

Parkeernormen gemeente Waterland 2024

Het collegebesluit van 24 september 2024 luidt als volgt:

1. In te stemmen met de bijgaande beleidsregels 'Parkeernormen gemeente Waterland 2024';
2. De huidige beleidsregels 'Beleid Parkeerbehoefte, laad- en losruimte gemeente Waterland' in te trekken;
3. In te stemmen met bijgaand raadsinformatiedocument 'Actualisatie beleidsregels parkeerbehoefte'.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Bij het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen is het doel om deze zo te bepalen dat ze zo veel mogelijk recht doen aan de situatie ter plaatse. Dit betekent dat binnen een gemeente verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden.

De toepassing van parkeernormen kent meerdere aanliegroutes. Een stedenbouwkundige wil in een ruimtelijk ontwerp doorgaans niet al te veel parkeerplaatsen (op maaiveld) realiseren om kwaliteit in de openbare ruimte te bieden. De verkeerskundige wil juist vanuit het oogpunt van bereikbaarheid voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zien. De planoloog en plantoetsers willen duidelijke en werkbare parkeernormen die transparant toe te passen zijn.

De parkeernormensystematiek moet daarom éénduidig, transparant en toetsbaar zijn. De hoogte van de parkeernormen moet bovendien aansluiten op de specifieke situatie in de gemeente Waterland en tegelijkertijd toekomstbestendig zijn.

1.2 Grondslag

Bestemmingsplannen moesten vanaf 1 juli 2018 beschikken over een planregeling waarin parkeernormen zijn vastgelegd die aan de desbetreffende voorziene ruimtelijke ontwikkeling zijn gekoppeld. Dit met het doel te zorgen dat de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling op eigen terrein wordt opgelost. Dit is ook mogelijk door in een planregeling een expliciete verwijzing naar gemeentelijke parkeerbeleidsregels op te nemen. Parkeernormen kunnen sinds 1 januari 2024 ook als dynamische beleidsregel aan een omgevingsplan worden gekoppeld.

In het Paraplubestemmingplan Waterland 2018¹ is een verwijzing opgenomen naar de beleidsregel 'Beleid Parkeerbehoefte, laad- en losruimte gemeente Waterland', inclusief een eventuele wijziging hiervan. In het Paraplubestemmingplan Waterland 2018 is geregeld dat voor het vertrekken van een omgevingsvergunning moet worden voldaan aan het gemeentelijk parkeerbeleid en dat, in het geval er sprake is van "bijzondere omstandigheden" of in het geval van "zwaarwegende bezwaren" een afwijking mogelijk is. Deze nota 'Beleidsregels Parkeernormen gemeente Waterland 2024' is na vaststelling en publicatie het in het 'Paraplubestemmingplan Waterland 2018' bedoelde beleid. De beleidsregels 'Beleid Parkeerbehoefte, laad- en losruimte gemeente Waterland' zijn vanaf dat moment niet meer van toepassing.

1.3 Inwerkingtreding

1. De Beleidsregels Parkeernormen Waterland treden in werking op de eerste dag na de dagtekening van het Gemeentebblad waarin dit besluit wordt geplaatst en vervangen de beleidsregel 'Beleid Parkeerbehoefte, laad- en losruimte gemeente Waterland'.
2. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning, die is ingediend vóór de inwerkingtreding van dit besluit, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels.
3. Deze beleidsregeling wordt aangehaald als: 'Beleidsregels Parkeernormen gemeente Waterland 2024'.
4. De relevante NEN-normen en CROW-publicaties liggen samen met deze beleidsregels ter inzage bij de gemeente.

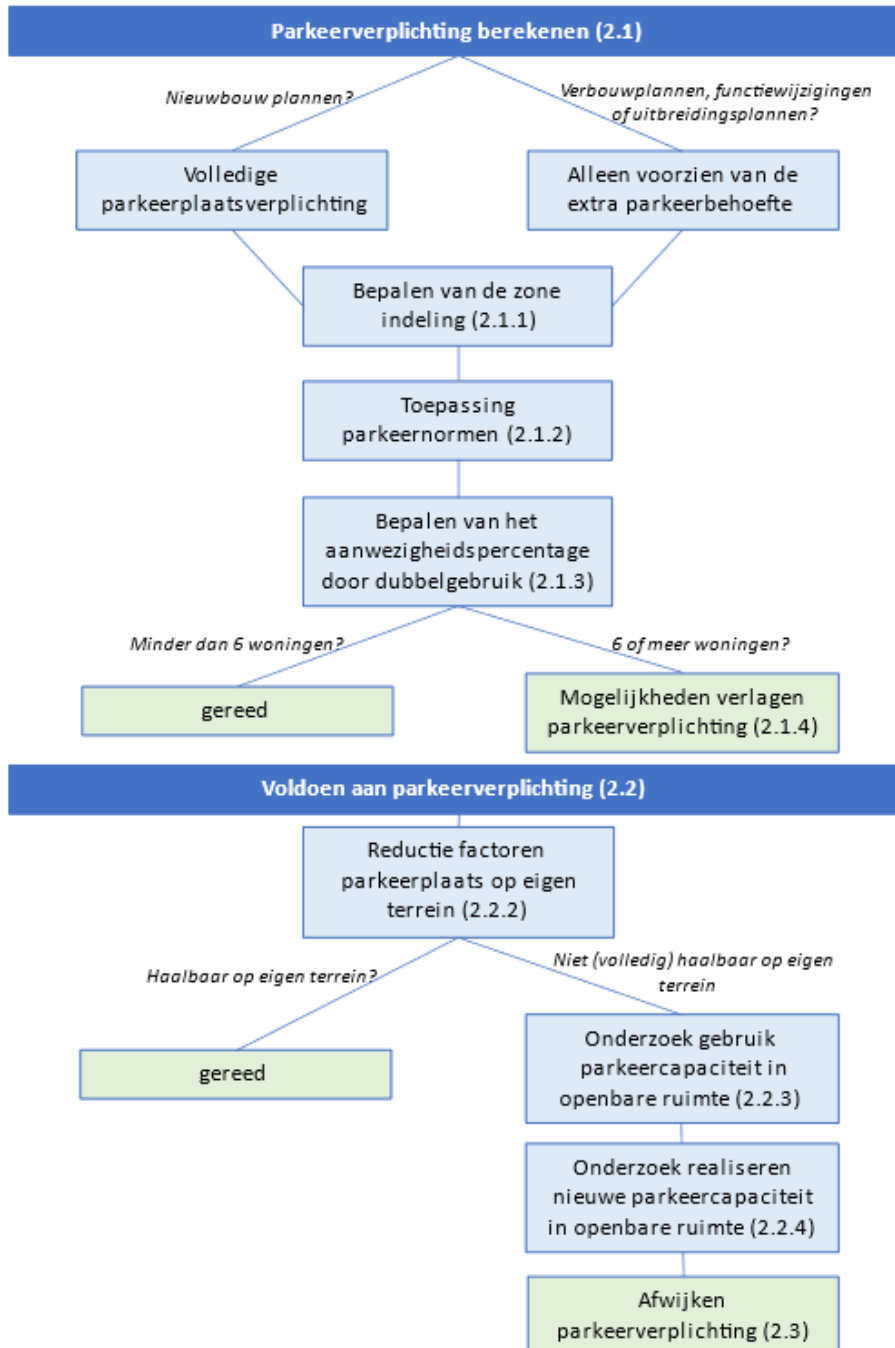
1.4 Leeswijzer

In deze beleidsregels is vastgelegd hoe binnen de gemeente Waterland wordt omgegaan met auto- en fietsparkeren.

1) https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0852.BPWATparaplu2018-va01/r_NL.IMRO.0852.BPWATparaplu2018-va01.html

- In hoofdstuk twee staat de uitvoering van de parkeerverplichting centraal. Hier wordt ingegaan op de berekening van de parkeerverplichting en hoe hieraan kan worden voldaan. Tevens wordt ingegaan op eventuele afwijkingen in de parkeerverplichting.
- Hoofdstuk drie bevat de parkeernormen voor auto, voor zowel wonen als werken.
- In hoofdstuk vier wordt ingegaan op de parkeernormen voor de fiets.
- Hoofdstuk vijf bevat de verschillende definities die in dit document worden gebruikt.
- In de bijlagen zijn een voorbeeld van een parkeerverplichtingberekening en de uitkomsten van een parkeeronderzoek opgenomen.

