is voor de verschillende doelgroepen.

Opmerkingen:

- Specifieke of lokale omstandigheden, bijvoorbeeld zondagsopenstellingen detailhandel, kunnen ertoe leiden dat de aanwezigheidspercentages voor specifieke projecten aangepast moeten worden.
- Opmerking: In de praktijk blijkt dat dubbelgebruik onder vaste gebruikers moeilijk te organiseren is. Daarom wordt bij het bepalen van de parkeereis in eerste instantie niet uitgegaan van dubbelgebruik onder vaste gebruikers, maar wel onder bezoekers. Pas als de aanvrager kan aantonen dat maximaal dubbelgebruik in de praktijk reëel uitvoerbaar is, dan zal met het bepalen van de parkeereis hiermee rekening worden gehouden. Maximaal dubbelgebruik betekent bijvoorbeeld dat niemand de beschikking zal krijgen over een eigen parkeerplaats, maar dat alle plaatsen zwerfplekken zijn.
- Ook komt het geregeld voor dat een bedrijf meerdere functies in zich herbergt. Zo heeft een tuincentrum ook wel eens horeca. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan moet de parkeerbehoefte berekend worden naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een autodealer: de functies showroom en garage zijn vaak even sterk aanwezig.
- De aanwezigheidspercentages bepalen het maatgevend moment van een functie: wat wil zeggen dat op deze momenten de aanwezigheid 100% is / er een piekbehoefte is.

Rekenregel 2: berekenwijze parkeervoorziening bij woningen

Bij woningen wordt niet elke parkeerplaats op eigen terrein altijd als zodanig gebruikt. In een toekomstige woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn bijvoorbeeld mogelijk in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt alleen vaak dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat men auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeert.

Het theoretisch aanbod van parkeercapaciteit op eigen terrein is dus niet altijd het aanbod in de praktijk. In onderstaande tabel staan daarom enkele reductiefactoren voor parkeervoorzieningen op eigen terrein, die daar rekening mee houden. Op deze manier telt in de berekening van de parkeerbehoefte een garage, oprit of carport niet als volwaardige parkeerplaats mee.

Parkeervoorzieningen	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerkingen
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit minimaal 5 meter diep
lange oprit zonder garage / carport	2	1,0	oprit minimaal 11 meter diep
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit minimaal 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit minimaal 5 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	oprit minimaal 11 meter diep
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 4,5 meter breed

Tabel 1: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Rekenregel 3: berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop/nieuwbouw

Bij verbouwplannen wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Als je een pand sloopt of een andere functie geeft, hoeft een ontwikkelaar niet altijd de volledige parkeernorm van de nieuwe functie te realiseren. Er is namelijk mogelijk sprake van een parkeerrecht van de bestaande (te vervallen) functie op de openbare weg.

Op basis van de huidige parkeernormen passen we daarom bij verbouwplannen de volgende rekensystematiek toe:

- eerst wordt voor het maatgevend moment van de nieuwe functie uitgerekend wat de parkeerbehoefte is van de nieuwe functie over de week;
- daar wordt vanaf getrokken de parkeerbehoefte op hetzelfde maatgevend moment van de oude functie⁵, na aftrek van de plaatsen op eigen terrein;
- de parkeereis wordt vervolgens op de standaard wijze bepaald aan de hand van de berekende verschillen.

Bij deze berekening wordt gebruik gemaakt van de huidige parkeernormen. Deze geven immers de beste inschatting van de werkelijke behoefte.

Rekenregel 4: berekenwijze bij uitbreiding van een bestaande functie

Als een winkel of horecavoorziening uitbreidt en dus dezelfde functie houdt, dan betekent twee keer zo groot nog niet tweemaal zoveel bezoekers. In de meeste gevallen zal er sprake zijn van enige demping. Er is een zekere reductiefactor van toepassing op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de uitbreiding en van de grootte van de huidige functie. Een uitleg over deze reductiefactor staat in bijlage 4.

Rekenregel 5: compensatie bij bebouwing parkeerplaatsen

Bij bouwinitiatieven op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening of waar bestaande parkeercapaciteit verloren gaat, moet compensatie plaatsvinden van het bestaand parkeerareaal. Compensatie van het verlies aan capaciteit moet zodanig binnen het project plaatsvinden dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichtingen voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de vergunningaanvrager en de gemeente.

Bij gebiedsontwikkelingen en/of inbreilocaties is het denkbaar – zo niet onvermijdelijk – dat hierover (afwijkende) afspraken gemaakt worden. Uitgangspunt hierbij blijft dat er geen structureel nadelig effect op de parkeerdruk in de directe omgeving mag zijn.

Rekenregel 6: afronding

Afrondingen in de parkeereis vinden altijd plaats aan het eind van de berekeningen. Afronden vindt altijd naar boven plaats.

⁵ Indien niet duidelijk is wat de huidige of vroegere functie is, wordt aangesloten bij het omschreven gebruiksdoel uit de Basis Administratie Gemeenten (BAG)

3.2.4 Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op een acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. In tabel 2 staan de maximaal acceptabele loopafstanden, waarbinnen in principe de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW publicatie. De gemeente Beverwijk gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden als richtlijn voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. De maximale loopafstanden gelden dus niet voor bestaande situaties.

functie	maximaal acceptabel loopafstand
wonen (eerste auto)	100 meter
wonen (tweede en volgende auto)	250 meter
wonen bezoekers	250 meter
winkel centrumgebied	500 meter
winkel wijkwinkelcentrum	250 meter
supermarkt	100 meter
werkgelegenheid	800 meter
vrijtijdsvoorzieningen	600 meter
zorgvoorzieningen	100 meter
onderwijsvoorzieningen	150 meter

Tabel 2: Maximaal acceptabele loopafstanden nieuwe ontwikkelingen

Voor werknemers geldt dat zij over het algemeen een langere maximale loopafstand accepteren, vanwege hun relatief lange verblijfsduur. De genoemde loopafstanden bij de functies met een hoog aandeel bezoekers (zoals winkel-, onderwijs-, zorg- en vrijetijdsvoorzieningen) gelden dus voor de bezoekers van de functies. Voor werknemers geldt altijd een maximaal acceptabele loopafstand van 800 meter.

Loopafstanden niet in centrum Beverwijk

Er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen waarbij afwijken van de maximaal acceptabele loopafstanden legitiem is. Zo accepteert men in het centrum van Beverwijk, wat dichtbebouwd is, een langere loopafstand. Als je bijvoorbeeld naar een winkel op de Breestraat gaat, zou het niet moeten uitmaken of je op het Beverplein, Meerplein of op het parkeerterrein Halve Maan parkeert. Het ligt dan voor de hand om het centrumgebied als één geheel te beschouwen in de beoordeling op loopafstanden. De loopafstanden zijn daarom niet van toepassing in het gehele centrumgebied van Beverwijk (kaart bijlage 2). Dit gebied wordt, voor de bepaling van de restcapaciteit, als één geheel beschouwd.

3.2.5 Maatvoering parkeervakken

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Voor de toetsing van bouwplannen hanteren we de inrichtingseisen van Beverwijk, die eveneens gebaseerd zijn op de richtlijnen van het CROW.

