

PARKEERNORMENNOTA 2020-2027

Juni 2020



Gemeente Alkmaar

Aanleiding en doel

Alkmaar wil een parkeervriendelijke stad zijn. De stad moet aantrekkelijk zijn voor bewoners, werknemers en bezoekers, waarbij parkeernormen de verschillende belangen borgen binnen de schaarse openbare ruimte. Alkmaar heeft ambities met woningbouw en stadsontwikkeling. Bij nieuwe ontwikkelingen voor woningbouw, kantoren, winkels en andere voorzieningen gebruikt de gemeente Alkmaar parkeernormen om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zullen zijn. Dit zorgt ervoor dat het parkeren van een auto bij nieuw- of verbouw in de verre toekomst op een goede wijze plaatsvindt. Goede parkeernormen dragen bij aan een parkeervriendelijke en bereikbare en tevens leefbare stad.

Er is een evaluatie gedaan door de ervaringen van de afgelopen jaren te bekijken. Hieruit is gebleken dat kleine aanpassingen in de normen beter passen bij de Alkmaarse situatie dan de landelijke richtlijnen en dat sommige landelijke richtlijnen zijn aangepast.

Bovenstaande punten passen binnen de in het coalitieakkoord 2018-2022 (Alkmaar aan Zet) en de Verkeersvisie 2017-2027 (Alkmaar bereikt) genoemde parkeervriendelijke stad.

Het is belangrijk om deze aanpassingen te doen, zodat beter ingespeeld kan worden op nieuwe ontwikkelingen en de normen weer aansluiten op de landelijke kerncijfers van het CROW uit 2012.

In de nota komen een aantal belangrijke begrippen meermaals terug. Deze begrippen worden uitgelegd in een begrippenlijst (bijlage 1).

1 Juridisch kader

Parkeernormen zijn in de gemeente Alkmaar van kracht via het *Paraplubestemmingsplan Parkeren*. In dit bestemmingsplan wordt verwezen naar het vigerend beleid voor parkeernormen, de Parkeernormennota 2017-2027. Dit is ook conform het advies van het KpVV (Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer) die ervoor pleit om voor het hele gemeentelijk grondgebied algemene parkeernormen te stellen in een beleidsnota. In bestemmingsplannen kan worden volstaan met een kwalitatieve normstelling als 'voldoende parkeergelegenheid' met een verwijzing naar de meest recente parkeernormen.

2 Vernieuwen van parkeernormen

2.1 De landelijke parkeernormen als basis.

In 2012 heeft het kenniscentrum voor verkeer en vervoer (CROW) de landelijke parkeercijfers vernieuwd uitgebracht. Het gros van die parkeernormen zijn één op één overgenomen en komen terug in deze nota. De hoofdregel voor de bepaling van de parkeernorm is dat **nieuwe ontwikkelingen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte**. Bij nieuwbouw wordt altijd de parkeernorm gehanteerd.

De Alkmaarse beleidslijn, betreffende het niet afwentelen van de parkeerdruk op de omgeving, blijft van toepassing. Tegelijkertijd handelt de gemeente in overeenstemming met jurisprudentie van de Raad van State dat bij nieuwe ontwikkelingen een reeds bestaand tekort buiten beschouwing kan worden gelaten. Ontwikkelaars dienen echter bij hun initiatieven wel vooraf inzicht te geven in de toekomstige parkeerdruk. Een parkeerdruk van meer dan 90% wordt conform de Verkeersvisie (Alkmaar Bereikt) als onacceptabel geacht.

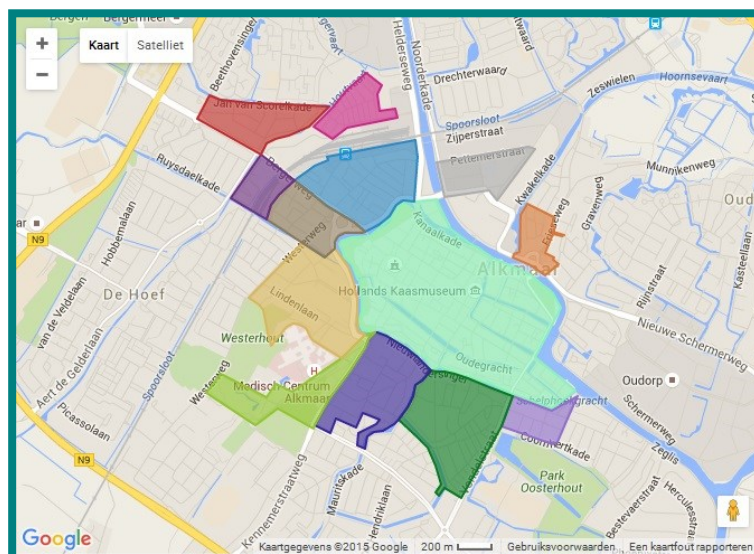
Centrale gedachte (verkeersvisie):