Deze stappen zijn schematisch weergegeven in figuur 1-1.



Figuur 1-1 Schematische weergave hoofdstuk 2

2 Uitvoering parkeerverplichting

2.1 Stappenplan

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente Waterland de parkeerverplichting aan onderstaand stappenplan. Een aanvraag dient alle onderdelen van het Stappenplan te behandelen.

1. Middels een parkeerbalans moet inzichtelijk worden gemaakt hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling (zie ook bijlage 1). De bepaling van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats aan de hand van in de beleidsregels opgenomen parkeernormen.
 - a. Voor functies die niet staan vermeld in de beleidsregels dient te worden uitgegaan van de CROW-kengetallen en de systematiek zoals beschreven in de beleidsregels.
 - b. Wanneer bij een functie geen parkeernorm is opgenomen, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de parkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een parkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt.
 - c. Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager, op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen, aan te tonen welke parkeernorm toepasbaar. De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is.
 - d. Bij ontwikkelingen van zes of meer woningen is het mogelijk maatwerk toe te passen bij voldoen aan de parkeerverplichting. Dit kan door het bieden van alternatieven voor de auto (extra fietsvoorzieningen en/of inzet van de deelauto's bij woningen) of nabijheid van een HOV-halte (R-Net). Er geldt hierbij een maximale reductie van 20 procent van de parkeerverplichting.
2. Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages opgenomen in deze beleidsregels. De parkeerbehoefte van te vervallen functies mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Voor de berekening hiervan wordt uitgegaan van de bij de gemeente laatst bekende, legale situatie van het pand. De berekening van het aantal parkeerplaatsen vindt op dezelfde wijze plaats als bij punt 1.
3. Gaan er door het plan al bestaande parkeerplaatsen (al dan niet op eigen terrein) verloren? Zo ja, dan dienen deze op eigen terrein te worden gecompenseerd. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte die verloren gaan ten gevolge van de realisatie van bijvoorbeeld een inritconstructie.
4. Het aantal benodigde parkeerplaatsen minus de eventueel huidige parkeerbehoefte van de bestaande situatie, plus het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat, geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor het plan.
5. Worden er voldoende parkeerplaatsen aangelegd op eigen terrein? Zo ja, dan kunt u de aanvraag indienen. Als een aanvraag voor een omgevingsvergunning voorziet in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven.
6. Wanneer er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeerverplichting op eigen terrein te realiseren of op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte op te vangen, dan wordt in principe een negatief parkeeradvies voor de aanvraag omgevingsvergunning afgegeven - op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting voor het betreffende bouwplan. De initiatiefnemer dient te onderbouwen waarom niet kan worden voldaan aan de parkeerverplichting.
7. Slechts in "zeer" bijzondere omstandigheden" kan door het College van B&W vrijstelling worden verlenend voor de parkeerverplichting.

2.2 Berekening parkeerverplichting

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling daarvan vindt plaats op basis van onderstaande stappen. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen nieuwbouwplannen en verbouwplannen.

- Bij nieuwbouw wordt de volledige parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de systematiek zoals beschreven in dit hoofdstuk.
- Bij verbouwplannen, functiewijzigingen of uitbreidingsplannen (inclusief optoppen en woningsplitsing) wordt het aantal aantoonbaar toewijsbare parkeerplaatsen van de oude functie, met de bestaande bestemming in mindering gebracht op de nieuwe parkeerplaatsverplichting (zoals berekend aan de hand van de parkeernormtabel van hoofdstuk 3). Dit levert een aanvullende parkeerplaatsverplichting op. De aanvrager dient ten behoeve van de berekening aan te leveren uit welke functies en bijbehorende oppervlakten het plan is opgebouwd. Bij een uitbreiding van een locatie wordt alleen de uitbreiding getoetst. Bij uitbreiding van bebouwing en/of bij een functieverandering is het niet vereist om een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen van de bestaande functie te compenseren. Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande stappen.

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen dient rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw

en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages zoals beschreven in deze beleidsregels.

BELEIDSREGEL 1: Bij een bouwontwikkeling of gebruikswijziging van een gebouw hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling.

BELEIDSREGEL 2: De parkeerverplichting wordt, m.u.v. (sloop)-nieuwbouw, bepaald door de parkeervraag van de laatst toegestane situatie af te trekken van de parkeervraag van de nieuwe functie (salderen), tenzij sprake is van langdurige leegstand (minimaal 10 jaar).

2.2.1 Stap 1a. Gebiedstypologie gemeente Waterland

Welke parkeernormen voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod – en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) van een gemeente.

De gemeente Waterland valt qua omgevingsdichtheid als geheel in de categorie ‘weinig stedelijk’ (AOD 656 per km²).² Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad. De kernen Watergang (AOD 67/km²), Katwoude (AOD 152/km²), Ilpendam (AOD 243/km²) en Marken (AOD 304/km²), vallen in de categorie ‘niet stedelijk’, terwijl de kernen Broek in Waterland (AOD 896/km²) en Monnickendam (OAD 997/km²) in de categorie ‘weinig stedelijk’ vallen.³ De ruimtelijke ontwikkelingen in Monnickendam zorgen de komende jaren voor een hogere stedelijkheidsgraad, waar we nu al rekening mee moeten houden (grens matig stedelijk OAD >1000/km²). Daarom is voor Monnickendam nu al uitgegaan van de categorie ‘matig stedelijk’. Voor de kernen Ilpendam en Marken is vanwege compactheid en hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) met onder andere Amsterdam uitgegaan van de categorie ‘weinig stedelijk’.

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door te kijken naar de stedelijke zone van een gebied (centrum, schil, overig, buitengebied). Hoe dichterbij het centrum, des te beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm. De gemeente is op basis hiervan onderverdeeld in een aantal stedelijke zones. Dit zijn gebieden die qua geografische ligging, ruimtelijke kenmerken en stedelijke dichtheid zorgen voor een bepaald mobiliteitspatroon en bijbehorende parkeervraag. In onderstaande tabel is dit weergegeven, waarbij soms gebieden zijn samengevoegd.

Nummer	Gebied	Stedelijkheid	Stedelijke zone
1	Monnickendam binnenstad (binnen de vesting)	Matig Stedelijk	Centrum
2	Monnickendam buiten de vesting: Nieuw Monnickendam en parkeerterrein Pierebaan (zie figuur 2).	Matig stedelijk	Schil Centrum
3	Monnickendam buiten de vesting: rest bebouwde kom.	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
4	Bebouwde kom van Broek in Waterland, Marken en Ilpendam.	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
5	Bebouwde kom van Watergang, Katwoude, Uitdam en Zuiderwoude.	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
6	Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 1 Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones

