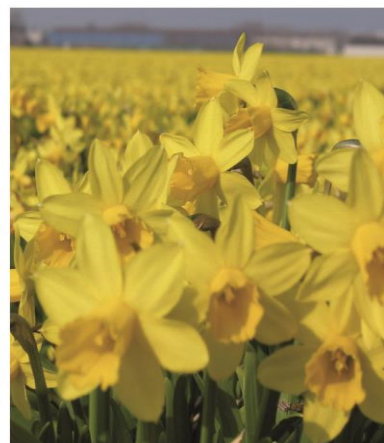


Nota Parkeernormen Noordwijkerhout 2016

Toepassing parkeernormen Noordwijkerhout

(januari 2017)



Inhoudsopgave:

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Doelstelling en reikwijdte.	5
1.3	Werkingssfeer.....	5
1.4	Bestaande parkeerproblemen.....	5
1.5	Coalitiekoord.....	5
2.	Uitgangspunten parkeernormen	6
2.1	Basis parkeernormen	6
2.2	Stedelijkheidsgraad.....	6
2.3	Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis	7
2.4	Aanwezigheidspercentages	7
2.5	Parkeren op eigen terrein	8
2.6	Gehandicaptenparkeerplaatsen	9
2.7	Parkeren van grote voertuigen	9
3.	Toepassing parkeernormen	9
3.1	Bepalen parkeerbehoefte	9
3.2	Bepalen parkeernorm	10
3.3	Parkeerbalans opstellen	10
3.4	Ontheffingsmogelijkheid van de Nota Parkeernormen	10
3.5	Overgangsregeling	11
3.6	Hardheidsclausule	11
	 Bijlage 1: parkeernormen.....	 12
	Bijlage 2: rekenmethode halen en brengen bij scholen	15
	Bijlage 3: loopafstanden.....	16
	Bijlage 4: Parkeerfonds.....	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de 'Nota Parkeernormen Noordwijkerhout 2016', hierna te noemen Nota Parkeernormen is tweeledig:

1. Er is behoefte aan een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken in de Gemeente Noordwijkerhout;
2. De wetgeving op het gebied van de ruimtelijke ordening is gewijzigd.

Ad 1. Toetsingskader.

De gemeente Noordwijkerhout heeft (nog) geen eigen parkeernormen. Bij de beoordeling van ruimtelijke initiatieven wordt vooralsnog gebruikgemaakt van ASVV 2012 van het CROW, publicatie 317 parkeerkencijfers (oktober 2012). In de uitgave zijn de parkeerkencijfers opgenomen voor diverse stedelijke tot niet stedelijke situaties en verschillende gebiedstyperingen zoals centrum en gebieden buiten het centrum. De richtlijnen zijn breed opgezet, zodat in veel verschillende situaties een toepasbare parkeernorm gevonden kan worden.

In deze rapportage worden de gemaakte keuzes toegelicht en wordt gemotiveerd hoe de CROW-richtlijnen voor de gemeente Noordwijkerhout worden geïnterpreteerd. Om deze parkeerkencijfers eenduidig toe te passen, maar ook om duidelijkheid over de parkeernormen in de gemeente te verschaffen naar adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc. is het gewenst dat parkeernormen voor de gemeente formeel worden vastgesteld. Uiteindelijk moet deze Nota Parkeernormen als toetsingskader worden gezien voor ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij moet worden voorkomen dat parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

Ad 2. Gewijzigde wetgeving.

Op 29 november 2014 is de 'Reparatiewet BZK 2014' in werking getreden. In deze wet is onder andere bepaald dat artikel 8 lid 5 Woningwet vervalt. Op grond van dit artikel kunnen in de bouwverordening stedenbouwkundige voorschriften waaronder voorschriften m.b.t. parkeren, worden opgenomen. Met de intrekking van artikel 8 lid 5 Woningwet vervalt de grondslag voor het opnemen van parkeernormen in de bouwverordening.

Nu de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening, en daarmee de parkeerregeling uit artikel 2.5.30, komt te vervallen, moet de parkeerregeling in het bestemmingsplan worden geregeld en, na inwerkingtreding van de Omgevingswet, in het omgevingsplan.

Om tegemoet te komen aan de wens uit de praktijk om de in een bestemmingsplan op te nemen parkeernormen via beleidsregels verder uit te werken, is per 1 november 2014 een dergelijke bevoegdheid in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. In artikel 3.1.2 lid 2 onder a Bro is bepaald: "Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan regels bevatten: a. waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels."

De grondslag voor de parkeerregeling in de bouwverordening vervalt niet onmiddellijk, de wetgever heeft een overgangstermijn opgenomen van bijna 5 jaar, tot 1 juli 2018. Deze periode is bedoeld om gemeenten de tijd te geven om hun bestemmingsplannen aan te passen. Voor bestaande bestemmingsplannen kan artikel 2.5.30 bouwverordening nog tot 1 juli 2018 worden gehanteerd. Voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 worden vastgesteld vervalt artikel 2.5.30 bouwverordening en moet de parkeerregeling in het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is bepaald in het nieuwe artikel 133 van de Woningwet.