Bij nieuw- of verbouw kunnen middels de parkeernormen vooraf eisen worden gesteld zodat de parkeerdruk in de toekomst niet verergert. Een parkeerdruk boven de 90% achten we onacceptabel. Ontwikkelaars maken de toekomstige parkeerdruk vooraf inzichtelijk.

2.2 Normen zijn afhankelijk van verstedelijking

We volgen de mate van verstedelijking zoals ook het CROW aangeeft. De binnenstad heeft een bijzondere positie in de stad omdat dit gebied meer verstedelijkt is dan de rest van de gemeente en er zijn veel collectieve garages. Deze positie resulteert in lagere normen. Dezelfde lagere normen gelden ook voor de Spoorbuurt vanwege het karakter van de wijk.

Het gebied rondom de Binnenstad/ Spoorbuurt, waar het parkeren gereguleerd is, noemen we de 'schil'. Daar waar geen gereguleerd parkeren is, heet 'overig'. De gebieden Schil en Overig hebben verschillende parkeernormen, die aansluiten bij de verstedelijking. Wanneer een wijk wordt toegevoegd aan het gereguleerde gebied, gelden ook de 'schil'-normen voor deze wijk. De gereguleerde wijken is hieronder afgebeeld. Kijk voor de meest recente wijkindeling op de website van ParkeerService: <https://alkmaar.parkeerservice.nl/stadskaart-parkeren/>.



2.3 Afwijkend regime voor de binnenstad (parkeerfonds)

De Alkmaarse binnenstad is een dynamisch gebied, waar ook ruimtelijk de nodige ontwikkelingen plaatsvinden. Eén van die ontwikkelingen is dat kantoren en winkels worden vervangen door woningen. De Alkmaarse binnenstad is voor een gedeelte al autovrij en in andere delen al autoluw. In de middeleeuwse binnenstad is het bouwen van parkeervoorzieningen niet goed mogelijk. Daarom kent deze nota voor de binnenstad (het gebied binnen de Singels) een afwijkend regime, waarbij bij nieuwbouw de parkeereis afgekocht kan worden door middel van een marktconforme storting in het parkeerfonds, conform de vigerende Parkeerfondsverordening Alkmaar. Wanneer er sprake is van verbouw (al dan in combinatie met functiewijziging) en er wordt gesaldeerd kan het na saldering aanwezige meerdeel ook worden afgekocht. Op Overstad geldt reeds een parkeerfonds, daartoe is de Parkeerfondsverordening Alkmaar van kracht. Het college dient het centrum (het gebied binnen de Singels) nog separaat aan te wijzen. Daarbij is het mogelijk dat de huidige termijn van 10 jaar die is opgenomen in de Parkeerfondsverordening (artikel 7.3), verlengd moet worden.

Bovendien profiteert de binnenstad door de vele winkels van een combinatievoordeel. Dit dubbelgebruik zorgt ervoor dat er maar één plek nodig kan zijn voor meerdere functies, bijvoorbeeld wonen, werken en uitgaan.

2.4 Norm voor bedrijven afhankelijk van locatie

Vanwege de aanwezigheid van openbaar vervoer en veel fietspaden kennen locaties rondom stations en het centrum een lagere norm voor auto's dan extern gelegen bedrijflocaaties. Bijlage 2 geeft hier meer inzicht in.

2.5 Alleen een minimumnorm

In tegenstelling tot eerdere nota's kent deze gewijzigde parkeernormennota alleen nog een minimumnorm. Uit ervaring is gebleken dat een maximumnorm weinig toevoegt. Er wordt wel meer aangelegd dan de minimumnorm, maar nooit het maximum, daarom is het maximum in feite een overbodige grens. Afschaffing van de maximumnorm sluit goed aan bij de dereguleringsdoelstellingen van deze gemeente.