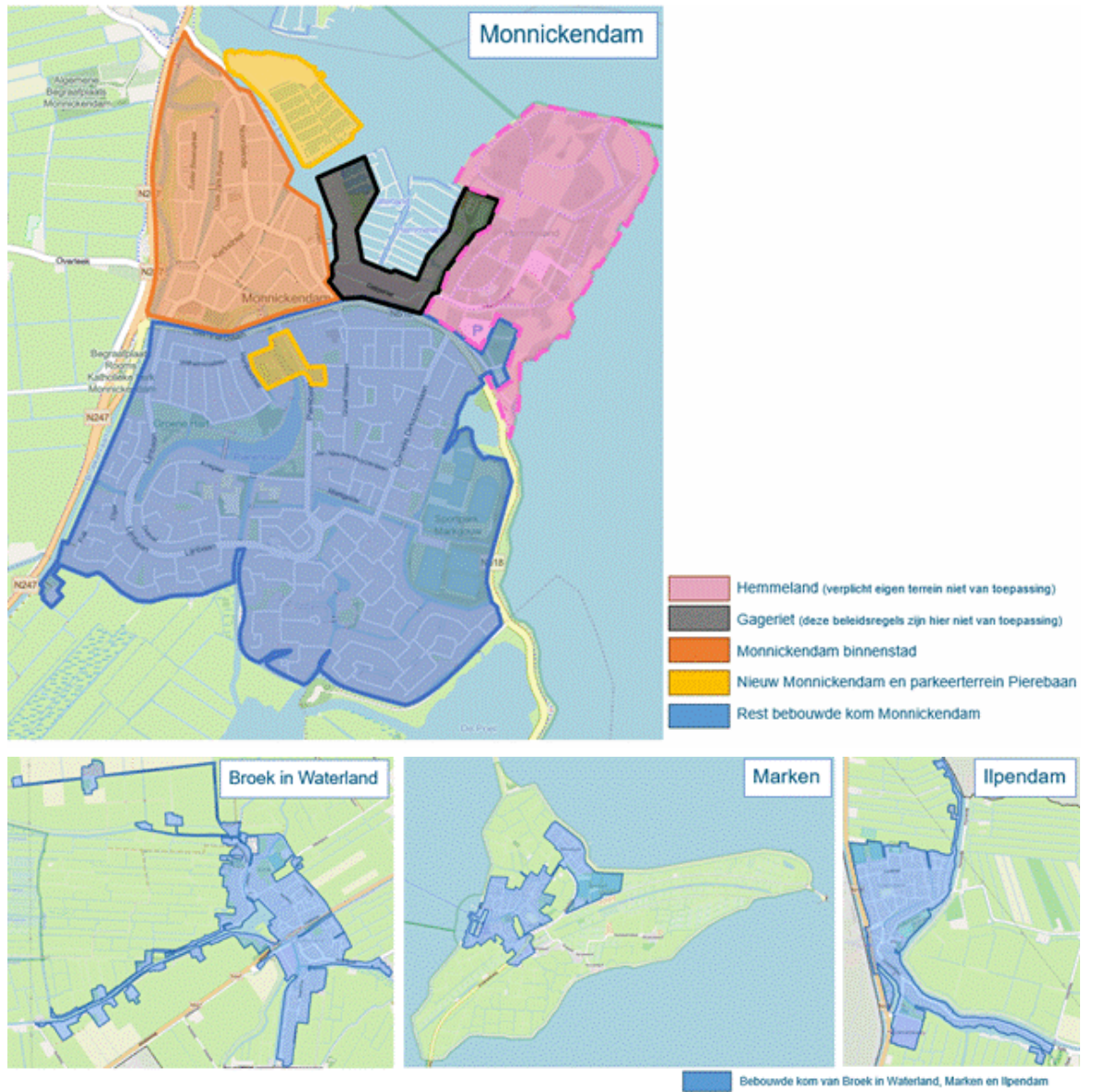
De ontwikkeling Galgeriet maakt geen onderdeel uit van deze beleidsregels. Voor deze gebiedsontwikkeling zijn de ‘Beleidsregels parkeren en laden en lossen Galgeriet 2019’⁴ van toepassing.

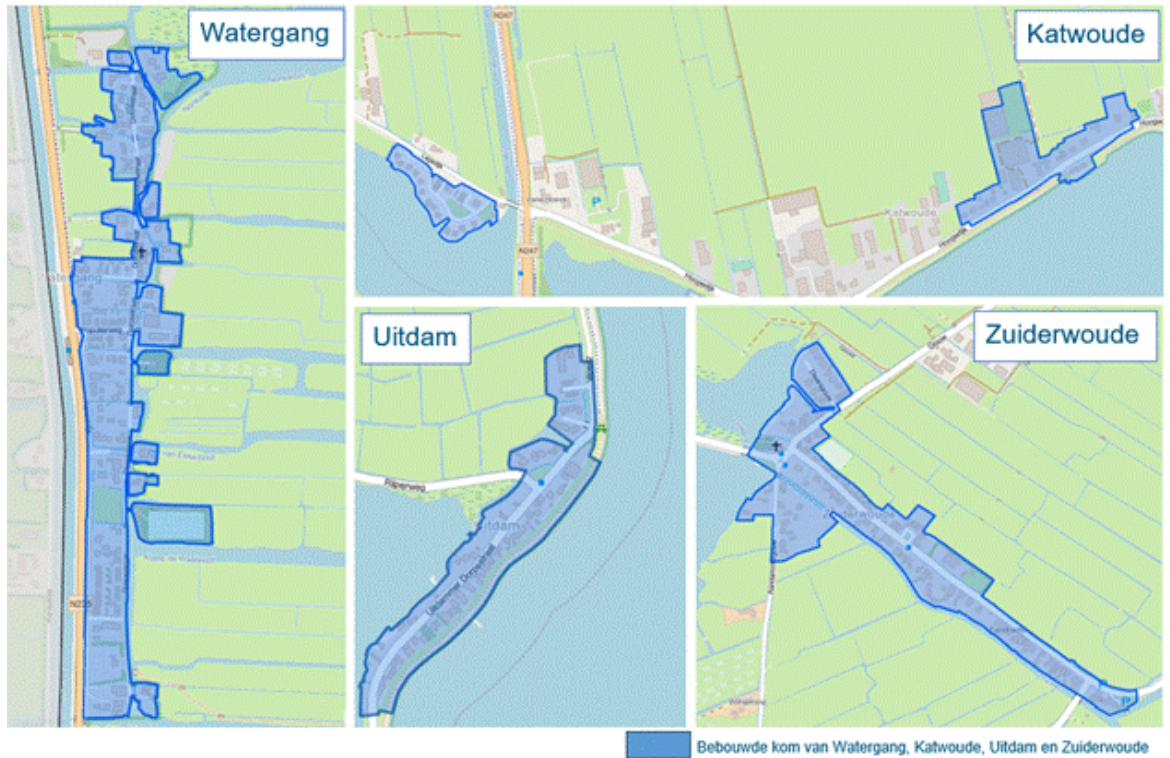
2) [StatLine - Gebieden in Nederland 2024 \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl)

3) [Gemeente Waterland in cijfers en grafieken \(bijgewerkt 2024!\) | AlleCijfers.nl](https://www.gemeentewaterland.nl)

4) Link: [Beleidsregels parkeren en laden en lossen Galgeriet 2019 | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](https://www.gemeentewaterland.nl)

BELEIDSREGEL 3: Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals weergegeven in tabel 1.





Figuur 2-1 Overzichtskaarten gebiedsindeling parkeernormen Waterland

2.2.2 Stap 1b. Toepassing parkeernormen

De gemeente Waterland heeft een dorpskarakter op de grens tussen stad en platteland. Dit uit zich in het autobezit. Het gemiddeld autobezit op 1 januari 2023 was afgerond 1,0 particuliere personenauto's per huishouden. Het gemiddeld autobezit in Nederland was toen 1,06 auto's per huishouden.⁵ In het gemiddeld autobezit zijn lease- en bedrijfsvoertuigen niet meegerekend – het daadwerkelijk autobezit in de gemeente is dus hoger dan 1,0 auto per huishouden.