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) adviseren om de parkeernormen en de uitvoeringsregels in een Nota Parkeernormen op te nemen en daar in de bestemmingsplannen naar te verwijzen.

Door de parkeernormen op te nemen in een Nota Parkeernormen zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is op de hele gemeente. De parkeernormen kunnen up to date gehouden worden. In de bestemmingsplannen wordt er naar de laatste vastgestelde versie van de Nota Parkeernormen verwezen.

Voor 1 juli 2018 moet in alle bestemmingsplannen een parkeerregeling zijn opgenomen. Gekeken zal worden of het mogelijk is om dit voor de bestemmingsplannen waarin dit nog niet geregeld is, via een paraplubestemmingsplan te regelen.

1.2 Doelstelling en reikwijdte

Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken. Bij burgers, bedrijven en ontwikkelaars moet helder zijn hoe zij invulling kunnen geven aan parkeren. Ook juridisch dient de invulling van de parkeernormen gewaarborgd te zijn. Deze eenduidigheid dient ook een hoger doel, namelijk een leefbare en bereikbare gemeente. Essentieel zijn daarbij de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente;
2. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen is verantwoordelijk voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing;
3. Een bouwinitiatief of wijziging van een functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten.

Er is getracht de nota zo algemeen mogelijk te houden, maar bruikbaar te laten zijn voor specifieke situaties. Daar waar de nota niet goed toepasbaar is, zal maatwerk geleverd worden.

In deze nota wordt niet het parkeerbeleid vastgelegd, dat is opgenomen in het GVVP. In deze nota gaat het om de vaststelling van parkeernormen. De 'Nota Parkeernormen 2016' is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Noordwijkerhout, daar waar het nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie betreft. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enz. De nota is niet van toepassing op bestaande situaties. De nota kan niet gebruikt worden om een eventuele grootte van een bestaand parkeertekort aan te tonen.

1.3 Werkingssfeer

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies betreft. De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en plannen, tenzij deze ontwikkelingen en/of plannen zich nog in de beginfase bevinden, er nog geen parkeereis is opgelegd en er nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden.

Ten aanzien van de toepassing in de dagelijkse praktijk gelden de volgende uitgangspunten:

- Er moet sprake zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente kan worden toegepast;
- Op basis van de parkeernormen is duidelijkheid richting projectontwikkelaars en bouwers te geven over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij bouwinitiatieven

1.4 Bestaande parkeerproblemen

De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen, (civieltechnische) projecten en uitbreidingen in de gemeente Noordwijkerhout. De nota geldt niet als beoordelingsmaatstaf voor bestaande parkeersituaties. In Noordwijkerhout wordt op een aantal locaties parkeeroverlast ervaren. Vaak vindt men dan dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. Dit komt bijvoorbeeld aan de orde tijdens schouwen, reconstructies of meldingen die bij de gemeente binnenkomen. Ook is in het GVVP aangegeven waar parkeerproblemen worden ervaren die bij de gemeente in het verleden zijn gemeld. Het is niet mogelijk dat aan de hand van deze nota de gemeente of anderen de verplichting op te leggen om bestaande lokale parkeerknelpunten op te lossen en/of de bestaande parkeersituatie in overeenstemming te brengen met de huidige parkeernormen

1.5 Coalitieakkoord 2014-2018

In het coalitieakkoord 2014-2018 van de gemeente Noordwijkerhout is vastgesteld dat minimaal de CROW kencijfers gehanteerd worden voor de parkeernorm en waar mogelijk en nodig verhoging van die norm plaatsvindt.

2. Uitgangspunten parkeernormen

2.1 Basis parkeernormen

Voor de parkeernormen is aansluiting gezocht bij CROW-publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012). De kencijfers zijn voor landelijke toepassing geschreven. Zowel grote stedelijke regio's als kleinere gemeenten moeten ermee overweg kunnen. Bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente wordt deze publicatie ook al gehanteerd als toetsingskader. In de CROW publicatie zijn de parkeerkencijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

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

De parkeernormen in CROW-publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. De bandbreedte leidt tot discussies omdat niet iedereen het met elkaar eens is over de invloedsfactoren. Bij het opstellen van de parkeernormen is daarom gekozen om één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum en maximumnorm. Als de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, betekent dat dat relatief meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden op eigen terrein. Het risico is dat ontwikkelaars hun plannen financieel niet rond krijgen of afhaken. Met een te lage normering bestaat het risico dat er te weinig parkeermogelijkheid wordt aangelegd op eigen terrein. Omdat de parkeerdruk jaarlijks toeneemt, wordt het tekort door de jaren alleen maar groter. Een te lage norm leidt tot een onvoldoende duurzaam aanbod van parkeerplaatsen op termijn.

Het autobezit in een gemeente is een graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen in woongebieden. In gemeenten met een laag autobezit kan een lagere parkeernorm per woning worden gehanteerd dan in gemeenten met een hoog autobezit.