3.2.6 Reductie norm met deelauto's / MaaS / deelfervoer

Als een ontwikkelaar in combinatie met het bouwplan deelauto's plaatst of een passende oplossing binnen het concept Mobility as a Service (MaaS) aanbiedt, is een reductie op de parkeernorm voor het gebruikersdeel (bewoners / werknemers) mogelijk. Daarvoor geldt een viertal voorwaarden:

1. het bouwplan ligt binnen een straal van 600 meter van het treinstation of binnen een straal van 100 meter van een bushalte van één van de frequente buslijnen 71/73/74/79;
2. het bouwplan ligt binnen 100 meter van een hoofdroute van het gemeentelijk fietsnetwerk;
3. het gebruik van deelauto's / MaaS moet voor de bewoners/gebruikers makkelijk en laagdrempelig zijn;
4. deelauto's / MaaS is voor langere tijd (>10 jaar) beschikbaar.

Als het bouwplan aan al deze voorwaarden voldoet, is een reductie van maximaal 10% op de parkeernorm (gebruikersdeel) mogelijk in het centrum Beverwijk.,

Het realiseren van 1 pp ten behoeve van een deelauto's / deelfervoer telt voor 4 pp voor de berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen (vuistregel CROW).

3.2.7 Hogere parkeereis

De gemeente Beverwijk behoudt zich altijd het recht om in overleg met de vergunningaanvrager een hogere parkeereis vast te stellen, om zodoende mogelijke tekorten in de directe omgeving te kunnen compenseren. De kosten voor deze extra parkeerplaatsen komen in dat geval volledig voor rekening van de gemeente Beverwijk.

3.3 Fietsparkeervoorzieningen

De gemeente Beverwijk hanteert voor het fietsparkeren de richtlijnen uit publicatie 291 van het CROW (Leidraad Fietsparkeren). In de directe nabijheid van belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties moeten fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. In de 'richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers van solitaire voorzieningen' van het CROW wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste bestemmingslocaties met een richtlijn voor de capaciteitsbepaling voor het aantal fietsparkeervoorzieningen.

In bijlage 6 van deze nota staan voor de meest voorkomende functies de richtlijnen voor fietsparkeren weergegeven. Het betreft hier dus richtlijnen, geen verplichte normen. Over het algemeen geldt daarbij dat indien de functie een sterke OV-concurrentie, een grote bovenwijkse- of regiofunctie en/of een perifere ligging heeft, de ondergrens van de richtlijn genomen kan worden. Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij woonfuncties is gewaarborgd in het Bouwbesluit.

4. Afkoopregeling parkeren

4.1 Waarom een afkoopregeling?

De parkeernormen uit hoofdstuk 3 worden toegepast bij de toetsing van nieuwe bouwontwikkelingen, om te bepalen wat de parkeerbehoefte is. Het parkeernormenbeleid van de gemeente Beverwijk is bedoeld om bij nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. De parkeereis die wordt gesteld bij een bouwinitiatief is dat er op eigen terrein een parkeeroplossing komt.

In een aantal gevallen kunnen belangrijke ontwikkelingen niet voorzien in voldoende parkeeraanbod op eigen terrein. Ook kan het zijn dat er in de directe omgeving van de ontwikkeling onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is. Bovendien bestaat vanuit de optiek van kwaliteit van de openbare ruimte veelal de wens dat het parkeren zich niet versnipperd in een (winkel)gebied, maar dat het parkeren op een aantal locaties centraal wordt georganiseerd. Daarom zal er ook de mogelijkheid worden gecreëerd om, als de kansen daarvoor aanwezig zijn, de parkeervraag op een andere manier op te lossen. Als dan de in de normen vermelde vrijstellingen niet van toepassing zijn, kan een afkoopregeling daarbij een oplossing bieden. Dit hoofdstuk beschrijft de Afkoopregeling parkeren.

4.2 Wanneer afkoopregeling toepassen?

In paragraaf 3.2 staat dat als een aanvrager niet volledig op eigen terrein aan de parkeereis kan voldoen, er gekeken wordt naar de mogelijkheden die de gemeente heeft in de openbare ruimte. Als er in de directe omgeving van het bouwplan restcapaciteit beschikbaar is, kan er vrijstelling worden gegeven op het realiseren van de bij het bouwplan behorende parkeereis. Deze vrijstelling geldt als er aantoonbaar voldoende restcapaciteit is in de directe omgeving van het bouwplan. Voor gebruikmaking van aanwezige restcapaciteit (3.2.2) is ook een financiële bijdrage vereist.

Voor bouwplannen die geen gebruik kunnen maken van deze vrijstellingen op de parkeereis – lees niet aan de voorwaarden kunnen voldoen – is er de voorliggende Afkoopregeling parkeren. Het gaat dan om situaties waarbij er op eigen terrein geen capaciteit gerealiseerd kan worden én waarbij er op objectieve wijze is aangetoond dat er geen of onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte in de directe omgeving van het bouwplan. Alleen in deze gevallen resteert deze Afkoopregeling parkeren.

4.3 De regeling, de voorwaarden en de uitgangspunten

Het college *kan* op grond van de afkoopregeling – onder voorwaarden – de realisatieplicht van de bij het bouwplan horende parkeereis *als gunst* richting de ontwikkelaar overnemen. Als tegenprestatie stort de ontwikkelaar een financiële bijdrage in het parkeerfonds. De middelen in het parkeerfonds kunnen vervolgens door de gemeente worden gebruikt voor de toekomstige realisatie van parkeervoorzieningen of worden aangewend om reeds gerealiseerde parkeerplaatsen te bekostigen. Op die manier kan het totale gemeentelijke parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid in Beverwijk gewaarborgd.

Belangrijke voorwaarde is dat de gemeente pas een ontwikkelaar in de gelegenheid stelt om (een deel van) de parkeereis af te kopen, als er conform het parkeernormenbeleid duidelijk is dat er in de directe omgeving niet of onvoldoende openbare restcapaciteit beschikbaar is. Daarbij gelden een aantal uitgangspunten, die hierna toegelicht worden.

- Onevenredig hoge kosten

Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein in eerste instantie niet mogelijk lijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van onevenredige hoge kosten dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.

- **Gunst**

Gebruik maken van de afkoopregeling parkeren is geen recht van de initiatiefnemer, maar een gunst van de gemeente die zij onder bepaalde omstandigheden kan verlenen. De gemeente kan altijd besluiten om een ontwikkelaar geen gebruik te laten maken van deze afkoopregeling.

- **Afspraken vastleggen**

Indien besloten wordt dat er gebruik wordt gemaakt van de afkoopregeling, worden de afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar vastgelegd in een besluit door het college (brief aan ontwikkelaar). In dit besluit komt in ieder geval te staan:

- de locatie van het bouwplan;
- de te realiseren parkeereis;
- de financiële bijdrage en het betaalmoment;
- de locatie van de te realiseren parkeercapaciteit (indien overeengekomen);
- de tijdsperiode waarbinnen de parkeercapaciteit gerealiseerd wordt (indien overeengekomen).

Dit besluit moet voor- of gelijktijdig met het verlenen van de omgevingsvergunning genomen worden.