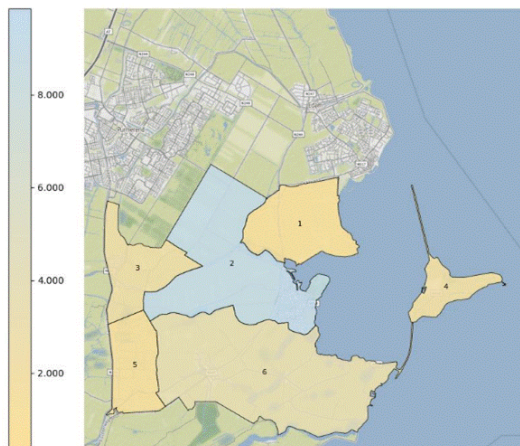
Tussen de kernen was een beperkt verschil zichtbaar:⁶

1.	Katwoude	1,4 auto's per huishouden
2.	Monnickendam	1,0 auto's per huishouden
3.	Ilpendam	1,1 auto's per huishouden
4.	Marken	1,0 auto's per huishouden
5.	Watergang	1,3 auto's per huishouden
6.	Broek in Waterland	1,1 auto's per huishouden

De cijfers zijn door het CBS afgerond op 1 cijfer achter de komma en niet iedere kern is even groot (circa 50% van de inwoners woont in Monnickendam). Dit verklaart waarom het laagste cijfer per kern 1,0 auto per huishouden is en het gemiddeld autobezit in de gemeente ook. Dit is exclusief lease- en bedrijfsvoertuigen; het daadwerkelijk

5) *Het gemiddeld autobezit is exclusief leaseauto's en bedrijfsvoertuigen.*

6) *Autobezit per huishouden, 1 januari 2023 | CBS*



Kaart van de gemeente Waterland met het aantal inwoners per wijk in 2023. AlleCijfers.nl.
© Kaartdata van het CBS & ESRI Nederland, kaartachtergrond van Stamen & OSM.

autobezit ligt hierdoor hoger. In bijlage 2 zijn de uitkomsten opgenomen van een in 2024 uitgevoerde parkeertelling.

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn afgeleid van de CROW-parkeerkencijfers 2024 (publicatie 744). De basis voor de parkeernormen is het gemiddelde van de kencijfers van het CROW per functie. Dit komt voort uit het huidige autobezit, onze ambitie om duurzame mobiliteitsvormen te stimuleren (STOMP-principe) en om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte.

In deze beleidsregels zijn alleen de voor Waterland relevante en meest voorkomende functies opgenomen (zie tabellen in hoofdstuk 3). Bij de toepassing van parkeernormen voor functies die niet zijn opgenomen in deze beleidsregels, dient gebruik te worden gemaakt van het gemiddelde van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 744 van het CROW of opvolgers hiervan.

Uitzonderingen hierop zijn een sporthal, sportzaal en buurthuis. De CROW-parkeerkencijfers gaan voor deze functies uit van een hoge auto-aantrekkende werking, terwijl deze functies in gemeente Waterland vooral worden gebruikt door scholieren, lokale en recreatieve doeleinden en een minder grote regionale verkeersaantrekkende werking hebben. Bij een sporthal, sportzaal en buurthuis kan daarom bij een goede onderbouwing worden afgeweken naar een lagere norm (bijvoorbeeld het minimum van de bandbreedte zoals gehanteerd in publicatie 744).

De gemeente werkt met 'vaste parkeernormen' (zonder bandbreedte). Dit biedt duidelijkheid voor alle betrokkenen. Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Het is mogelijk dat de wens bestaat om meer parkeerplaatsen te realiseren dan volgens de parkeernormen zijn toegestaan. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om nieuwbouwprojecten waarbij de parkeergarage onder het gebouw iets meer parkeerplaatsen kan bevatten dan volgens de parkeernorm is toegestaan (optimalisatie). Voor het realiseren van meer parkeerplaatsen dan is toegestaan, is altijd toestemming van de gemeente vereist.

Bij het berekenen van de parkeerverplichting wordt pas op het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats: bij kleiner dan 0,5 wordt naar beneden afgerond, bij 0,5 of hoger wordt naar boven afgerond.

BELEIDSREGEL 4: Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen zoals opgenomen in hoofdstuk 3. Voor functies die niet zijn opgenomen dient gebruik te worden gemaakt van het gemiddelde van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 744 van het CROW 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering' en tabel 1.

2.2.3 Stap 1c. Aanwezigheidspercentage dubbelgebruik

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, dan kan bij de parkeerverplichting rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (inwoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts hoog. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een deel van de inwoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden. Door dubbelgebruik kan de parkeerverplichting naar beneden worden bijgesteld. Voorwaarde is dat de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans.

Het berekenen van de mate van dubbelgebruik voor de oude en nieuwe functies geschiedt op basis van onderstaande aanwezigheidspercentages voor maatgevende momenten. Voor functies die niet vermeld staan in onderstaande tabel dient een zo goed mogelijke inschatting te worden gemaakt van de aanwezigheid op basis van een vergelijkbare functie (horeca bijvoorbeeld op basis van bioscoop), of worden uitgegaan van (door de initiatiefnemer aan te leveren) ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land.

	Werk- dag och- tend	Werk- dag mid- dag	Werk- dag avond	Werk- dag nacht	Koop- avond 1	Vrij- dag mid- dag	Vrij- dag avond	Zater- dag middag	Zater- dag avond	Zon- dag mid- dag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienst- verlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% 2	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% 3	60
Grootschalige detail- handel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% 3	0%4
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sport binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sport buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/ po- dium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënt/ bezoeker	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuismedewer- ker	100%	100%	40%	10	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant ⁵	30%	40%	80%	0	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 2 Aanwezigheidspercentages t.b.v. dubbelgebruik (bron: CROW-publicatie 744)

Toelichting verwijzingen in bovenstaande tabel:

¹ In Monnickendam is vrijdagavond de koopavond. In de overige kernen is geen koopavond – deze kolom is daar niet van toepassing.

⁵ Indien op zaterdag open moet uit worden gegaan van 100%.

⁵ Indien 's avonds open moet uit worden gegaan van 70%.

⁵ Bij koopzondag moet uit worden gegaan van 100%.

⁵ Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk.

2.2.4 Stap 1d. Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting

Voor ruimtelijke ontwikkelingen die een duurzaam karakter hebben is het mogelijk maatwerk in het voldoen aan de parkeerverplichting aan te brengen. Dit geldt bijvoorbeeld voor gebiedsontwikkelingen zoals Nieuw Monnickendam en lokale initiatieven met zes woningen/appartementen of meer (in lijn met de Nota Grondbeleid). Maatwerk kan door in de ontwikkeling duurzame vormen van mobiliteit mee te nemen:

- **Correctie 1: Extra fietsparkeerruimte:** als een ruimtelijke ontwikkeling voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen (boven op de eisen vanuit het Besluit bouwwerken leefomgeving) kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 10% worden verlaagd – in de verhouding vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners en werknemers) en voor bezoekers van de woon- en niet-woonfuncties.

- **Correctie 3: nabijheid HOV:** als een ruimtelijke ontwikkeling op minder dan 200 meter van een HOV-halte (R-Net) wordt gerealiseerd (zoals de ontwikkeling op en rondom de Pierebaan), dan kan een reductie op de parkeernorm worden toegepast van maximaal 10%. De initiatiefnemer dient in het mobiliteitsplan te motiveren hoe toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers maximaal worden gestimuleerd om gebruik te maken van het HOV. De correctie is van toepassing op alle functies die in de betreffende ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd (dus ook bezoek van woon- en niet-woonfuncties).
- **Correctie 2: inzet deelauto's bij woningen:** als bij een woningontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld (aan te tonen middels een overeenkomst), dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen (de parkeereis wordt dus per deelautoplaats met 3 parkeerplaatsen verlaagd). Deze correctie is niet van toepassing op het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen (zie CROW-publicatie 744 voor aandeel bezoek) en voor niet-woonfuncties.

De correcties mogen bij elkaar worden opgeteld. Er geldt echter een maximale reductie van 20 procent. Deze beperking geldt omdat het niet gewenst is dat het aantal parkeerplaatsen fors wordt verlaagd en de parkeerdruk in de omgeving alsnog toeneemt omdat bewoners niet op eigen terrein terecht kunnen.

Belangrijk bij het verlagen van de parkeerverplichting is dat de maximaal te verkrijgen korting afhankelijk is van de onderbouwing van de ontwikkelaar. Deze moet het gebruik van alternatieven voor de privé-auto onderbouwen aan de hand van onder andere de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), de doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast.

De gemeente moet ten alle tijden aan de projectontwikkelaar goedkeuring geven voor een eventuele verlaging van de parkeerverplichting. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan door de gemeente een korting worden gegeven van maximaal 20%. Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving.