	Noordwijkerhout	Zuid-Holland	Nederland
Autobezit per 1000 inwoners	455	419	477

Het autobezit in Noordwijkerhout ligt onder het landelijk gemiddelde, maar beduidend boven het gemiddelde van de provincie Zuid-Holland. De gemeente Noordwijkerhout kiest er daarom voor een hogere parkeernorm te hanteren.

Met het toepassen van een eenduidige norm is er geen discussie over de parkeernormen en er kunnen geen interpretatieverschillen optreden. Vandaar dat in deze Nota geen bandbreedtes meer voorkomen.

In bijlage 1 zijn alle parkeernormen voor de gemeente Noordwijkerhout opgenomen.

2.2 Stedelijkheidsgraad

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-parkeerkencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt tussen 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingadressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. Volgens de oad wordt de totale gemeente Noordwijkerhout gemiddeld getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²). Tussen en binnen de afzonderlijke kernen zijn (kleine) verschillen zichtbaar.

Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is in de Nota Parkeernormen uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de gemeente Noordwijkerhout.

Uit een studie van het CROW blijkt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Functies in centra hebben een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit komt door het verschil in aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen, zoals openbaar vervoer. Zo ligt het autobezit in grote centra lager dan in de overloopgebieden en de rest van de bebouwde kom. Dit is voor het CROW aanleiding geweest om voor de parkeerkencijfers onderscheid te maken naar:

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

De verschillen in inrichting en bebouwing in de gemeente Noordwijkerhout zijn te klein om een onderscheid te maken naar deze drie gebiedskenmerken. Dit is anders in grotere gemeenten waar in het centrum vaak geen of weinig ruimte is voor parkeren en er betere openbaar vervoervoorzieningen aanwezig zijn. Ook in het centrum van Noordwijkerhout laten inwoners en ondernemers bij het wel of niet aanschaffen van een auto zich niet leiden door het aanbod van openbaar vervoer rond het centrum. Bij het opstellen van de parkeernormen is uitgegaan van de kencijfers voor "rest bebouwde kom" en dus een hogere parkeernorm.

2.3 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die relatief weinig tot geen bezoekers en werknemers hebben. De parkeergevolgen van dergelijke bedrijven zijn marginaal. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten. Bij de vergunningverlening volstaat het dan ook om te verwijzen naar het bestemmingsplan, waarin als voorwaarde is opgenomen dat er geen negatieve gevolgen voor de parkeerbalans mogen zijn.

2.4 Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op dat moment een sterke behoefte aanwezig is. Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening(en) worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt de gecombineerde maatgevende parkeervraag voor de verschillende functies bepaald. Onderstaand zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 317.

	Werkdag overdag	Werkdag Middag	Werk Avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	75	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Soc. Cultureel	10	40	100	60	60	90	25
Soc. medisch	100	100	30	15	15	5	5
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	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	75	100	40

Supermarkt	30	60	40	80	100	40	100
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik wordt in met name centrumgebieden in toenemende mate een moeilijk haalbare kwestie. Neem bijvoorbeeld de combinatie met winkel- of detailhandelfuncties. Een aantal jaren geleden was gedeeld gebruik goed toepasbaar, omdat de meeste winkels open waren tot 18.00 uur. Vooral bij supermarkten is een sluitingstijd van 18.00 uur verleden tijd. Naast winkels die elke dag 's avonds open zijn, wordt de koopzondag steeds meer een gewone winkeldag. Het is niet ondenkbaar dat op termijn veel winkels elke zondag open zullen zijn. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen voor winkels en woningen is dan ook nog maar beperkt mogelijk. Voor het bepalen van de parkeernorm wordt dan ook geadviseerd in een aantal situaties voorzichtig om te gaan met gecombineerd gebruik, omdat dit in de praktijk niet altijd opgaat.

Specifieke verlaging van een parkeernorm omdat 'elders' (op enige afstand) parkeerruimte aanwezig of beschikbaar is, wordt niet geadviseerd. De verstedelijkingsgraad is laag en die geografische situatie wordt gekenmerkt door de sterke behoefte van bezoekers om direct 'voor de deur' te willen parkeren. Voor een centrumgebied is het uitgangspunt van parkeren op enige afstand wel haalbaar met geclusterde parkeervoorzieningen, maar op het niveau van individuele bouwontwikkelingen is dat uitgangspunt niet werkbaar.

2.5 Parkeren op eigen terrein

Een bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersplaatsen per appartement/woning is altijd 0,3 parkeerplaats per woning. Zowel het bewoners- als bezoekers-aandeel parkeerplaatsen wordt op eigen terrein aangelegd. Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (vanaf tien woningen) moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten parkeervoorziening bevinden. Een garage bij een woning wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk heeft bijna elke garage aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden, zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomstvast is. De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. In de onderstaande tabel 2 is de factor opgenomen voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen.