3 Verbeteren van regels

3.1 Vaststellen van de parkeereis

Bij het bepalen van de parkeereis bij een bouwplan worden de volgende stappen doorlopen:

Stap 1) Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Om de parkeervraag (gespreid over de week) van een bouwontwikkeling te berekenen wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm van een specifieke functie. Wanneer binnen een ontwikkeling verschillende functies gerealiseerd worden, geldt dat de parkeervraag wordt berekend door de omvang van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm, en deze, wederom verspreid over de week, bij elkaar op te tellen. De parkeereis wordt vervolgens gelijkgesteld aan het maximum over de week van de parkeerbehoefte van de functies gezamenlijk. De parkeereis moet gezien worden als het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het is aan de initiatiefnemer om zo nodig meer te realiseren.

Stap 2) Toetsen op dubbelgebruik

Er wordt alleen rekening gehouden met dubbel gebruik als de parkeergelegenheid toegankelijk is voor de verschillende doelgroepen. Als parkeerplaatsen niet kunnen worden gebruikt voor dubbelgebruik (bijvoorbeeld omdat parkeerplaatsen exclusief bij een woning gekocht zijn) worden deze buiten beschouwing gelaten bij de berekening van de maatgevende parkeerbehoefte. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik op te tellen bij de parkeerbehoefte op het maatgevend moment. Dubbelgebruik is alleen mogelijk binnen deze nota bepaalde loopafstanden (bijlage 4).

Stap 3) Rekening houden met de oorspronkelijke situatie (salderen)

Bij het voorzien in de parkeerbehoefte van verbouw (al dan niet in combinatie met functiewijziging) kan in zekere zin rekening worden gehouden met de parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie. Hierbij gaat het vooral om het beroep dat vanuit de oorspronkelijke functie werd gedaan op de openbare ruimte. Bij het salderen van de parkeeroplossing gelden de volgende uitgangspunten:

- De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe - als de oude functie te bepalen.
- Voor het bepalen van de parkeerbehoefte in de oorspronkelijke situatie is de meest recente actieve functie leidend. Tijdelijk gebruik wordt buiten beschouwing gelaten.

Salderen is alleen toegestaan als een bestaand pand (of delen daarvan) blijft bestaan (in dan niet in combinatie met een andere functie). (zie ook 3.3)

Stap 4) Voor de binnenstad wordt de parkeereis afgekocht middels een storting in het parkeerfonds. Voor Overstad hebben de ontwikkelaars de keuze om de parkeereis af te kopen.

Tabel 1: Wanneer mag salderen?

Situatie	Geen functiewijziging	Functiewijziging
Pand blijft (deels) staan	Salderen mag	Salderen mag
Pand wordt gesloopt	Salderen mag niet	Salderen mag niet

Bovenstaande regels zijn schematisch opgenomen in het Protocol uit bijlage 7.

3.2 Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De landelijke richtlijn is onderverdeeld in het *gebruikersdeel* en het *bezoekersdeel*. Gebruikers (bewoners en werkenden) en bezoekers stellen namelijk verschillende eisen aan parkeren. Het college wil flexibeler zijn voor ontwikkelingen en tegelijkertijd tegemoet komen aan de verschillende eisen. Hoe en waar de parkeerplaatsen worden gerealiseerd kan daarom verschillen.

Voorbeelden parkeereisen: parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn, ook als de parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Anders weten bezoekers niet dat ze er kunnen parkeren. Vaste werknemers hebben liever een afgeschermd parkeerplaats, zodat niemand anders daar gaat parkeren. Een ander voorbeeld is dat dagelijkse gebruikers, zoals bewoners en werknemers, minder bereid zijn om ver te lopen naar hun parkeervoorziening dan bezoekers, dus zal het gebruikersdeel nabij de voorziening gerealiseerd moeten worden. Ook de locatie is van invloed. Vanwege de hoge parkeerdruk op straat accepteren binnenstadbewoners een langere loopafstand dan bewoners die in de schil wonen.