2.3 Voldoen aan parkeerverplichting

2.3.1 Stap 2a. Aantonen parkeercapaciteit eigen terrein

Een initiatiefnemer van een plan is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt dat het geen parkeerproblemen mag veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost.

Met het begrip "parkeren op eigen terrein" wordt bedoeld: "ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming." De op eigen terrein te realiseren parkeervoorzieningen dienen te voldoen aan de maatvoering zoals beschreven in stap 2b.

Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch) dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent het aantonen dat het fysiek aanleggen van parkeerplaatsen in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert.

BELEIDSREGEL 6: Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden (conform tabel 3), tenzij de aanvrager aantoont dat dit ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch niet haalbaar is. De enige uitzondering hier is het gebied Hemmeland in Monnickendam (zie roze gearceerde gebied in figuur 2-1). Bij ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied dient gebruik te worden gemaakt van de reeds aanwezig parkeergelegenheid.

BELEIDSREGEL 7: De in hoofdstuk 3 opgenomen parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. Het bezoekersdeel is relevant als de parkeervoorziening van een functie op eigen terrein wordt gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk is. Het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

2.3.2 Stap 2b. Reductiefactoren parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden bij nieuwe woningen niet altijd volledig meegerekend in de gerealiseerde parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden immers ook voor andere doeleinden ge-

bruikt dan parkeren van auto's. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend (afhankelijk van de parkeervoorziening) is opgenomen in onderstaande tabel

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

Tabel 3 Parkeren op eigen terrein (Bron: CROW Publicatie 744)

Een parkeervoorziening op eigen terrein moet binnen de gemeente Waterland voldoen aan de volgende fysieke maatvoering):

- Een enkele oprit zonder garage is minimaal 5,0 meter lang en minimaal 3,2 meter breed,
- Een dubbele oprit zonder garage is minimaal 5,0 meter lang en minimaal 5,5 meter breed,
- Een dubbele lange oprit zonder garage is minimaal 10,0 meter lang en minimaal 5,5 meter breed,
- Een enkele oprit met garage is minimaal 5,0 meter lang en minimaal 3,2 meter breed,
- Een dubbele oprit met garage is minimaal 6,0 meter lang en minimaal 5,5 meter breed,
- Een garage is minimaal 5,5 meter lang en minimaal 3,00 meter breed

Bij parkeervoorzieningen op eigen terrein geldt altijd dat de situering zodanig zijn dat het veilig in- en uitrijden is gewaarborgd.

Als door de aanleg van een oprit een openbare parkeerplaats komt te vervallen, dan dient deze parkeerplaats binnen 100 meter loopafstand in de openbare ruimte te worden gecompenseerd.

Voor de fysieke maatvoering van langsparkeren, schuinparkeren en haaksparkeren in de openbare ruimte en de minimale rijbaanbreedte moet altijd worden uitgegaan van de ASVV 2021 (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) of opvolgers daarvan.

2.3.3 Stap 2c. Onderzoek gebruik parkeercapaciteit in openbare ruimte

Een initiatief mag niet leiden tot (toename van) een parkeertekort in de openbare ruimte en dient daarom in beginsel op eigen terrein in parkeren te voorzien. Dit geldt zowel voor woonfuncties als voor niet-woonfuncties. Het kan echter voorkomen dat het ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch niet haalbaar is om de gehele parkeerverplichting/vraag op eigen terrein te voorzien. Indien de initiatiefnemer dit naar oordeel van de gemeente voldoende heeft aangetoond kan er, indien er in de openbare ruimte op loopafstand restcapaciteit bestaat, gebruik gemaakt worden van openbare parkeerplekken om een deel van de parkeervraag op te vangen. In deze situatie krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is te onderzoeken of deze ruimte mag worden meegeteld bij de parkeerverplichting voor het initiatief. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder 85% blijft.

Of deze ruimte er is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief parkeeronderzoek. Een representatief onderzoek betreft een door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau) uitgevoerde parkeerdrukmeting op verschillende momenten, dagen en tijden (buiten vakantieperiode) en zeker voor de tijdstippen waarop aanspraak gedaan gaat worden door de nieuwe ontwikkeling op de parkeercapaciteit (bijvoorbeeld een doordeweekse middag, avond, nacht en zaterdagavond)

Als binnen 5 jaar ruimtelijke ontwikkelingen worden verwacht, die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet daarmee ook rekening worden gehouden. Dit betreft bestuurlijk vastgestelde plannen zoals het opheffen van openbare parkeercapaciteit, functieveranderingen of nieuwbouw waarbij de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein wordt opgelost. De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente worden afgestemd. De bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in

de omgeving wordt door de gemeente getoetst bij het verzoek om afwijking van (een deel van) de parkeerverplichting.

Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie en haar gebruikers, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid et cetera. De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als leidraad gebruikt en zijn weergegeven in onderstaande tabel. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorziening.

Functie	Acceptabele loopafstand
Vanaf geparkeerde auto naar woning	Ca. 300 meter voor binnenstad Monnickendam Ca. 200 meter voor overige woonwijken Voor bezoekers: ca. 250 meter
Vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	Ca. 175 meter
Vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied	Ca. 400 meter
Vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	Ca. 500 meter
Vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	Ca. 200 meter voor ouders+leerlingen Ca. 500 meter voor personeel
Vanaf geparkeerde auto naar horeca	Ca. 300 meter
Vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	Ca. 175 meter
Vanaf geparkeerde auto naar ziekenhuis	Ca. 225 meter
Vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater	Ca. 350 meter
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen	Ca. 200 meter
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten	Ca. 200 meter

Tabel 4 Richtlijn loopafstanden (op basis van CROW Publicatie 744 – m.u.v. wonen gemiddelde van bandbreedte)

Bij ruimtelijke ontwikkelingen met een deels autoluwe inrichting, waarbij bewoners in collectieve parkeervoorzieningen aan de rand van de betreffende wijk moeten parkeren, wordt per plan bekeken of de gehanteerde loopafstand acceptabel is. Hierbij kan maatwerk in de vorm van langere loopafstanden worden geleverd.

2.3.4 Stap 2d. Onderzoek realiseren nieuwe parkeercapaciteit openbare ruimte

De ingediende parkeerbalans wordt door de gemeente gecontroleerd, zowel op de juiste toepasbaarheid van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages, als op de afwijkinggronden van parkeren op eigen terrein. Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerverplichting in z'n geheel op eigen terrein of met bestaande openbare parkeerplaatsen op straat op te vangen, dan kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen door middel van kleinschalige aanpassingen. Het gaat hierbij dus niet om de aanleg van een compleet nieuwe parkeervoorziening.

Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- de loopafstanden zoals geformuleerd in bovenstaande tabel,
- de kwaliteit van de omgeving.

De aanleg van extra parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving. Er dient altijd een integrale afweging gemaakt te worden met bijvoorbeeld het ruimtelijk- en groenbeleid en de Gemeentelijke Omgevingsvisie

Het college van B&W gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid op basis van de volgende criteria:

1. De parkeerplaats kan ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch worden aangelegd. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en eventuele hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers.
2. De gemeente wil deze ruimte niet als reserve houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.
3. Er vindt een ruimtelijke afweging plaats ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een groenvoorziening.

De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen worden volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld. De parkeerplaatsen zijn openbaar – er geldt dus geen alleenrecht voor de initiatiefnemer.

2.4 Afwijken parkeerverplichting

Als een aanvraag voor een omgevingsvergunning voorziet in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven.

Wanneer er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeerverplichting op eigen terrein te realiseren of op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte op te vangen, dan wordt een negatief parkeeradvies voor de aanvraag omgevingsvergunning afgegeven - op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting voor het betreffende bouwplan. De aanvraag omgevingsvergunning wordt op deze grond afgewezen.

De afwijkingsbevoegdheid kan alleen door het college van B&W worden toegepast. Het verlenen van vrijstelling voor de aanleg van parkeerplaatsen is echter voorbehouden voor “zeer” bijzondere omstandigheden. Terughoudend gebruik van deze bevoegdheid is geboden. Er dient altijd een zorgvuldige motivatie te worden opgesteld, waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast.