In theorie is het mogelijk om meer parkeerplaatsen toe te kennen bij woningen in onderstaande tabel. De praktijk wijst echter uit dat niet alle beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein ook daadwerkelijk worden gebruikt. Daarom worden bij de onderstaande situaties minder parkeerplaatsen berekend.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit (minimaal 5,0 meter diep) zonder garage	1,0	0,8
Lange oprit zonder garage of carport (minimaal 10 meter)	2,0	1,0
Dubbele oprit zonder garage (minimaal 4,5 meter breed)	2,0	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1,0	0,4
Garagebox niet bij woning	1,0	0,5
Garage met enkele oprit (minimaal 5,0 meter diep)	2,0	1,0
Garage met lange oprit (minimaal 10 meter)	3,0	1,8
Garage met dubbele oprit (minimaal 4,5 meter breed)	3,0	1,8

Tabel 2: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen

Aan parkeerplaatsen worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn vermeld in het boekwerk ASVV 2012 (december 2012) van het CROW dat (technische) gegevens / richtlijnen bevat over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen. Uiteindelijk dient de vakafdeling naast de parkeernorm, ook het ontwerp van de parkeervoorzieningen goed te keuren.

2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats;
- de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo dicht mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn;
- de maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2012.

2.7 Parkeren van grote voertuigen

In woonwijken storen bewoners zich veelal aan de geparkeerde bestel- en bedrijfsvoertuigen. Naast het feit dat deze voertuigen het uitzicht belemmeren, zorgen ze voor een hogere parkeerdruk in de woonwijken. Het betreft hier bedrijfsvoertuigen die qua omvang en afmeting in dezelfde categorie vallen als personenauto's, zoals bestelbusjes en (kleine) vrachtwagens.

Grotere Vrachtwagens worden in de woonwijken geweerd door een vrachtwagenparkeerverbod. Het uitgangspunt is dat het parkeren van grote voertuigen op eigen terrein van de bedrijven moet plaatsvinden. Het parkeren van grote voertuigen (vrachtwagens, touringcars), exclusief laden en lossen, is binnen de bebouwde kommen van de gemeente Noordwijkerhout niet toegestaan behoudens op de daarvoor aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen. In de gemeente Noordwijkerhout is het vrachtwagenparkeerterrein aangelegd aan de Zilkerduinweg nabij De Zilk. Verdere uitbreiding van vrachtparkeerplaatsen in openbaar gebied is niet gewenst.

Geparkeerde bestel- en bedrijfsbusjes in woonwijken worden gezien als woonwijkvreemde voertuigen die in principe elders bij de bedrijven moeten worden geparkeerd. Het probleem van geparkeerde bestel- en bedrijfsbusjes in woonwijken wordt in Noordwijkerhout wel eens genoemd. Het weren van deze bedrijfsvoertuigen uit woonwijken is niet eenvoudig, maar wordt echter wel voorgestaan, aangezien hiermee de parkeerdruk kan worden verlicht en onnodige zichtbelemmering kan worden voorkomen. Door een bepaling aan de APV toe te voegen kan hier invulling aan worden gegeven.

3. Toepassing parkeernormen

3.1 Bepalen parkeerbehoefte

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via de Nota parkeernormen is, dat toetsing alleen kan plaatsvinden op het moment dat sprake is van vergunningplichtige activiteiten. Niet-vergunningsplichtige verbouwingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden. Bij de vergunningsplichtige activiteiten wordt voor toepassing van de Nota parkeernormen onderscheid gemaakt naar de volgende situaties:

1. nieuwbouw;
2. herbouw/verbouw;
3. functiewijziging;
4. functie-uitbreiding.

ad 1. nieuwbouw

In het geval van nieuwbouw is de Nota Parkeernormen van toepassing op de totale ontwikkeling. De parkeerbehoefte per (nieuwe) functie wordt bepaald door middel van het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm.

ad 2. herbouw/verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en in dezelfde functie en omvang wordt Teruggebouwd, dan is de Nota Parkeernormen niet van toepassing.

ad 3. functiewijziging

Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is de Nota Parkeernormen van toepassing op dat gedeelte waar functiewijziging plaatsvindt. De parkeernorm wordt dan samengesteld op basis van de parkeernorm van de nieuwe functie minus de parkeernorm van de oude functie. Mochten voor de oude functie in het verleden geen parkeernormen zijn vastgelegd, dan blijven deze ten aanzien van de wijziging buiten beschouwing. De toetsing aan de parkeernormen en het realiseren van het benodigd aantal parkeerplaatsen geldt alleen voor de nieuwe functie.

ad. 4. functie-uitbreiding

Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Ook hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

3.2 Bepalen parkeernorm

De parkeernorm wordt vastgesteld op basis van de parkeerbehoefte per functie en het eventueel gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen door verschillende functies. De parkeernorm geeft het totaal aantal parkeerplaatsen aan dat voor een ruimtelijk initiatief, plan of project aangelegd moet worden. In het geval van de bouw van tien of meer woningen wordt de parkeereis uitgesplitst naar bewoners- en bezoekersparkeerplaatsen.

3.3 Parkeerbalans opstellen

Om aan te tonen dat een ruimtelijk initiatief, plan of project voldoet aan de parkeereis moet een parkeerbalans worden opgesteld. Met een parkeerbalans wordt de (on)balans tussen vraag naar - en aanbod van parkeervoorzieningen in een gebied in beeld gebracht. Wanneer het aanbod van parkeervoorzieningen groter of gelijk is dan de parkeervraag, dan wordt voldaan aan de parkeernorm en kan een positief parkeeradvies afgegeven worden.