3.3 Salderingsmethode

De gemeente maakt voor toepassing van de salderingsmethode onderscheid tussen nieuwbouw en bestaande bouw. Bij nieuwbouw wordt er scherper getoetst aan de parkeernormennota, bij bestaande bouw is meer flexibiliteit mogelijk. Dit is gebaseerd op een beginsel van redelijkheid. De gemeente kan immers niet verwachten dat bij verbouw (al dan niet in combinatie met functiewijziging van bijvoorbeeld kantoren naar horeca, of van bedrijven naar wonen), er eenvoudig extra parkeercapaciteit toegevoegd kan worden. Een parkeergarage aanleggen onder een bestaand pand, of een extra parkeerdek erbovenop, is vaak technisch niet mogelijk. Bij nieuwbouw is deze situatie anders.

Er is sprake van nieuwbouw als er een geheel nieuw pand wordt neergezet. Ook als er daarvoor een ander pand gestaan heeft dat is gesloopt ten behoeve van de nieuwbouw. Dan geldt voor het nieuw te bouwen pand de parkeernorm voor nieuwbouw en kan er niet gesaldeerd worden. De ontwikkelaar moet op eigen terrein voorzien in de parkeerbehoefte. Dit geldt voor (kleinschalige) bouwplannen op particuliere gronden.

Hiervan kan afgeweken worden indien er een geheel nieuwe woonwijk wordt gebouwd, of grote delen van een bestaande wijk worden vernieuwd, waarbij tevens de openbare ruimte heringericht wordt. Voorbeelden hiervan zijn de Vroonmeer-Noord en de Bloemwijk. In deze gevallen wordt de parkeerbehoefte mede in de openbare ruimte opgelost. Dit geldt voor alle functies, inclusief wonen.

Deze parkeernormennota kent alleen de terminologie nieuwbouw en verbouw (al dan niet in combinatie met functiewijziging).

Indien er sprake is van verbouw (een pand blijft bestaan, maar er komen bouwdelen bij, dan wel er worden bouwdelen gesloopt) kan de salderingsmethode worden toegepast. Het uitgangspunt daarbij blijft dat de parkeerdruk in de omgeving niet boven de onacceptabele hoogte mag groeien. Ook kan gesaldeerd worden in geval van een calamiteit (bijv. verwoesting door brand of storm), waarbij een pand mogelijk (gedeeltelijk) herbouwd moet worden. Ook hier mag gesaldeerd worden, met inachtneming van genoemde uitgangspunten.

3.4 Vrijstelling miniplannen

Ontwikkelaars van miniplannen (<2pp) in het centrum, Overstad, de Spoorbuurt en oude dorpskernen¹ worden vrijgesteld van de parkeereis.

3.5 Normering wonen via oppervlakte

De gewijzigde nota rekent voortaan met bruto vloeroppervlakte ipv gebruikersoppervlakte. Dit is duidelijk en mede vanuit praktisch oogpunt. De bruto vloeroppervlakte is incl. meterkast en niet bruikbare ruimtes in de woning, omdat bij aanvang van een project dit eenvoudig meetbaar is. Tot slot is er een oppervlaktecategorie toegevoegd om een meer geleidelijke overgang in de parkeernormen van de verschillende woningoppervlakte te krijgen.

3.6 Garages en opritten

In de nieuwe normen telt parkeergelegenheid op eigen terrein wel mee, maar niet volledig. Bewoners gebruiken hun garages of opritten namelijk regelmatig als opslag, uitbreiding van de woning of tuin, zeker in de niet gereguleerde gebieden. Per oprit of garage is afhankelijk van grootte ervan aangegeven voor hoeveel parkeerplaatsen de oprit of garage meetelt.

3.7 Samenvatting

Op basis van de paragrafen 2.3 en 3.2 ontstaat onderstaande samenvatting:

	Plan met < 2 pp.	Plan met >2 pp
Centrum	Vrijstelling	Parkeereis, maar met mogelijkheid tot afkoop parkeerfonds
Overstad	Vrijstelling	Parkeereis, maar met mogelijkheid tot afkoop parkeerfonds
Spoorbuurt, oude dorpskernen	Vrijstelling	Parkeereis
Overig	Parkeereis	Parkeereis

¹ Dit zijn de beschermde dorpsgezichten

3.8 Slotbepalingen

Overgangsregeling

Vanwege goed en behoorlijk openbaar bestuur geldt er een overgangsregeling voor bekende bouwinitiatieven. Deze regeling houdt in dat een initiatiefnemer bij de gemeente voor op de datum van vaststelling van de nota bekende bouwinitiatieven nog maximaal twee kwartalen na publicatiedatum van de nota een vergunningsverzoek kan indienen op basis van de oude parkeernormen.