Van het afwijken van de parkeerverplichting kan sprake zijn bij:

1. Maatwerk: de afwijking moet worden onderbouwd aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project.
2. Locatie: er moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeerverplichting te voldoen of waar het in alle redelijkheid onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de parkeerverplichting.

3 Parkeernormen auto

De toe te passen parkeernormen zijn per functie onderverdeeld naar de in hoofdstuk 2 gebiedstypen (zie tabel 2). Voor de categorieën anders dan Wonen en Werken zijn geen parkeernormen opgenomen. Voor functies die niet staan vermeld in onderstaande tabellen dient te worden uitgegaan van de meest recente CROW-kengetallen ([CROW-publicatie 744](#) of een opvolger daarvan) en de systematiek zoals beschreven in voorgaand hoofdstuk.

In CROW-publicatie 744 staat een paar keer de afkorting ‘n.v.t.’. Dit betekent dat het CROW voor de betreffende functie en gebied geen parkeerkcijfer heeft. Wanneer bij een functie ‘n.v.t.’ staat en een parkeernorm toch nodig is bij een ontwikkeling, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de parkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een parkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt. Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager, op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen, aan te tonen welke parkeernorm toepasbaar. De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is.

3.1 Wonen

Voor wonen wordt uitgegaan van onderstaande typen woningen. Er is hierbij gekozen om aan te sluiten op de type woningen en de kengetallen zoals gehanteerd door het CROW in publicatie 744. Onderstaande parkeernormen zijn exclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers (zie toelichting hieronder).

De koptitels verwijzen naar de volgende gebieden:

1. Monnickendam binnenstad (binnen de vesting)
2. Monnickendam: Nieuw Monnickendam en parkeerterrein Pierebaan.
3. Rest bebouwde kom Monnickendam
4. Bebouwde kom van Broek in Waterland, Marken en IJpendam
5. Bebouwde kom van Watergang, Katwoude, Uitdam en Zuiderwoude
6. Buitengebied

Gebied (zie tabel 1)	1	2	3	4	5	6
Koop, huis, vrijstaand	1,5	1,6	1,9	2,0	2,0	2,1
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,4	1,5	1,8	1,9	1,9	1,9
Koop, huis, tussen/hoek	1,2	1,4	1,7	1,8	1,8	1,8
Koop, appartement, >100 m ² bvo	1,3	1,4	1,7	1,8	1,8	1,8

Koop, appartement, 75 - 100m ² bvo	1,1	1,2	1,3	1,4	1,4	1,4
Koop, appartement, <75m ² bvo	1,0	1,1	1,3	1,3	1,3	1,3
Huur, huis, vrije sector	1,0	1,2	1,3	1,4	1,4	1,4
Huur, huis, sociale huur	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
Huur, appartement, vrije sector, >100 m ² bvo	1,0	1,2	1,3	1,4	1,4	1,3
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m ² bvo	0,7	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0
Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9
Huur, appartement, sociale huur, >100 m ² bvo	0,7	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m ² bvo	0,6	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9
Huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	0,5	0,6	0,8	0,8	0,8	0,8
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m ² bvo	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig (per kamer)	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4
Aanleunwoning, serviceflat	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
Kleine eenpersoonswoning	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Kortstondig toeristisch overnachten (per kamer)	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4

Tabel 5 Parkeernormen woningen (per woning / appartement)

Aandachtspunten en definities:

- De parkeernormen zijn exclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. Het aantal bezoekersparkeerplaatsen moet dus worden opgeteld bij het aantal bewonersparkeerplaatsen voor de totale parkeervraag. In Waterland wordt binnen de bebouwde kom uitgegaan van 0,20 pp/woning en in het buitengebied van 0,3 pp/woning. De parkeerplaatsen voor zover deze voorzien in de parkeerbehoefte van bezoekers (het aandeel bezoekers in bovenstaande tabel) moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn voor bezoekers. Het is dus niet noodzakelijk dat de parkeercapaciteit voor bezoekers altijd op gemeentelijk terrein moet worden gerealiseerd. Dit kan ook op eigen terrein mits toegankelijk voor bezoek.
- Prijscategorieën wonen Waterland: sociale huur ≤ € 879,66 euro per maand (prijspeil 2024).
- Appartement: een appartement is een woning in een groter gebouw (zoals een flat) of een woning met één woonlaag die is ontstaan na een woningsplitsing.
- Kleine eenpersoonswoning: een zelfstandige (koop- of huur-) woning (een studio of tiny house) met een eigen adres en een vloeroppervlak van maximaal 50 vierkante meter BVO.
- Aanleunwoning, serviceflat: zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen).

3.2 Werken

Onderstaande parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers van de bedrijfslocaties.

De koptitels verwijzen naar de volgende gebieden:

1. Monnickendam binnenstad (binnen de vesting)
2. Monnickendam: Nieuw Monnickendam en parkeerterrein Pierebaan.
3. Rest bebouwde kom Monnickendam
4. Bebouwde kom van Broek in Waterland, Marken en Ipendam
5. Bebouwde kom van Watergang, Katwoude, Uitdam en Zuiderwoude
6. Buitengebied

Gebied (zie tabel 1)		1	2	3	4	5	6	Bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	100m ² BVO	1,6	2,0	2,1	2,6	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening	100m ² BVO	2,1	2,4	2,9	3,6	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100m ² BVO	1,6	2,0	2,4	2,4	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	100m ² BVO	0,7	0,6	1,1	1,1	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100m ² BVO	1,3	1,6	1,9	2,0	2,0	2,0	5%
Opslagruimte(particulier)	Vestiging	-	-	10,0	10,0	10,0	10,0	-

Voorbeelden per functie:

- Kantoor zonder baliefunctie: bijvoorbeeld administratief en zakelijk.
- Commerciële dienstverlening: bijvoorbeeld kantoren met een baliefunctie
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijfsverzamelgebouw: een gebouw dat dient om verschillende bedrijven en kantoren in te huisvesten.
- Opslagruimte: Een gebouw opgedeeld in kleinere individuele opslageenheden. Ook wel opslagbox genoemd.

4 Parkeernormen fiets

Naast de noodzaak om bij ruimtelijke voorzieningen op eigen terrein te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, is het belangrijk om ook te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen; zowel voor bewoners als voor bezoekers.

Fietsparkeren bij woonfuncties

Het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen. In de openbare ruimte dient voor woningen rekening te worden gehouden met 0,5 fietsparkeervoorziening per woning voor bezoekers. Hierbij geldt dat binnen de gemeente Waterland een fietsenstallingvoorziening voor bewoners op eigen terrein wordt opgelost; fietsparkeren van bezoekers kan in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

Fietsparkeren bij niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Bouwbesluit. Met het stellen van fietsparkeernormen wil de gemeente Waterland (binnen de prioritering van het STOMP-principe) het fietsparkeren bij niet-woonfuncties faciliteren en stimuleren. Het voorzien in kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen draagt hieraan bij. De reden om de fiets te nemen in plaats van de auto is namelijk mede afhankelijk van de kwaliteit, bruikbaarheid en functionaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij de plaats van bestemming. Daarnaast wil de gemeente voorkomen dat de kwaliteit van de openbare ruimte afneemt door het niet kunnen stallen van de fiets. Daarom eisen we dat de fietsenstallingsvoorziening op eigen terrein wordt opgelost.

Bij het niet kunnen voldoen aan de fietsparkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch) dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent het aantonen dat het fysiek aanleggen van stallingscapaciteit voor fietsen in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit de toegankelijkheid en/of de kwaliteit van de openbare ruimte belemmert.

Bepalen van de fietsparkeerplichting bij niet-woonfuncties

Om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties te bepalen wordt de fietsparkeernorm gebruikt. Voor het bepalen van de hoogte van de fietsparkeernormen dient te worden uitgegaan van de Fietsparkeerkencijfers 2025 van het CROW (of opvolgers daarvan).

Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. De uitkomst hiervan wordt -net als bij autoparkeren- als volgt afgerond: bij kleiner dan 0,5 wordt naar beneden afgerond, bij 0,5 of hoger wordt naar boven afgerond.

Bij nieuwbouwplannen wordt enkel naar de behoefte van de nieuwe functie gekeken op basis van het programma en de ligging in de gemeente. Bij verbouwplannen worden de nieuwe en oude fietsparkeerplichting gesaldeerd. De fietsparkeerplichting van de oude functie wordt hierbij afgetrokken van de fietsparkeerplichting van de nieuwe functie.

De normen, opgenomen in de tabellen, gelden voor functies waarvan het te verwachte fietsgebruik groot is en daarmee een duidelijke impact heeft op de openbare ruimte. Het is mogelijk dat voor een bepaalde functie geen specifieke norm is vastgesteld. Voor deze functies gelden dan ook geen fietsparkeernormen. Dit laat onverlet dat een aanvrager wel zorg moet dragen voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen.

Dubbelgebruik

Net als bij de autoparkeernormen, mag rekening gehouden worden met dubbelgebruik van de fietsparkeerplaatsen als binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd. Daarbij geldt de voorwaarde dat de fietsparkeerplaatsen redelijkerwijs door alle gebruikers van het plan kunnen worden gebruikt (qua openbaarheid en ligging). De percentages voor dubbelgebruik voor de auto (zie tabel 2-2) kunnen ook gebruikt worden voor de fiets.

Kwaliteit fietsvoorziening

Als fietsparkeerplaatsen op straat worden gerealiseerd, bijvoorbeeld rondom winkels, dan dient het uiterlijk en uitvoeringsvorm van de fietsvoorziening gelijk te zijn aan de gebruikte fietsvoorzieningen in de directe omgeving.

Fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein, zoals bergingen bij woningen, dienen te voldoen aan de eisen zoals omschreven in de Leidraad Fietsparkeren (of opvolgers daarvan) van het CROW en fietsparkeur.nl. Daarbij kan gedacht worden aan het volgende type fietsparkeervoorziening per functie (niet uitputtend):

Type fietsparkeervoorziening	Klemsysteem met aanbindermogelijkheid	Etalagerek enkel	Etalagerek dubbel
Functie	Niet-woonfuncties en bezoekers van woonfuncties	Woonfuncties en werkfuncties	Woonfuncties en werkfuncties
Toepassing	Kort parkeren	Lang parkeren	Lang parkeren
Maatvoering	Een laag: hart-op-hart 65 cm Hoog-laag: hart-op-hart 37,50 cm	Hoogte: 2,068 m Lengte: 1,90 m Totale lengte inclusief manoeuvres: 3,55 m Hoog-laag: hart-op-hart 37,50 cm	Hoogte: 2,682 m Lengte: 2,90 m Totale lengte inclusief manoeuvres: 7,10 m Hoog-laag: hart-op-hart 37,50 cm

Verder geldt dat fietsenstallingen van buiten toegankelijk zijn, logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld, er vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor) en de sociaal veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding).

Daarnaast dienen inpannige fietsparkeervoorzieningen bij bijvoorbeeld kantoren en voorzieningen van buitenaf goed zichtbaar en herkenbaar te zijn vanaf de aanvoerroute en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het 'natuurlijke' gedrag van de fietser om de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen stallen. Om los parkeren van fietsen op straat te voorkomen heeft een gelijkvloerse (centrale) fietsvoorziening de voorkeur boven een ongelijkvloerse fietsvoorziening.

Elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters

Het gebruik van de elektrische fiets, buitenmaatse fietsen (waaronder de bakfiets), (elektrische) scooters en scootmobielen neemt toe. We stellen echter geen specifieke normen voor het aantal voorzieningen dat hiervoor bij een ontwikkeling moet worden gerealiseerd. Het is aan de ontwikkelende partij om een inschatting te maken van het aantal fietsparkeervoorzieningen dat geschikt moet zijn voor bijvoorbeeld elektrische fietsen, bakfietsen en brommers/scooters.

5 Definities

- Acceptabele loopafstand: de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorzieningen.
- Parkeerplaats: de minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren conform NEN 2443 (parkeergarages en parkeerterreinen).
- Bestaande functie: de laatst (legaal) vergunde situatie
- BVO/ bruto vloeroppervlakte: de oppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek overeenkomstig NEN 2580.
- CROW: onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en fietsparkeren.
- Deelauto: De deelauto is een (veelal elektrische) auto die door meerdere mensen gebruikt kan worden. Autodelen geeft automobilisten toegang tot een auto zonder er zelf een te bezitten.
- Dubbelgebruik: bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze

- functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
- Eigen terrein: het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.
 - Gemiddelde parkeernorm: het gemiddelde van de minimale en maximale parkeerkcijfers per functie zoals opgenomen in CROW-publicatie 744 'Parkeerkcijfers - basis voor parkeernormering' of de opvolger daarvan;
 - Loopafstand: de maximaal acceptabele loopafstand zoals opgenomen in tabel **.
 - Maatgevende moment: het moment waarop de parkeerbehoefte van verschillende functies binnen een ontwikkeling het hoogst is.
 - Openbare ruimte: openbaar toegankelijke ruimte bestaand uit straten, stegen, kaders, pleinen, kleine verblijfsplekken en openbare parkeergarages;
 - Parkeerkcijfer: een op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
 - Parkeernorm: het aantal parkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte-eenheid.
 - Parkeerverplichting: het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.
 - Salderen: het berekenen van de parkeerverplichting op basis van het verschil tussen de parkeervraag in de nieuwe situatie en de parkeervraag in de oude situatie (voor en na het realiseren van een ontwikkeling, rekening houdend met aanwezigheidspercentages van de oude en nieuwe functie).
 - Sociale huur: woningen waar bij het aangaan van de huurovereenkomst de huur niet hoger is dan de sociale huurgrens. In 2024 ligt deze grens op €879,66 per maand.

Bijlage 1. Voorbeeldberekening parkeerverplichting

Ter ondersteuning van deze beleidsregels parkeernormen is hieronder een voorbeeld weergegeven van een berekening voor de parkeerverplichting. In dit rekenvoorbeeld is alleen de parkeerverplichting berekend en zijn aspecten zoals de afstand naar en de afmetingen van de parkeerplaatsen achterwege gelaten.

Voorbeeld – bouw 60 appartementen op parkeerterrein Pierebaan

- Het bouwplan in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd op het parkeerterrein Pierebaan en daarmee in de zone schil centrum, matig stedelijk. De volgende functies staan gepland:
 - o 30% sociaal = 18 sociale huur appartementen (<75m²)
 - o 30% betaalbaar = 18 sociale koop/sociale huur plus appartementen (<75m², max €355.000,- en huur tot max. €1.000,-)
 - o 40% vrije sector = 24 vrije sector appartementen (85-105m²)
 - o Er wordt uitgegaan van een interne fietsenberging

Stap 1: Vaststellen programma en bereken parkeerverplichting

Aan de hand van de parkeernormen zoals beschreven in CROW-publicatie 744 en de Leidraad Fietsparkeren 2023 is de parkeervraag berekend voor het geplande programma van deze bouwontwikkeling. De locatie van de bouwontwikkeling bevindt zich op parkeerterrein Pierebaan en daarmee in de stedelijke zone schil centrum met een matige stedelijkheidsgraad.