Wanneer bij het berekenen van het aantal parkeervoorzieningen al bestaande parkeervoorzieningen worden meegerekend, moet worden aangetoond dat deze parkeervoorziening over voldoende (rest)capaciteit beschikt om aan (een gedeelte van) de parkeernorm te kunnen voldoen. Het aantonen kan gebeuren door middel van:

- de functie waarvoor de bestaande parkeervoorziening is bestemd meenemen bij het bepalen van de parkeerbehoefte en -norm;
- een parkeeronderzoek aanleveren waaruit blijkt dat de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen op de bestaande locatie na toevoeging van de extra parkeerbehoefte niet hoger zal worden dan 85%. Een bezettingsgraad van parkeerplaatsen van 85% wordt als 'norm' gebruikt voor een acceptabele parkeersituatie. Bij de beoordeling van de toekomstige parkeersituatie wordt deze 'norm' toegepast en bekeken of de parkeervraag en het parkeeraanbod met elkaar in balans zijn. Bij een parkeerdruk lager dan 85% is dit het geval. Bij een parkeerdruk hoger dan 85% zijn er nog parkeerplaatsen beschikbaar, maar wordt niet meer gesproken van in balans zijn. Bij een parkeerdruk hoger dan 100% overstijgt de parkeervraag het parkeeraanbod en kan gesproken worden van een tekort aan parkeerplaatsen.

Bij het opstellen van een parkeerbalans worden de volgende stappen uitgevoerd:

1. bepalen onderzoeksgebied/object
2. inventarisatie van voorzieningen en indeling in hoofd- en subfunctie;
3. keuze parkeernorm en aanwezigheidspercentages van de hoofd- en subfuncties;
4. bepalen parkeerbehoefte per functie;
5. bepalen parkeereis;
6. inventarisatie van het aanbod parkeervoorzieningen;
7. opstellen parkeerbalans.

3.4 Ontheffingsmogelijkheid van de Nota Parkeernormen

Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen voor de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen zoals opgenomen in deze Nota Parkeernormen.

De ontheffing van parkeernormen wordt in uitzonderlijke gevallen verleend als het realiseren van een initiatief van belang is voor de ontwikkeling van een gebied of andere maatschappelijke motieven en daarmee zwaarder weegt dan het voldoen aan de parkeerplaatsverplichting. Er kan ontheffing verleend worden voor:

1. de hoogte van de parkeernorm;
2. het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein aangelegd moet worden;
3. het bezoekersaandeel parkeerplaatsen dat openbaar toegankelijk moet zijn.

Ad. 1 Afwijken van de hoogte van de parkeernorm.

Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen om van de parkeereis af te wijken indien de initiatiefnemer voornemens is minder parkeerplaatsen te realiseren dan de Nota Parkeernormen voorschrijft. De initiatiefnemer dient in dat geval aantoonbaar te maken dat er gegronde redenen zijn om van de parkeernorm af te wijken. De initiatiefnemer dient, al dan niet met behulp van een onafhankelijke adviseur, een parkeerprofiel op te laten stellen waaruit de lagere parkeerbehoefte blijkt. Het parkeerprofiel dient inzicht te geven in de bestaande en toekomstige parkeerdruk.

Ad 2. Afwijken van het uitgangspunt dat parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden aangelegd. Indien er te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen om van dit uitgangspunt af te wijken. In eerste instantie zal echter door de initiatiefnemer(s) gedacht moeten worden aan de realisatie van ondergrondse parkeervoorzieningen of een evenredigheid moeten worden gevonden tussen bebouwd oppervlak en de aan te leggen parkeervoorzieningen.

Ad 3. Afwijken van het uitgangspunt dat bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn. Bij de bouw van 10 of meer woningen moeten de parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd worden in de openbare ruimte. Hiervan kan ontheffing verleend worden wanneer uit de parkeerbalans blijkt dat in de openbare ruimte voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is voor het kunnen opvangen van de parkeervraag van bezoekers.

3.5 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen treedt inwerking na vaststelling door de raad en het kenbaar maken van het besluit door publicatie in het huis aan huisblad. Dit betekent dat voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor al eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien wordt. Voor alle ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden, wordt de 'Nota Parkeernormen' als uitgangspunt gebruikt.

3.6 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin de Nota Parkeernormen niet voorziet of wanneer toepassing van de Nota Parkeernormen leidt tot kennelijk onredelijke situaties, neemt het college van Burgemeester en Wethouders een beslissing.