Inwerkingtreding

1. Dit beleid treedt in werking twee dagen na de publicatie.
2. Met de inwerkingtreding van dit beleid komt de Parkeernormennota 2017-2027 te vervallen.
3. Deze beleidsregels worden aangehaald als: "Parkeernormennota Alkmaar 2020-2027".

De bijlagen

1	Begrippenlijst
2	Reductiefactoren bij bedrijven en voorzieningen met een goede bereikbaarheid van openbaar vervoer of fiets.
3	Het meetellen van eigen parkeervoorzieningen bij woningen.
4	Maximaal acceptabele loopafstanden per functie.
5	De parkeernormen voor auto's.
6	Aanwezigheidspercentages t.b.v. het rekenen met dubbelgebruik
7	Protocol parkeernormen

Bijlage 1: Begrippenlijst

Parkeerfonds: Het parkeerfonds heeft tot doel een collectieve parkeeroplossing te bieden om te voorzien in de parkeerbehoefte in een bepaald gebied. Parkeerfonds geldt niet voor miniplannen, h oofdstuk 3.4.

Dubbelgebruik: Is het gebruiken van 1 parkeerplaats voor meerdere functies, bijvoorbeeld wonen, werken, uitgaan.

Meerdeel: Het verschil tussen de parkeereis vóór saldering en de parkeereis na saldering bij verbouw en/of functiewijziging van een bestaand pand.

Maatgevend moment: Het moment in de week waarop de parkeerbehoefte van alle functies bij elkaar opgeteld het grootst is. In bijlage 6 is opgenomen welke momenten in de week berekend dienen te worden om te komen tot de parkeerbehoefte op het maatgevende moment.

Nieuwbouw: Er is sprake van nieuwbouw als er een geheel nieuw pand wordt neergezet. Ook als er daarvoor een ander pand gestaan heeft dat is gesloopt ten behoeve van de nieuwbouw.

Parkeereis: Het aantal te realiseren en/of af te kopen parkeerplaatsen, zijnde het grootste verschil tussen de parkeerbehoeftes van de oude en nieuwe situatie. De parkeereis wordt afgerond naar boven.

Parkeerbehoefte: Het aantal benodigde parkeerplaatsen op elk in bijlage 6 genoemde momenten van de week ook wel genoemd de parkeervraag.

Saldering: Het voorzien in de parkeerbehoefte van verbouw (al dan niet in combinatie met functiewijziging) waarbij in zekere zin rekening kan worden gehouden met de parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie. Hierbij gaat het vooral om het beroep dat vanuit de oorspronkelijke functie werd gedaan op de openbare ruimte.

Bijlage 2: reductiefactoren bij bedrijven en voorzieningen met een goede bereikbaarheid van openbaar vervoer of fiets.*

Locatie	Bereikbaarheid per fiets	Bereikbaarheid per openbaar vervoer	Reductiefactor fiets (%)	Reductiefactor openbaar vervoer (%)	Reductiefactor totaal	Reductiefactor totaal (afgerond)
Basisnorm	-	-	-		-	-
Beverkoog	4	0	16%	0%	16%	15%
Bergermeer	6	6	24%	6%	30%	30%
Binnenstad-west	10	10	40%	10%	50%	50%
Binnenstad-oost	10	6	40%	6%	46%	45%
Boekelermeer-zuid	2	0	8%	0%	8%	10%
Boekelermeer-noord	4	4	16%	4%	20%	20%
DSB-stadion	4	4	16%	4%	20%	20%
De Hout	8	6	32%	6%	38%	40%
Nollenoer	4	4	16%	4%	20%	20%
Oudorp	4	6	16%	6%	22%	20%
Overdie	4	2	16%	2%	18%	20%
Overstad-Kanaal	10	10	40%	10%	50%	50%

Locatie	Bereikbaarheid per fiets	Bereikbaarheid per openbaar vervoer	Reductiefactor fiets (%)	Reductiefactor openbaar vervoer (%)	Reductiefactor totaal	Reductiefactor totaal (afgerond)
Overstad rest	8	2	32%	2%	34%	35%
RWZI	6	6	24%	6%	30%	30%
Schil	8	6	32%	6%	38%	40%
Station	10	10	40%	10%	50%	50%
Station Noord	8	8	32%	8%	40%	40%
Viaansemolen	6	4	24%	4%	28%	30%
Westrand	6	6	24%	6%	30%	30%
Overige gebieden	-	2	-	2%-	2%	0%

* De reductiefactor is ten opzichte van de basisnorm

Bijlage 3: het meetellen van eigen parkeervoorzieningen bij woningen.