- **Niet altijd aanleg parkeerplaatsen**

De gemeente gebruikt de parkeerbijdrage voor het in stand houden van voldoende parkeercapaciteit in en rond het bouwplan. Dat betekent niet dat er in alle gevallen fysiek extra parkeerplaatsen bijgebouwd worden. Ook andere vormen om meer capaciteit te realiseren zijn denkbaar, zoals parkeerregulering (betaald parkeren en/of parkeerontheffingshouders). Er blijft dan geen verplichting open staan voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen, tenzij dit overeengekomen wordt.

- **Gebruik parkeerplaatsen**

De parkeerplaatsen die in dit kader worden gerealiseerd, zijn in principe voor iedereen toegankelijk. De aanvrager van een omgevingsvergunning kan geen rechten of garanties ontlenen zoals (gratis) parkeren in de openbare ruimte en/of in een gebouwde parkeervoorziening. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht. Tevens wordt er geen garantie afgegeven dat de plaatsen ook te allen tijde voor de gebruikers en bezoekers van de nieuwe functie beschikbaar zijn. Het betreft namelijk openbare plaatsen. De parkeerbijdrage moet dan ook niet gezien worden als een aanbetaling op het gebruik van de plaatsen, maar als het afkopen van de verplichting zelf te voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarna volgen nog de reguliere kosten (als die er zijn) voor het gebruik van de plaatsen, al dan niet via een parkeerontheffing.

4.4 Het tarief van een parkeerbijdrage

In het centrum is een aanvullende parkeervraag vanwege ruimtelijke beperkingen feitelijk alleen oplosbaar in gebouwde parkeervoorzieningen. De kosten voor aanleg en beheer en onderhoud van deze plaatsen zijn aanzienlijk. Vanuit exploitatieoogpunt zijn extra bezoekers (kortparkeerders) in een parkeergarage gunstiger dan vaste gebruikers (abbonementhouders).

Vandaar dat in de vergoeding die betaald moet worden bij het oplossen van de parkeervraag in de openbare ruimte onderscheid gemaakt wordt tussen vaste gebruikers van een functie en bezoekers. Buiten het centrum is het onderscheid tussen de behoefte van bezoekers en vaste gebruikers ook van belang. Immers is tussen bezoekers onderling makkelijker dubbelgebruik te realiseren.

De huidige afkooptarieven zijn gebaseerd op de kosten voor diverse uitvoeringsvormen. De voorgestelde bijdragen gaan uit van de locatie (centrum of daarbuiten), verschijningsvorm (bovengronds) en de doelgroep (bezoekers of vaste gebruikers). Voor het berekenen van de hoogte voor de parkeerbijdrage wordt de parkeereis niet afgerond. Deze bijdragen worden gestort in de egalisatiereserve Parkeren.

De parkeerbijdragen staan in tabel 3. Deze bedragen zijn exclusief BTW en per parkeerplaats, prijspeil 2024. Deze bedragen worden jaarlijks verhoogd met een indexpercentage van 2%.

Parkeerbijdrage	voor gebruikersdeel		voor bezoekersdeel		bij gebruikmaking restcapaciteit	
centrum ⁶	> 0,1 pp	€ 25.762	> 0,1 pp	€ 12.881	> 0,1 pp	€ 5.412
overig	> 0,1 pp	€ 3.193	> 0,1 pp	€ 1.948	> 0,1 pp	€ 1.624

Tabel 3: Afkoopbedragen per parkeerplaats (pp), prijspeil 2024

4.5 Hardheidsclausule

De vergunninghouder is verplicht het door het bevoegd gezag vastgestelde bedrag in het parkeerfonds te storten, tenzij het bevoegd gezag van mening is dat op grond van gewichtige omstandigheden deze verplichting achterwege dient te blijven. Daarbij kan het bevoegd gezag een onderscheid maken tussen enerzijds de reguliere parkeerbijdragen voor gebruikers- en bezoekersdeel en anderzijds de bijdrage bij gebruikmaking van restcapaciteit.

⁶ Centrumgebied zoals gedefinieerd in bijlage 2

Bijlage 1 Parkeernormen in Beverwijk

Alle opmerkingen genummerd met een cijfer staan onderaan bijlage 1.

wonen functie	eenheid	Spoorzone Stadskant	centrumgebied	Centrum-schil, schil en sector Theater	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	Bezoekers Spoorzone Stadshart	opmerkingen
grondgebonden woning									
woning zeer groot (>140 m ² bvo)	per woning	0.6	1.2	1.4	1.7	1.9	0.3	0.15	bvo conform NEN 2580 / opm. grens groot gesteld op + 140 m ²
woning groot (90-140 m ² bvo)	per woning	0.6	1.1	1.3	1.6	1.8	0.3	0.15	
woning midden (60-90 m ² bvo)	per woning	0.6	1.0	1.2	1.4	1.6	0.3	0.15	
woning klein (40-60 m ² bvo)	per woning	0.6	0.7	0.9	1.1	1.0	0.3	0.15	
woning zeer klein (<40 m ² bvo)	per woning	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	0.3	0.15	
gestapelde woning									
woning zeer groot (>120 m ² bvo)	per woning	0.6	1.0	1.2	1.5	1.7	0.3	0.15	
woning groot (80-120 m ² bvo)	per woning	0.6	0.9	1.1	1.3	1.5	0.3	0.15	
woning midden (60-80 m ² bvo)	per woning	0.4	0.8	0.9	1.1	1.2	0.3	0.15	
woning klein (40-60 m ² bvo)	per woning	0.4	0.7	0.8	1.0	1.0	0.3	0.15	
woning zeer klein (<40 m ² bvo)	per woning	0.4	0.5	0.5	0.6	0.6	0.3	0.15	
kamerverhuur zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0.1	0.5	0.5	0.6	0.6	0.2 per woning	0.05	
kamerverhuur studenten, niet-zelfstandig	per kamer	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2 per woning	0.1	
tiny house	per woning	0.4	0.5	0.5	0.6	0.6	0.3	0.1	
serviceflat / aanleunwoning	per woning	0.1	0.2	0.8	0.9	1.0	0.3	0.05	*1

werken functie	eenheid	centrumgebied en Spoorzone Stadskant	Centrum-schil, schil en sector Theater	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
commerciële dienstverlening (kantoor met en/of zonder baliefunctie)	per 100 m ² bvo	1.3	1.6	2.0	3.3	15%	
bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m ² bvo	1.1	1.5	1.9	2.1	5%	exclusief parkeren vrachtwagen
bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m ² bvo	0.4	0.5	0.7	0.8	5%	exclusief parkeren vrachtwagen
bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m ² bvo	0.8	1.1	1.3	1.7	10%	gelijkwaardige mix van kantoren, arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

onderwijs functie	eenheid	centrumgebied en Spoorzone Stadskant	Centrum-schil, schil en sector Theater	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m ² bvo	0.8	1.0	1.1	1.4	0%	excl. kiss & ride
basisschool	per leslokaal	0.5	0.5	0.5	0.5	0%	excl. kiss & ride
kiss & ride	per 100 leerlingen	5.5	5.5	5.5	5.5	100%	
middelbare school	per 100 leerlingen	2.3	3.0	3.3	3.9	11%	bezoekers zijn leerlingen
ROC	per 100 leerlingen	3.2	3.8	4.2	4.9	7%	bezoekers zijn leerlingen
avondonderwijs / vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	3.0	4.0	5.0	9.5	95%	bezoekers zijn studenten