Bijlage 1: parkeernormen

‘Wonen’			
Functie	Minimum norm	Eenheid	Opmerkingen
Woning goedkoop: ≤ € 200.000 bijvoorbeeld huurwoningen, appartementen en rijwoningen koop	1,8	woning	0.3 pp openbaar toegankelijk
Koopwoning en koopappartementen midden: ≥ € 200.000 en ≤ € 350.000	1,9	woning	0.3 pp openbaar toegankelijk
Koopwoning duur: (≥ € 350.000 (rijwon. koop en 2 onder 1 kap koop)	2,1	woning	0.3 pp openbaar toegankelijk
Woning (vrijstaande woningen)	2,2	woning	0.3 pp openbaar toegankelijk
Serviceflat/aanleunwoning	0,6	woning	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
Kamer verhuur	0,6	kamer	
Migrantenhuisvesting	0,7	per arbeidsmigrant	

‘Werken’			
Functie	Minimum norm	Eenheid	Opmerkingen
Bedrijf arbeidsextensief en bezoekersextensief	0,9	100 m² bvo	
Bedrijf arbeidsintensief en bezoekersextensief	2,8	100 m² bvo	
Showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	1,8	100 m² bvo	
Grootschalige detailhandel	8,0	100 m² bvo	
Bedrijfsverzamelgebouw	2,0	100 m² bvo	
Dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	3,5	100 m² bvo	
Kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	2,5	100 m² bvo	

‘Winkel en Boodschappen’			
Functie	Minimum norm	Eenheid	Opmerkingen
Wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	4,0	100 m² bvo	
Bouwmart / tuincentrum	3,0	100 m² bvo	
(week)Markt	0,3	1 m kraam	1m marktkraam = 6 m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan +1,0 pp per standhouder (commerciële)
Showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	1,8	100 m² bvo	
Grootschalige detailhandel	8,0	100 m² bvo	
Tuincentrum	3,0	100 m² bvo	
Kringloopwinkel	2,3	100 m² bvo	
Outletcentrum	10,4	100 m² bvo	

‘Sport, cultuur en ontspanning’			
Functie	Minimum norm	Eenheid	Opmerkingen
Attractie- en pretpark	8,0	Per ha netto terrein	
Bibliotheek	1,2	100 m² bvo	
Museum	1,2	100 m² bvo	
Bioscoop/theater/schouwburg	0,4	zitplaats	
Sporthal (binnen)	3,5	100 m² bvo	% Gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag/ bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0.1-0.2 pp per bezoekersplaats
Sportveld (buiten)	25,0	Ha. netto terrein	% Exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
Dansstudio	5,0	100 m² bvo	
Squashbanen	2,0	Baan	
Tennisbanen	3,0	Baan	
Golfbaan	8,0	Hole	
Bowlingbaan/biljartzaal	2,5	Baan/tafel	
Zwembad	13,0	100 m² bvo opp. Bassin	
Overdekte speeltuin/hal	12,0	100 m² bvo	
Manege	0,5	Box	

‘Horeca en (verblijfs)recreatie’			
Functie	Minimum norm	Eenheid	Opmerkingen
Café/bar/cafetaria	8,0	100 m² bvo	
Restaurant	12,0	100 m² bvo	
Museum/bibliotheek	1,2	100 m² bvo	
Bioscoop/theater/schouwburg	0,4	zitplaats	
Hotel	1,0	Kamer	
Bungalowpark	2,0	bungalow	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	8,5	100 m² bvo	
Discotheek	21	100 m² bvo	

‘Gezondheid en sociale voorzieningen’			
Functie	Minimum norm	Eenheid	Opmerkingen
Consultatiebureau	2,2	Behandeltkamer	
Gezondheidscentrum	2,5	Behandeltkamer	
Tandartsenpraktijk (-centrum)	2,6	Behandeltkamer	
Cultureel centrum/wijkgebouw	4,0	100 m² bvo	
Verpleeg/verzorgingstehuis	0,7	Wooneenheid	Inclusief personeel
Arts/maatschap/kruisgebouw / therapeut	2,0	Behandeltkamer	Met minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk

Apotheek	3,0	100 m² bvo	
Volkstuin	0,3	Perceel	
Religiegebouw	0,2	zitplaats	
Begraafplaats/crematorium	20,0	Gelijktijdige begrafenis/ crematie	

‘Onderwijs’			
Functie	Minimum norm	Eenheid	Opmerkingen
Beroepsonderwijs dag	20,0 7,0	Collegezaal leslokaal	Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen. collegezaal = ca. 150 plaatsen Leslokaal = ca. 30 plaatsen
Voorbereidend beroepsonderwijs dag	0,8	Leslokaal	Leslokaal = ca. 30 Plaatsen.
Avondonderwijs	0,8	student	
Basisonderwijs	0,8	leslokaal	Kiss & Ride. Zie aparte tabel bijlage 2
Crèche/peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf	0,8	arbeidsplaats	Kiss & Ride zie bijlage 2. Arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers.

In bovenstaande tabellen staat een veelheid aan afzonderlijke functies opgenomen. Het kan ook voorkomen dat meerdere functies zijn verenigd in één gebouw. In dat geval dient van iedere functie afzonderlijk het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden berekend en wordt aan de hand van de in deze Nota benoemde aanwezigheidspercentages het dubbelgebruik bepaald. Zo ontstaat een totale parkeervraag voor alle gecombineerde functies.