Parkeervoorzieningen	Aantal	Telt mee voor	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 6 meter diep en 3 meter breed
Lange oprit zonder garage/ carport	2	1,0	oprit min. 11 meter diep en 3 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,3	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,4	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 6 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 11 meter diep en 3 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 5 meter breed

Bijlage 4: maximaal acceptabele loopafstanden per functie.

Hoofdfunctie	Maximaal acceptabele loopafstanden
Wonen (1 ^e auto)	150 meter
Wonen (2 ^e en volgende auto's)	300 meter
Wonen binnenstad (1 ^e auto)	600 meter
Wonen (bezoek)	600 meter
Winkel binnenstad	600 meter
Winkel wijkwinkelcentrum	300 meter
Supermarkt	150 meter
Werkgelegenheid	800 meter
Vrije tijd	300 meter
Zorgvoorzieningen	150 meter
Onderwijsvoorzieningen	150 meter

Bijlage 5: De parkeernormen voor auto's.

AUTO NORMEN					
Hoofdcategorie Winkelen en boodschappen	Eenheid	Centrum ²	Schil	Overig	Aandeel bezoekers
Functie					
Bouwmarkt	per 100 m ² BVO	1,5	1,5	2,0	85%
Tuincentrum/Groencentrum	per 100 m ² BVO ³	2,0	2,0	2,3	90%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m ² BVO	2,0	3,0	6,0	90%
Woonwarenhuis (zeer groot) ⁴	per 100 m ² BVO	-	-	4,0	95%
Kringloopwinkel	per 100 m ² BVO	0,9	0,9	1,4	90%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m ² BVO	2,0	2,0	2,0	95%
Showroom (auto, boten, etc.)	per 100 m ² BVO	1,0	1,2	1,4	35%
Outletcentrum	per 100 m ² BVO	7,8	7,8	8,6	95%
Supermarkt	per 100 m ² BVO	2,0	3,0	4,0	95%
Groothandel in levensmiddelen	per 100 m ² BVO	-	5,4	5,4	80%
Winkels binnenstad Alkmaar (incl. Overstad)	per 100 m ² BVO	2,0	-	-	90%
Wijkwinkelcentrum (De Hoef, de Mare, etc.)	per 100 m ² BVO	-	2,7	3,5	75%
Wijkwinkelcentrum (gem. grootte)	per 100 m ² BVO	3,3	3,3	4,1	79%
Buurt- of dorpswinkelcentrum	per 100 m ² BVO	-	2,1	2,7	72%

² Centrum bestaat uit de wijken Binnenstad, Spoorbuurt en Overstad.

³ Incl. buitenruimte

⁴ Kengetallen gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m²

AUTO NORMEN					
Hoofdcategorie Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid	Centrum	Schil	Overig	Aandeel bezoekers
Functie					
Bowlingcentrum	per baan	1,1	1,7	2,3	90%
Biljartcentrum	per tafel	0,6	0,8	1,1	90%
Sportschool/dansstudio	per 100 m ² BVO	1,2	3,3	4,9	90%
Sporthal/sportzaal ⁵	per 100 m ² BVO	1,2	1,7	2,4	95%
Kunstijsbaan (kleiner van 400 meter)	per 100 m ² BVO	-	-	1,4	99%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m ² BVO	-	-	2,1	99%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m ² BVO	1,0	1,8	2,8	95%
Tennishal	per 100 m ² BVO	0,2	0,3	0,4	85%
Squashhal	per 100 m ² BVO	1,5	2,3	2,6	85%
Zwembad overdekt	per 100 m ² bassin	-	9,7	10,5	95%
Zwembad openlucht	per 100 m ² bassin	-	9,1	11,9	99%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m ² BVO	n.v.t	n.v.t	8,8	99%
Sauna, hammam	per 100 m ² BVO	2,0	4,1	6,1	99%
Bibliotheek	per 100 m ² BVO	0,2	0,5	0,8	95%
Bioscoop/filmhuis ⁶	per zitplaats	0,05	0,10	0,25	95%
Theater/schouwburg ⁷	per 100 m ² BVO	5,8	6,4	8,3	85%

⁵ Deze normen zijn voor gemiddeld gebruik van sportactiviteiten. Indien er regelmatig evenementen of andere activiteiten worden georganiseerd, gelden (deels) de normen voor evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw.