horeca en (verblijfs)recreatie functie	eenheid	centrumgebied en Spoorzone Stadskant	Centrum-schil, schil en sector Theater	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
bungalowpark (huisjescomplex)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1.5	2.0	91%	
camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1.1	90%	excl. 10% gasten van bezoek
1* hotel	per 10 kamers	0.3	0.7	2.2	4.4	77%	
2* hotel	per 10 kamers	1.1	1.9	3.6	6.0	80%	
3* hotel	per 10 kamers	1.5	2.6	4.2	6.3	77%	
4* hotel	per 10 kamers	2.7	4.4	6.3	8.5	73%	
5* hotel	per 10 kamers	4.2	6.8	9.3	11.8	65%	
discotheek	per 100 m ² bvo	4.1	10.3	16.4	18.8	99%	
café / bar / cafetaria	per 100 m ² bvo	4.0	4.0	5.0	n.v.t.	90%	*2
restaurant (incl. fastfood)	per 100 m ² bvo	8.0	8.0	12.0	n.v.t.	80%	*2
evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	per 100 m ² bvo	3.0	4.0	5.0	n.v.t.	99%	*2

winkelen en boodschappen functie	eenheid	centrumgebied en Spoorzone Stadskant	Centrum-schil, schil en sector Theater	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
bouwmarkt	per 100 m ² bvo	n.v.t.	1.5	2.0	2.2	87%	
tuincentrum	per 100 m ² bvo	n.v.t.	2.0	2.3	2.6	89%	incl. buitenruimte
bruin- en witgoedzaken	per 100 m ² bvo	2.9	4.8	6.6	8.5	90%	
woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4.0	4.4	95%	kengetallen gebaseerd op vestiging van ca. 25.000 m ²
kringloopwinkel	per 100 m ² bvo	n.v.t.	0.9	1.4	2.0	89%	
meubel-/woonboulevard	per 100 m ² bvo	n.v.t.	1.6	2.0	n.v.t.	93%	
outletcentrum	per 100 m ² bvo	n.v.t.	7.8	8.6	9.4	94%	
grote supermarkt (XL)	per 100 m ² bvo	4.9	5.8	6.7	n.v.t.	84%	(zeer) uitgebreid assortiment met hoog serviceniveau, verkoopvloeroppervlakte 2.500- 4.000 m ² wvo
supermarkt (fullservice)	per 100 m ² bvo	2.1	3.0	3.9	n.v.t.	93%	met speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood; verkoopvloeroppervlak 1.000- 2.000 m ² wvo
buurtsupermarkt	per 100 m ² bvo	0.9	1.7	2.4	n.v.t.	89%	kleinere supermarkt (<600 m ² wvo) met een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied
groothandel specialist	per 100 m ² bvo	n.v.t.	4.9	4.9	n.v.t.	80%	bv. levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen
groothandel algemeen	per 100 m ² bvo	n.v.t.	5.4	5.4	n.v.t.	80%	grootschalige detailhandelsvestiging
winkel centrum Beverwijk	per 100 m ² bvo	2.9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	88%	
winkel Plantage/Wijkerbaan/Marlo	per 100 m ² bvo	n.v.t.	3.3	4.1	n.v.t.	79%	
winkel Wijk aan Zee	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2.7	n.v.t.	72%	
winkel elders	per 100 m ² bvo	n.v.t.	2.7	3.5	n.v.t.	76%	
De Bazaar	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4.0	n.v.t.	90%	
weekmarkt	per 100 m ² bvo	0.15	0.15	0.15	n.v.t.	85%	*2 norm per m ¹ kraam (kraam = 6 m ² bvo). Indien geen parkeren achter kraam, dan +1,0 pp per standhouder

sport, cultuur en ontspanning	eenheid	centrumgebied en Spoorzone Stadskant	Centrum-schil, schil en sector Theater	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
functie							
bowlingcentrum	per baan	1.1	1.7	2.3	2.3	89%	
biljartcentrum	per tafel	0.6	0.8	1.1	1.5	87%	
dansstudio	per 100 m ² bvo	1.0	3.3	4.9	6.9	93%	
fitnesstudio / sportschool	per 100 m ² bvo	0.9	2.9	4.2	6.0	87%	
fitnesscentrum	per 100 m ² bvo	1.2	3.9	5.7	6.9	90%	
sporthal / sportzaal	per 100 m ² bvo	1.0	1.7	2.4	3.2	95%	let op bij grotere aantallen bezoekers
indoorspeeltuin (kinderspeelhal) klein-gemiddeld	per 100 m ² bvo	0.4	1.2	1.9	2.6	98%	1500-3500 m ² bvo >3500 m ² bvo: zie CROW
tennishal	per 100 m ² bvo	0.2	0.3	0.4	0.4	87%	
squashhal	per 100 m ² bvo	1.5	2.3	2.6	3.1	84%	
zwembad overdekt	per 100 m ² bassin	n.v.t.	9.7	10.5	12.3	97%	* 3
zwembad openlucht	per 100 m ² bassin	n.v.t.	9.1	11.9	14.8	99%	* 3
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	8.8	9.8	99%	
sauna, hammam	per 100 m ² bvo	2.0	4.1	6.1	6.8	99%	
bibliotheek	per 100 m ² bvo	0.2	0.5	0.8	1.1	97%	
bioscoop	per 100 m ² bvo	2.2	6.9	10.0	12.7	94%	* 4
filmtheater / filmhuis	per 100 m ² bvo	1.6	4.2	6.7	8.9	97%	* 4
theater / schouwburg	per 100 m ² bvo	5.8	6.4	8.3	10.5	87%	100 zitplaatsen is 300 m ² bvo
casino	per 100 m ² bvo	5.2	5.6	6.0	7.5	86%	
volkstuint	per 10 tuinen	n.v.t.	1.1	1.2	1.3	100%	
jachthaven	per ligplaats	0.5	0.5	0.5	0.5	100%	*2
manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	0.3	0.3	90%	*2
kinderboerderij	per boerderij	0.4	1.2	1.9	2.6	97%	
museum	per 100 m ² bvo	0.3	0.5	0.9	n.v.t.	95%	*2
sportveld	per hectare netto terrein	13.0	13.0	13.0	13.0	95%	*2 parkeerkencijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
golfbaan (18 holes)	per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	85.6	108.3	98%	18-holes = 60-70 ha

gezondheid en (sociale) voorzieningen functie	eenheid	centrumgebied en Spoorzone Stadskant	Centrum-schil, schil en sector Theater	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1.8	2.2	2.7	3.0	57%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1.0	1.2	1.5	1.7	57%	
consultatiebureau	per behandelkamer	1.0	1.3	1.6	1.9	50%	
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1.3	1.6	1.9	2.2	55%	
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1.2	1.5	1.8	2.1	38%	
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1.3	1.7	2.1	2.4	47%	
apotheek	per 100 m ² bvo	2.0	2.5	2.9	n.v.t.	45%	
ziekenhuis	per 100 m ² bvo	1.3	1.5	1.6	1.9	29%	*5
crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	25.1	25.1	99%	
begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	26.6	26.6	97%	
religiegebouw	per zitplaats	0.1	0.1	0.1	n.v.t.	99%	*2
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0.5	0.5	0.5	n.v.t.	60%	*2 *6

Algemeen: norm is wat moet, meer capaciteit mag.