Bijlage 2: rekenmethode halen en brengen bij scholen

Groepen 1 t/m 3	Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75
Groepen 4 t/m 8	Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85
Kinderdagverblijf	Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75

Verklaring:

Er worden twee reductiefactoren toegepast:

1) parkeerduur:

- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten bij aanvang en einde school(0.5);
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuut in een periode van 10 minuten bij aanvang en einde school(0.25);
- kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in een periode van 60 minuten (0.25) bij brengen en halen;

2) aantal kinderen per auto

Het percentage kinderen dat wordt gebracht en gehaald met de auto ligt landelijk tussen de 1% en de 60%.

Dit is onder meer afhankelijk van:

- de stedelijkheidsgraad;
- stedelijke zone;
- de gemiddelde afstand naar school.

In Noordwijkerhout hanteren we de volgende percentages:

- groepen 1 t/m 3: 50%
- groepen 4 t/m 8: 40%
- kinderdagverblijf: 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Bijlage 3 Loopafstanden

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand (meter)
Wonen	100
Winkelen	200 - 600
Werken	200 - 800
Ontspanning	500
Gezondheidszorg	100

Loopafstanden tussen parkeerplaats en voorziening worden zo kort mogelijk gewenst. Met het huidige autobezit en –gebruik is het vaak niet meer mogelijk om in de nabijheid van een voorziening te parkeren. Het wordt dan ook acceptabel geacht als men enige afstand moet overbruggen tot aan de parkeerplaats. De algemeen aanvaarde grens voor het overbruggen van een bepaalde afstand is in bovenstaande tabel weergegeven.

Bijlage 4: Parkeerbonds

Vraagstelling:

Is de instelling van een parkeerbonds in de gemeente Noordwijkerhout op dit moment zinvol?

Principe van een parkeerbonds

Een parkeerbonds maakt het mogelijk dat initiatiefnemers voor bouwprojecten toch een bouwvergunning kunnen krijgen, wanneer ze niet in staat zijn om zelf de benodigde parkeerplaatsen bij hun functie te realiseren. Hierbij is dan wel een voorwaarde dat er een storting in het parkeerbonds plaatsvindt.

De gemeente garandeert dat zij de benodigde parkeerplaatsen binnen een vastgestelde termijn (bijvoorbeeld 10 jaar) realiseert binnen een redelijke afstand van de functie. Ook kan hierbij de openbare ruimte worden betrokken: zijn de parkeerplaatsen op straat al beschikbaar voor een functie op de momenten van de parkeervraag, dan kan de gemeente aangeven dat zij die plaatsen aan de functie toerekent en hiervoor een vergoeding vraagt.

Voor de goede orde: parkeerplaatsen die via een parkeerbonds worden aangelegd, zijn openbare parkeerplaatsen die in principe door iedereen gebruikt kunnen worden. Ze worden 'op straat' niet in verband gebracht met de ontwikkeling. Een parkeerbonds kan gelden voor de hele gemeente, maar ook voor een bepaald gebied (met weinig fysieke mogelijkheden om parkeerplaatsen te realiseren bij de functie, bijvoorbeeld in het centrum). Indien de gemeente nalaat de vervangende parkeerruimte te realiseren binnen de overeengekomen termijn, dan zal terugbetaling van het gestorte bedrag inclusief rente aan de orde kunnen zijn (hierover bestaat jurisprudentie).

Vervangende parkeerruimte

Het voorzien in vervangende parkeerruimte is primair een verantwoordelijkheid van de indiener van een bouwplan. De aanvrager geeft voor het tekort aan parkeerplaatsen aan hoe wordt voorzien in vervangende parkeer- of stallingsruimte (Bouwverordening artikel 2.5.30, lid 4b).

Voor- en nadelen van een parkeerbonds

Voordelen:

- Een parkeerbonds geeft een bepaalde zekerheid van voldoende parkeervoorzieningen in de gemeente (voor nu en in de toekomst);
- Een parkeerbonds draagt zorg voor compensatie voor de aanleg van (in de toekomst te verwachten) te weinig parkeerplaatsen;
- Dergelijke parkeerbondsen zijn algemeen bekend in Nederlandse gemeenten. De meeste projectontwikkelaars zijn bekend met parkeerbondsen en zien het niet als een belemmering voor het plegen van ruimtelijke investeringen;
- Zonder een parkeerbonds kan een gemeente op een later moment voor hoge kosten komen te staan als parkeeroverlast opgelost moet worden door middel van de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen;
- Zonder een parkeerbonds kunnen bepaalde bouwplannen niet doorgaan, tenzij genoeg wordt genomen met een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte in de gemeente.