Functie	Parkeernorm			Eenheid	Aantal	Aantal pp (zonder dubbelgebruik)		
	Eigen geb.	Bezoek	Totaal			Eigen geb.	Bezoek	Totaal
Fietsparkeren								
Sociale huur appartement (<75m ²)	2,5	0,5	3,0	Per woning	18	45,0	9,0	54,0
Sociale koop (<75m ² , max €355.000,-)	2,5	0,5	3,0	Per woning	18	45,0	9,0	54,0
Koop vrije sector appartementen (75-100m ²)	2,5	0,5	3,0	Per woning	24	60,0	12,0	72,0
Totaal								180,0
Autoparkeren								
Sociale huur appartement (<75m ²)	0,6	0,2	0,8	Per woning	18	10,8	3,6	14,4
Sociale koop (<75m ² , max €355.000,-)	1,1	0,2	1,3	Per woning	18	19,8	3,6	23,4
Koop vrije sector appartementen (75-100m ²)	1,2	0,2	1,4	Per woning	24	28,8	4,8	33,6
Totaal								71,4

Het aantal parkeerplaatsen ligt niet op 0,5 of hoger, dat betekent dat de parkeerplaatsen naar beneden worden afgerond. **De parkeerverplichting voor deze bouwontwikkeling ligt hiermee op 71 fietsparkeerplaatsen en 180 autoparkeerplaatsen.**

Stap 2: Locatie en kwaliteit

Na het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de fiets en auto wordt de locatie en kwaliteit van de parkeerplaatsen getoetst.

Fietsparkeerplaatsen

In deze casus vindt fietsparkeren plaats op eigen kavel met een berging, 150 fietsparkeerplaatsen voor bewoners van appartementen. Voor de bewoners moet rekening gehouden worden met fietsparkeerplaatsen voor bezoekers in de openbare ruimte. In deze casus zijn dat er 30.

Functie	Eigen gebruik	Bezoek	Totaal
Sociale huur appartement (<75m ²)	45,0	9,0	54,0

Sociale koop (<75m2, max €355.000,-)	45,0	9,0	54,0
Koop vrije sector appartementen (75-100m2)	60,0	12,0	72,0

Autoparkeerplaatsen

De bouwontwikkeling in deze casus vindt plaats op de kavel van de ontwikkelaar, maar de te realiseren parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk. Dit zorgt ervoor dat geen verrekening nodig is tussen theoretisch aantal versus berekeningsaantal (bijvoorbeeld in verband met een eigen oprit).

De parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstanden liggen, oftewel voor de woningen is dit 100 meter (250 meter voor bezoekers).

Functie	Eigen gebruik	Bezoek	Totaal
Sociale huur appartement (<75m2)	10,8	3,6	14,4
Sociale koop (<75m2, max €355.000,-)	19,8	3,6	23,4
Koop vrije sector appartementen (75-100m2)	28,8	4,8	33,6

Stap 3: Toepassen dubbelgebruik

Na het doorlopen van de eerste twee stappen kan de parkeervraag van deze bouwontwikkeling worden vastgesteld. Op basis van het aanwezigheidspercentage wordt getoetst op dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Hierdoor kan het mogelijk zijn dat er minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden. Het drukste moment is maatgevend en is daarmee bepalend voor de parkeereis.

Het maatgevende moment voor deze casus is de **werkdagavond**, voor de auto en de fiets. Voor het fietsparkeren is er een (afgeronde) parkeervraag van **158** fietsparkeerplaatsen. Bij autoparkeerplaatsen ligt de (afgeronde) parkeervraag op **63** autoparkeerplaatsen.

	Werkdag				Koop	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag	avond	middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Fietsparkeren										
Woningen bewoners	90,0	90,0	135,0	150,0	120,0	105,0	105,0	112,5	120,0	112,5
Woningen bezoekers	12,0	15,0	22,5	0,0	21,0	18,0	30,0	30,0	30,0	27,0
Totaal	102,0	105,0	157,5	150,0	141,0	123,0	135,0	142,5	150,0	139,5
Autoparkeren										
Woningen bewoners	35,6	35,6	53,5	59,4	47,5	41,6	41,6	44,6	47,5	44,6
Woningen bezoekers	4,8	6,0	9,0	0,0	8,4	7,2	12,0	12,0	12,0	10,8
Totaal	40,4	41,6	62,5	59,4	55,9	48,8	53,6	56,6	59,5	55,4

Stap 4: Reductie van de parkeerverplichting

Wegens de nabijheid van HOV op minder dan 200 meter van het parkeerterrein Pierebaan kunnen de parkeernormen worden verlaagd met 10%. Ook worden er twee deelauto's geplaatst bij deze ontwikkeling die vier reguliere parkeerplaatsen vervangt (de parkeereis wordt dus per deelautoplaats met 3 parkeerplaatsen verlaagd). De totale parkeerverlichting mag niet onder de 20% komen.

Na het toepassen van de correctie voor HOV en het plaatsen van twee deelauto's moeten er 51 autoparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit is een reductie van 19,5% ten opzichte van de 63 fietsparkeer-

plaatsen na correctie voor het aanwezigheidspercentage. Daarmee valt het onder de 20%. In die 51 parkeerplaatsen zitten de parkeerplekken voor deelauto's al opgenomen.

	Verplichting	Correctie HOV		Correctie deelauto's		Totale reductie %
		%	Totaal	Aantal	Totaal	
Fietsparkeren	158	n.v.t		n.v.t.		0,0%
Autoparkeren	63	10%	56,7	2	50,7	19,5%

A1.1 Ontheffing voor parkeerverplichting

In dit rekenvoorbeeld kunnen er voldoende parkeerplaatsen voor zowel de auto als voor de fiets gerealiseerd worden. Een ontheffing van de parkeerverplichting is hier dus niet van toepassing (de afwijkingmogelijkheden als bedoeld in paragraaf 2.3).

Bijlage 2. Uitkomsten parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in het autobezit van bewoners is in juni 2024, op een doordeweekse nacht een parkeeronderzoek uitgevoerd in twee nieuwbouwlocaties in Broek in Waterland en Monnickendam. Deze wijken zijn niet al te lang geleden opgeleverd en daarom een goede locatie om het aantal parkeerplaatsen af te zetten tegen het aantal woningen en de geparkeerde voertuigen.

De onderzoeksgebieden zijn weergegeven in onderstaande figuren. Het is belangrijk om te melden dat de getallen in onderstaande figuur geen indicatie geven over de hoeveelheid parkeerplaatsen, maar een wegsectie aangeven.



Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- In de locatie Broek in Waterland zijn 17 woningen gebouwd en er zijn in totaal 58 parkeerplaatsen geteld. De parkeerplaatsen in sectie 2 behoren niet tot de ontwikkeling Drs. J. van Disweg, maar tot de verderop gelegen woningen. Hiermee blijven er 34 parkeerplaatsen over (12 op eigen terrein en 22 op straat). Er stonden 's nachts 25 motorvoertuigen geparkeerd. De gemiddelde parkeerdruk komt hiermee uit op 74%. Met de telgegevens komen we uit op een gemiddelde van 2,0 parkeerplaats per woning.
- In de locatie Monnickendam zijn 62 woningen gebouwd en er zijn in totaal 106 parkeerplaatsen. Ongeveer de helft van de parkeerplaatsen in sectie 4 zijn toe te wijzen aan het Bernard Nieuwentijt College. Hiermee blijven er 86 parkeerplaatsen over (68 op eigen terrein en 18 op straat). Er stonden 's nachts 44 motorvoertuigen geparkeerd. De gemiddelde parkeerdruk komt hiermee uit op 51%. Met de telgegevens komen we uit op een gemiddelde van 1,4 parkeerplaats per woning

Het CBS geeft voor Monnickendam een gemiddeld autobezit van 1,0 auto per woning en voor Broek in Waterland 1,1 auto per huishouden. Dit is exclusief lease- en bedrijfsvoertuigen; het daadwerkelijk autobezit ligt hierdoor hoger. Het gemeten autobezit in de onderzochte nieuwbouwlocaties ligt volgens het onderzoek op 0,7 auto per woning voor de locatie Monnickendam en 1,5 auto per woning voor de locatie Broek in Waterland. Er zitten kortom grote verschillen tussen beide locaties.

Als we deze locaties als indicatie nemen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Waterland, dan zou op een locatie nabij openbaar vervoer met minder parkeerplaatsen en dus met een lagere parkeernorm kunnen worden volstaan, dan op een locatie aan de rand van een kleinere kern. De ontwikkeling in Monnickendam ligt naast een HOV-halte, de ontwikkeling Drs. J. van Disweg, ligt op circa 1 kilometer vanaf een bushalte.