*1 Definitie aanleunwoning/serviceflat: zelfstandige woonruimte voor ouderen of (licht) verstandelijk gehandicapten waarbij wel een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling bestaat. Het zijn vaak woningen in de directe nabijheid van (of behoren tot) een zorginstelling, waarbij de mogelijkheid bestaat om desgewenst gebruik te maken van de diensten van de zorginstelling. Het autobezit zal beperkt zijn. De te realiseren plaatsen zijn vooral bedoeld voor het opvangen van bezoek.

*2 Van deze functie kunnen alleen globale parkeercijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet maatwerk toegepast worden.

*3 Parkeerbehoefte combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kengetallen overdekt per 100 m² bassin en kengetallen openlucht per 100 m² bassin.

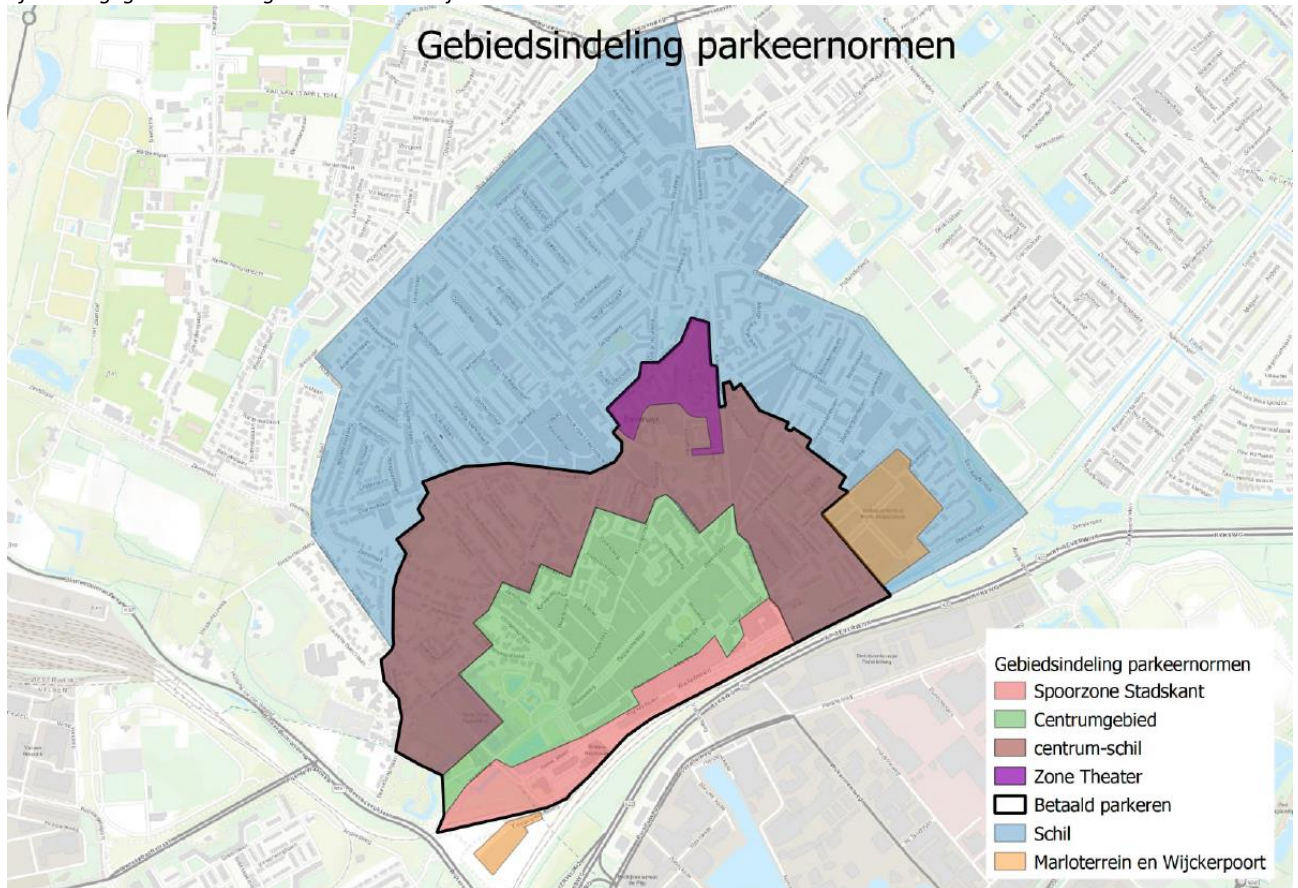
*4) 1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Bij bioscopen/filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

*5) Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden.
- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats.
- medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats).

*6) Definitie verpleeg-, verzorgingstehuis: zorgplaatsen waarbij de (bejaarde) bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van bezoek en personeel.

Afbeelding: gebiedsindeling Centrum Beverwijk.



In Beverwijk Centrum geldt één zone betaald parkeren. In deze zone wordt een viertal gebieden onderscheiden, waarin verschillende parkeernormen gelden. Het betreft de gebieden Spoorzone Stadskant (rood), Centrumgebied (groen), Sector Theater (paars) en Centrum-Schil (bruin). In de sector theater gelden andere tijden voor het betaald parkeren.

In de overige gebieden geldt geen betaald parkeren. Dit geldt voor de Schil (blauw), het Marloterrein en de Wijckerpoort (oranje).

Indien een straat geheel buiten of binnen het gebied valt, geldt dit voor alle percelen aan weerszijden van de Weg.