Nadelen:

- Een parkeerbonds geeft extra administratieve en juridische inspanningen, zoals het beheren en opstellen van (parkeer)overeenkomsten;
- een parkeerbonds betekent dat de gemeente een verplichting aangaat om parkeervoorzieningen aan te leggen binnen een redelijke termijn (10 jaar) zonder de zekerheid te hebben dat deze binnen de in het fonds gestorte bijdrage kunnen worden gerealiseerd;
- een parkeerbonds kan een rem zijn op ruimtelijke ontwikkelingen binnen een gemeente, een ontheffing gaat de ontwikkelaar immers geld kosten;
- Het kan voor kleine ondernemers een rem zijn om kleine uitbreidingen te realiseren. Een ontheffing van de realisatie van een beperkt aantal plaatsen is niettemin altijd in de regeling op te nemen, zodat kleine uitbreidingen mogelijk zijn zonder parkeereis;
- Het vergt een strakke uitvoering en precedentwerking moet voorkomen worden. Een te rigide vorm van uitvoering kan echter bepaalde lokaal gewenste ruimtelijke ontwikkelingen lastig maken;
- mogelijk kan de gemeente de compensatieplicht niet realiseren, omdat gewenste grondverwervingen niet mogelijk zijn (binnen een redelijke afstand) en dient restitutie van de fondsbijdragen

(mogelijk met rente) plaats te vinden, terwijl het bouwplan wel is gerealiseerd zonder te voldoen aan de parkeernormen;

- de gelden mogen alleen worden gebruikt voor parkeermaatregelen en niet voor flankerende maatregelen op bijvoorbeeld het gebied van fietsvoorzieningen of openbaar vervoer.

Beroep op parkeerfonds

Indien in een bouwplan niet (voldoende) voorzien kan worden in het aantal benodigde parkeerplaatsen, bestaat eventueel de mogelijkheid om de ontwikkeling met een afkoop van de aanlegverplichting alsnog te laten doorgaan. Het college besluit of het de aanlegverplichting van de indiener van de bouwaanvraag overneemt. De gemeente kan op een aantal manieren de kosten voor het aanleggen van de parkeerplaatsen op de ontwikkelende partijen verhalen:

- Privaatrechtelijk via de exploitatieovereenkomst.
- Publiekrechtelijk via vastgesteld beleid (via de Bouwverordening en een parkeernormennota).
- Privaatrechtelijk met verwijzing naar publiekrechtelijk vastgesteld beleid (parkeerfonds).

Toepassing van een parkeerfonds

Bij de toepassing van een parkeerfonds kan het volgende aan de orde zijn:

Bij een bouwaanvraag moet worden onderzocht welke parkeernormen er voor de desbetreffende functie(s) gelden, wat de parkeervraag is, wat er aan beschikbare parkeerplaatsen aanwezig is in het gebied binnen de desbetreffende loopafstand (volgens de CROW-richtlijn zie bijlage 3), en op welke wijze (met welke afspraken) de bouwaanvrager gebruik kan maken van de plaatsen. Dit houdt onder andere in dat van het gebied rondom de ontwikkeling inzicht moet zijn in beschikbare (lees: vrije) parkeerplaatsen en in parkeercapaciteit, zodat een parkeerbalans kan worden opgesteld, geënt op de werkelijke situatie. (Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt uitgegaan van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen.)

Er kunnen plaatsen worden uitgegeven tot een vast te stellen maximale bezettingsgraad van bijvoorbeeld 85%. Is de ruimte aanwezig, dan doet de aanvrager een storting in het parkeerfonds en heeft de gemeente per direct aan haar aanlegverplichting voldaan. Is de ruimte niet aanwezig (bij reeds hogere bezettingsgraad dan 85% of bij overschrijding hiervan), dan moet de gemeente vaststellen of zij de mogelijkheid heeft binnen een periode van 10 jaar (of een andere vastgestelde termijn) binnen een acceptabele loopafstand alsnog parkeergelegenheid te realiseren. Zo ja, dan kan de gemeente besluiten dat de aanlegverplichting afgekocht kan worden, zo nee, dan dient de bouwaanvraag afgewezen te worden.

Situatie in Noordwijkerhout

In het verleden is gebleken dat er geen projecten doorgang hebben kunnen vinden door het niet kunnen voldoen aan de parkeereis. In het centrum van Noordwijkerhout zijn de afgelopen jaren grote bouwprojecten tot stand gekomen, zoals de ontwikkelingen van Bouwmeester, Coremolen en Salvatorhof. Tijdens deze ontwikkelingen is voldaan aan de parkeernorm door ondergrondse parkeergarages te bouwen.

Advies

Gezien het feit dat er geen ontwikkelingen worden of zijn belemmerd in de gemeente Noordwijkerhout met betrekking tot het voldoen aan een parkeernorm, is er momenteel onvoldoende aanleiding om een parkeerfonds in te stellen. Ook is de verwachting dat in Noordwijkerhout en dan vooral in het centrum nieuwe ontwikkelingen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. In die gevallen waarin in het verleden maatwerk geleverd moest worden, is dat ook gebeurd en de verwachting is niet dat de omstandigheden in de gemeente Noordwijkerhout zodanig gaan veranderen dat een parkeerfonds alsnog wenselijk is. Voor de lange termijn wordt de instelling van een dergelijk fonds niet uitgesloten.

Gemeente Noordwijkerhout

Afdelingsnaam en/of auteur van het rapport

Herenweg 4

2211 CC Noordwijkerhout

(0252) 343 737

gemeente@noordwijkerhout.nl

www.noordwijkerhout.nl