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

wonen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer- kingen
woningen bewoners	50	50	90	100	80	60	80	70	
aanleunwoning en serviceflat	50	50	90	100	80	60	80	70	
bezoekers	10	20	80	0	70	60	80	70	
werken	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer- kingen
kantoren, bedrijven	100	100	5	0	5	0	0	0	
commerciële dienstverlening (bank, makelaar, etc)	100	100	5	0	75	0	0	0	*1
winkelen en boodschappen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer- kingen
bouwmarkt, tuincentrum, woonwarenhuis (zeer groot), meubel-/woonboulevard, outletcentrum, groothandel levensmiddelen	30	60	70	0	80	100	0	0	*2 *3
bruin- en witgoedzaken, kringloopwinkel, showroom	30	60	10	0	75	100	0	0	*2 *3
supermarkt (fullservice)	30	60	40	0	80	100	40	0	*2
centrum Beverwijk, wijkcentrum (Plantage, Wijkerbaan), buurt- en dorpscentrum (Wijk aan Zee)	30	60	10	0	75	100	0	0	*2 *3
De Bazaar	0	0	0	0	0	100	0	100	
weekmarkt	100	100	0	0	0	0	0	0	
sport, cultuur en ontspanning	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer- kingen
bowlingcentrum, biljartcentrum	10	40	100	0	100	60	100	100	
sportschool, dansstudio, sporthal, sportzaal	50	50	100	0	100	100	100	75	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	30	100	100	0	100	100	80	100	
tennisal, squashhal, zwembad	50	50	100	0	100	100	100	75	
sportveld	25	25	50	0	50	100	25	100	
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum), sauna, hammam	30	50	100	0	100	100	90	100	
bibliotheek	30	70	100	0	100	90	0	0	
bioscoop, filmtheater / filmhuis, theater / schouwburg	5	25	90	0	90	40	100	40	
casino	15	30	90	0	90	60	100	60	
volkstuin	10	50	75	0	75	100	40	80	
jachthaven	50	100	80	80	80	100	80	100	
manege (paarden)	10	40	100	0	100	100	60	100	
museum	20	45	0	0	0	100	0	90	
horeca en (verblijfs)recreatie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer- kingen
bungalowpark (huisjescomplex), camping (kampeerterrein)	30	40	80	80	80	100	100	100	
hotel	30	40	100	100	100	80	100	80	
discotheek	0	0	80	80	80	0	100	0	
café / bar / cafetaria	30	40	90	0	85	75	100	45	
restaurant	30	40	90	0	95	70	100	40	
evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	100	100	0	0	0	100	0	0	*2

gezondheid en (sociale) voorzieningen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmerkingen
huisartsenpraktijk (-centrum), fysiotherapiepraktijk (-centrum), consultatiebureau, consultatiebureau voor ouderen, gezondheidscentrum, tandartsenpraktijk (-centrum)	100	75	10	0	10	10	10	10	
apotheek	100	75	10	0	10	0	0	0	*1
ziekenhuis medewerkers	75	100	40	25	40	40	40	40	
ziekenhuis – patiënten en bezoekers	60	100	60	5	60	60	60	60	
begraafplaats / crematorium	100	100	10	0	10	100	10	100	
religiegebouw	10	20	70	0	10	10	100	70	*4
verpleeg- en verzorgingstehuis	100	100	50	25	50	100	100	100	
onderwijs	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmerkingen
kinderdagverblijf (crèche)	100	100	0	0	0	0	0	0	
basisschool, middelbare school, ROC	100	100	0	0	0	0	0	0	
avondonderwijs	0	0	100	0	100	0	0	0	
vrijtijdsonderwijs	-	-	-	-	-	-	-	-	*5

*1 Bij openstelling op zaterdagmiddag geldt 75%

*2 Bij zondagsopenstelling gelden op zondagmiddag dezelfde aanwezigheidspercentages als zaterdagmiddag

*3 Bij openstelling op zaterdagavond geldt 70%

*4 Bij moskee maatgevend moment werkdagmiddag en zaterdagmiddag

*5 Op moment van openstelling geldt 100%

Bijlage 4 Reductiefactor bij uitbreiding

Een verdubbeling van het vloeroppervlak van een functie betekent niet altijd dat er ook een verdubbeling van de parkeerbehoefte zal zijn. Er is een zekere reductiefactor van toepassing op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de uitbreiding en van de grootte van de huidige functie.

Stel de oorspronkelijke functie heeft een bruto vloeroppervlak (bvo) van x_1 en de geplande uitbreiding een bvo van x_2 . Dan wordt de reductiefactor y berekend als het maximum van x_1 en x_2 gedeeld door de som van x_1 en x_2 . De formule voor deze reductiefactor (y) is de volgende:

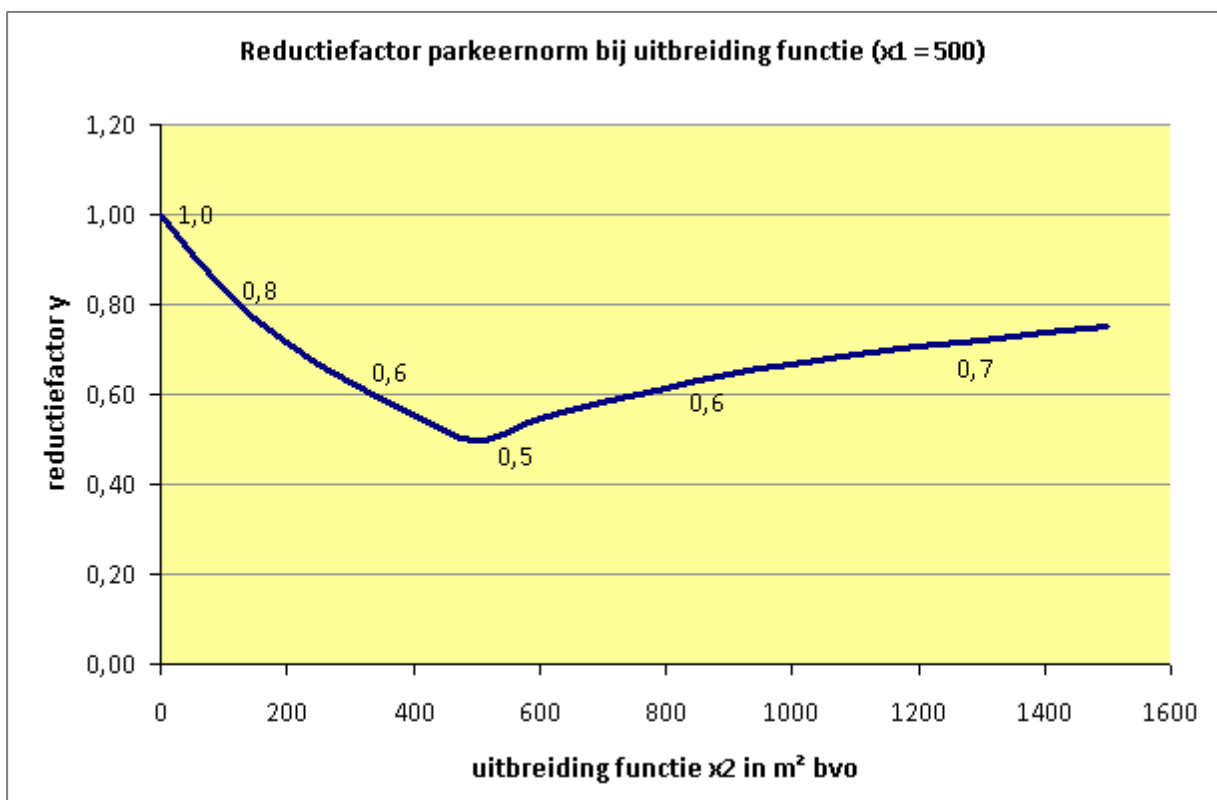
$$y = \max(x_1, x_2) / (x_1 + x_2)$$

Als minimum parkeereis voor de uitbreiding wordt nu gesteld: de minimum parkeernorm behorende bij x_2 bvo vermenigvuldigd met y .

Over deze formule kan het volgende worden opgemerkt:

- er wordt geen directe relatie gelegd met de parkeercapaciteit behorende bij de bestaande functie;
- in extremis komt de formule overeen met nieuwbouw: als $x_1 = 0$, dan $y = 1$ en dus geldt de standaard minimumnorm voor x_2 ;
- bij een relatief minimale uitbouw (x_2 klein ten opzichte van x_1 , dus y is ongeveer 1) wordt er geen reductie toegepast;
- deze formule wordt toegepast op het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen: Je mag er dus minder maken dan de lineaire norm, maar het is niet verplicht.

Voorbeeld: Een huidige winkel heeft een oppervlakte van 500 m^2 bvo (x_1). De oppervlakte van de winkel wordt vergroot met 300 m^2 bvo (x_2). Conform de formule is de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen afhankelijk van de huidige omvang (x_1) en de uiteindelijke de omvang ($x_1 + x_2$). De toe te passen reductiefactor y is dit geval $500/800$ en de minimum parkeereis wordt dus $5/8$ van de feitelijke minimum parkeernorm voor de winkeluitbreiding.



Bijlage 5 Rekenvoorbeelden

Hier volgt een drietal *fictieve* rekenvoorbeelden die duidelijk maken hoe de parkeereis berekend wordt. Het eerste rekenvoorbeeld gaat uit van een nieuwe ontwikkeling. De tweede van uitbreiding van een bestaande functie en de derde van een functiewijziging.

Rekenvoorbeeld 1: Ontwikkeling nieuw winkel- en woonfunctie centrum

Bij het Stationsplein in Beverwijk komt een nieuw winkelpand (260 m² bvo) met daarboven 16 kleine appartementen van ieder 50 m² bvo. Het pand komt midden in de vijver. De projectontwikkelaar kan gezien de situering van het bouwplan niet voorzien in de behoefte op eigen terrein. De winkel zal op zondag gesloten blijven.

Uitwerking:

Op basis van de parkeernorm wordt bepaald wat de behoefte is van de functies. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het bezoekersdeel en het gebruikersdeel en wordt rekening gehouden met de mate van aanwezigheid. Het Stationsplein ligt in de zone Centrumgebied (kaart bijlage 2). De parkeernorm en lezen we af uit de tabellen in bijlage 1.

programma		norm centrum Beverwijk
winkels	260 m ² bvo	2,9 per 100 m ² bvo, waarvan 88% bezoek
kleine woningen	15 stuks	0,7 per woning, waarvan 0,3 voor bezoek

parkeernorm	gebruikers	bezoekers	totaal
winkels	0,9	6,6	7,5
kleine woningen	6,0	4,5	10,5
totaal	6,9	11,1	18,0

De aanwezigheidspercentages komen uit de tabellen in bijlage 3.

aanwezigheidspercentages	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
winkels centrum	30	60	10	0	75	100	0	0
woningen bewoners	50	50	90	100	80	60	80	70
woningen bezoekers	10	20	80	0	70	60	80	70

De berekende parkeernorm vermenigvuldigen we met de aanwezigheidspercentages, zodat een beeld ontstaat van de parkeerbehoefte gedurende de week.

parkeerbalans	werkdagochtend			werkdagmiddag			werkdagavond		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
winkels	0,3	2,0	2,3	0,5	4,0	4,5	0,1	0,7	0,8
kleine woningen	3,0	0,5	3,5	3,0	0,9	3,9	5,4	3,6	9,0
totaal	3,3	2,4	5,7	3,5	4,9	8,4	5,5	4,3	9,8

parkeerbalans	werkdagnacht			koopavond			zaterdagmiddag		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
winkels	0,0	0,0	0,0	0,7	5,0	5,7	0,9	6,6	7,5
kleine woningen	6,0	0,0	6,0	4,8	3,2	8,0	3,6	2,7	6,3
totaal	6,0	0,0	6,0	5,5	8,1	13,6	4,5	9,3	13,8

parkeerbalans	zaterdagavond			zondagmiddag		
	gebruik	bezoek	totaal	gebruik	bezoek	totaal
winkels	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
kleine woningen	4,8	3,6	8,4	4,2	3,2	7,4
totaal	4,8	3,6	8,4	4,2	3,2	7,4

Uit de balans blijkt dat het maatgevend moment de zaterdagmiddag is. Er is dan een parkeerbehoefte van 13,8 parkeerplaatsen, waarvan 9,3 bezoekersplaatsen.

Vervolgens kijken we of de vrijstellingen op de parkeereis uit de paragrafen 3.2.2 en 3.2.4 van toepassing zijn.

- Er is geen vrijstelling op de realisatie van de parkeereis mogelijk in het kader van aanwezige restcapaciteit.

Conclusie:

Parkeereis is (naar boven afgerond 14 parkeerplaatsen, waarvan 7 plaatsen voor bezoekers en 5 plaatsen voor werknemers / bewoners. De ontwikkelaar dient deze parkeerbehoefte af te kopen conform de bedragen uit tabel 3.

Rekenvoorbeeld 2: Uitbreiding van een bouwmarkt

De eigenaar van een bouwmarkt op het Marlo-terrein wil zijn bedrijf uitbreiden. De bouwmarkt heeft nu een oppervlakte van 900 m² bvo, en de eigenaar wil daar 330 m² bij bouwen. Al het parkeren vindt plaats op eigen terrein, zowel van bezoekers als van medewerkers. De ontwikkelaar heeft aangegeven het bestaande parkeerterrein van 18 plaatsen met nog eens 5 plaatsen te willen uitbreiden en vraagt of hij daarmee voldoet aan de parkeernormen.

Uitwerking:

Op basis van de parkeernorm bepalen we de behoefte is van dit bouwplan. Daarbij kijken we naar werknemers en bezoekers, en we betrekken de reductiefactor voor uitbreidingen van bestaande functies in het bepalen van de parkeereis.

Het Marlo-terrein ligt in de zone schil (kaart bijlage 2). De norm voor deze zone lezen we af uit de tabellen in bijlage 1, de aanwezigheidspercentages uit bijlage 3.

programma		norm schil centrum
bouwmarkt bestaand	900 m ² bvo	1,5 per 100 m ² bvo, waarvan 87% bezoek
uitbreiding	330 m ² bvo	

aanwezigheidspercentages	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bouwmarkt	30	60	70	0	80	100	0	0

De aanwezigheidspercentages laten zien dat de zaterdagmiddag het maatgevend moment is voor een bouwmarkt. Deze bouwmarkt is ook op zondag open, waardoor deze middag ook maatgevend is (conform voetnoot tabel aanwezigheidspercentage).

Omdat er geen lineair verband is tussen een uitbreiding van een bestaande functie en de toename van de parkeercapaciteit, passen we op de norm voor de uitbreiding een reductiefactor toe zoals beschreven in bijlage 4. De formule om deze factor te bepalen is: $y = \max(x1, x2)/(x1+x2)$, waarbij de y de reductiefactor is, x1 het bestaande oppervlak en x2 de uitbreiding. De reductiefactor $y = 900/(900+330) = 0,73$. De norm voor de uitbreiding kan dus verminderd worden conform met deze factor.

parkeernorm	gebruikers	bezoekers	totaal
uitbreiding	0,6	4,4	5,0
uitbreiding * reductiefactor	0,5	3,2	3,7

De eigenaar van de bouwmarkt moet uiteindelijk (naar boven afgerond en inclusief reductie) minimaal 4 extra parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren. Hij wil 5 extra plaatsen realiseren.

Conclusie:

De parkeereis voor de uitbreiding is 4 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar moet 4 plaatsen realiseren, maar mag ook de gewenste 5 extra plaatsen realiseren.

Rekenvoorbeeld 3: Voormalig hotel wordt sportschool

Een ontwikkelaar wil in Wijk aan Zee een voormalig hotel ombouwen tot een sportschool. Het 4* hotel heeft 16 hotelkamers. De sportschool krijgt een oppervlakte van 300 m² bvo. Het hotel heeft voor eigen personeel drie parkeerplaatsen op eigen terrein. De overige auto's, waaronder die van de bezoekers van het hotel, parkeren langs de openbare weg in de directe omgeving. De toekomstige sportschool houdt de drie parkeerplaatsen op eigen terrein in stand.

Uitwerking:

Op basis van de parkeernorm bepalen we de behoefte is van dit bouwplan. Daarbij maken we onderscheid tussen het bezoekersdeel en het gebruikersdeel, maar we kijken ook naar het parkeerrecht van de oude functie in de openbare ruimte. Wijk aan Zee ligt in de zone rest bebouwde kom. De parkeernormen lezen we af uit de tabellen in bijlage 1.

programma		norm schil centrum
te verwijderen 4* hotel	16 kamers	6,3 per 10 kamers, waarvan 73% bezoek
te realiseren sportschool	300 m ² bvo	4,2 per 100 m ² bvo, waarvan 87% bezoek

De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de tabellen in bijlage 3.

aanwezigheidspercentages	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
hotel	30	40	100	100	100	80	100	80
sportschool	50	50	100	0	100	100	100	75

De nieuwe functie is leidend voor het bepalen van het maatgevend moment van dit bouwplan. Het parkeerrecht van de oude functie in de openbare ruimte kan dan voor ditzelfde moment berekend worden. Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat het maatgevend moment voor de nieuwe functie (de sportschool) op de werkdagavond, koopavond, zaterdagmiddag en zaterdagavond ligt. Dit komt voor een drietal momenten overeen met het maatgevend moment van de oude functie (het hotel): de werkdagavond, koopavond en zaterdagavond. Omdat in dit geval de maatgevende momenten overlappen, kan het parkeerrecht in de openbare ruimte van de oude functie volledig toegerekend worden aan de nieuwe functie.

We berekenen de parkeernormen voor beide functies. Omdat zowel in de oude als in de nieuwe situatie de werknemers op eigen terrein parkeren, en er daar voldoende capaciteit is/blijft, is er alleen sprake van een bezoekersnorm. En omdat het hotel een parkeerrecht heeft van 7,4 bezoekersplaatsen in de openbare ruimte, hoeft er voor de sportschool niet de volledige bezoekersnorm gerealiseerd te worden. Er resteert een parkeereis van 3,6 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

parkeernorm	gebruikers	bezoekers	totaal
te verwijderen (parkeerrecht) 4* hotel	2,7	7,4	10,1
af: parkeerplaatsen op eigen terrein 4* hotel	-4	-	7,4
te realiseren (parkeereis) sportschool	1,6	11,0	12,6
af: parkeerplaatsen op eigen terrein sportschool	-4	-	11,0
totaal (parkeereis nieuw functie minus parkeerrecht oude functie)	0	3,6	3,6

Vervolgens kijken we of de vrijstellingen op de parkeereis uit paragraaf 3.2.2 en 3.2.4 van toepassing zijn.

- Er kan daarnaast mogelijk gebruik worden gemaakt van restcapaciteit. Voorwaarde is dat er gedurende de week voldoende restcapaciteit beschikbaar is in Wijk aan Zee, op loopafstand van de betreffende functie. De loopafstanden staan in tabel 2 in paragraaf 3.2.3. Voor vrijetijdsvoorzieningen, zoals een sportschool, is de maximale loopafstand 600 meter. Er zijn geen recente parkeertellingen voor Wijk aan Zee beschikbaar. De gemeente houdt op kosten van de aanvrager een representatieve telling om eventuele restcapaciteit aan te tonen binnen een straal van 600 meter van het bouwplan. De telling laat zien dat er op een aantal momenten in de week onvoldoende restcapaciteit aanwezig is, waardoor het bouwplan voor wat betreft het onderdeel parkeren niet akkoord is.

Conclusie:

Parkeereis in de openbare ruimte is (naar boven afgerond en inclusief reductie) 4 bezoekersparkeerplaatsen. Op loopafstand van het bouwplan is volgens een parkeertelling geen

restcapaciteit beschikbaar. Het bouwplan wordt op het onderdeel parkeren niet goedgekeurd. Mogelijk kan de ontwikkelaar nog 4 extra bezoekersplaatsen op eigen terrein realiseren. Dan voldoet het plan wel aan de parkeernormen.

Bijlage 6 Richtlijnen fietsparkeervoorzieningen

functie	eenheid	fietsparkeerplaatsen		toelichting
		ondergrens	bovengrens	
winkelcentra				
centrum Beverwijk	per 100 m ² bvo	4	6	
Wijkerbaan, Plantage	per 100 m ² bvo	5	7	
overige wijk-, buurt- en dorpscentrum Wijk aan Zee	per 100 m ² bvo	6	8	
kantoren				
kantoren zonder baliefunctie	per 100 m ² bvo	2	3	kies ondergrens bij sterk OV
kantoren met baliefunctie	per balie	2	4	kies ondergrens bij sterk OV
sociaal/culturele instellingen				
religiegebouw	per 100 zitplaatsen	5	15	
museum	per 100 bezoekers	1	3	kies ondergrens bij sterk OV
uitgaansgelegenheden				
theater	per 100 zitplaatsen grootste zaal	20	25	kies ondergrens bij sterk OV en regiofunctie
bioscoop	per 100 zitplaatsen grootste zaal	25	30	kies ondergrens bij sterk OV en regiofunctie
discotheek	per 100 bezoekers topdag	5	35	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
recreatieve bestemmingen				
recreatiegebied / strand	per 100 bezoekers topdag	20	40	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
De Bazaar	per 100 bezoekers topdag	10	15	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
sportcomplexen				
sporthal	per 100 bezoekerscapaciteit	35	45	kies ondergrens bij perifere ligging
sportveld	per 100 bezoekerscapaciteit	20	30	kies ondergrens bij perifere ligging
zwembad	per 100 m ² oppervlak bassin	15	20	kies ondergrens bij perifere ligging
zorginstellingen				
ziekenhuis	per 100 bedden	15	40	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
verpleeg-/verzorgingstehuis	per 100 wooneenheden	5	15	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
onderwijsinstellingen				
crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	per 10 kinderen	1	3	kies ondergrens bij grote bovenwijkse functie
basisonderwijs	per 100 leerlingen	30	40	kies ondergrens bij grote bovenwijkse functie
voortgezet onderwijs	per 100 leerlingen	60	70	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
ROC	per 100 leerlingen	40	60	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
openbaar vervoer				
haltes lijn 71/73	per halte	10	30	
haltes overige buslijnen	per halte	3	5	