⁶ 1 zitplaats is circa 3 m² BVO. Er is een overlap tussen twee voorstellingen (resp. + 40%/+20%). De normen zijn gebaseerd op de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand

⁷ 100 zitplaatsen is 300 m² BVO.

Casino	per 100 m ² BVO	5,2	5,6	6,0	85%
Buurt- of wijkcentrum	per 100 m ² BVO	2,0	2,5	3,0	90%
AUTO NORMEN					
Hoofdcategorie Sport, cultuur en ontspanning (vervolg)	Eenheid	Centrum	Schil	Overig	Aandeel bezoekers
Functie					
Volkstuin	per 10 tuinen	-	1,1	1,2	100%
Jachthaven ⁸	per ligplaats	0,5	0,5	0,5	99%
Manege (paardenhouderij) ⁶	per box	-	-	0,3	90%
Museum ⁶	per 100 m ² BVO	0,3	0,5	0,9	95%
Sportveld ⁶	per ha. netto ⁹ terrein	13,0	13,0	13,0	95%
Hoofdcategorie Horeca en (verblijfs)recreatie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig	Aandeel bezoekers
Functie					
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	-	-	1,5	90%
Camping (kampeerterrein)	per standplaats ¹⁰	-	-	1,1	90%
Hotel (1 t/m 3 sterren)	per 10 kamers	1,5	2,0	4,0	80%
Hotel (4 of 5 sterren)	per 10 kamers	3,0	4,0	8,0	70%
Discotheek	per 100 m ² BVO	4,0	8,0	16,4	99%
Café/bar/cafetaria/lunchroom	per 100 m ² BVO	2,0	4,0	5,0	90%
Restaurant (binnenstad)	per 100 m ² BVO	2,0	-	-	80%

⁸ Van deze functie zijn alleen globale parkeernormen gegeven. Bij het toepassen van deze parkeernormen kan men onderbouwd en in overleg met de gemeente afwijken van de norm.

⁹ Exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

¹⁰ Exclusief 10% voor bezoekers van de campinggasten

AUTO NORMEN					
Hoofdcategorie Gezondheid en (sociale) voorzieningen	Eenheid	Centrum	Schil	Overig	Aandeel bezoekers
Functie					
Religiegebouw ¹¹	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	99%
Apotheek	per 100 m ² BVO	2,0	2,5	2,9	45%
Tandartsenpraktijk of tandartsencentrum	per behandelkamer	1,3	1,7	2,1	50%
Huisartsenpraktijk of huisartsencentrum	per behandelkamer	1,8	2,2	2,7	60%
Fysiotherapiepraktijk of fysiotherapiecentrum	per behandelkamer	1,0	1,2	1,5	60%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,0	1,3	1,6	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,2	1,5	1,8	40%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	55%
Ziekenhuis (gemiddelde grootte)					
→ Bezoekers van klinische patiënten	per 10 bedden	2,5	2,5	2,5	100%
→ Bezoekers/ patiënten voor dagverpleging of deeltijdbehandeling	per 1200 bezoekers/jaar	1,0	1,0	1,0	80%
→ Medewerkers (reguliere functie)	per 10 formatieplaatsen	2,5	2,5	2,5	0%
Verpleeg- en verzorgingstehuis ^{12 13}	per wooneenheid	0,5	0,5	0,5	60%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,4	1,9	3,0	40%
Crematorium	per gelijktijdige	-	-	25,0	99%
Begraafplaats	plechtigheid	-	-	26,0	95%
Restaurant (overig)	per 100 m ² BVO	4,0	6,0	10,0	80%
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	per 100 m ² BVO	3,0	4,0	5,0	99%

AUTO NORMEN					
Hoofdcategorie Onderwijs	Eenheid	Centrum	Schil	Overig	Aandeel bezoekers
Functie					
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m ² BVO ¹⁴	0,8	1,0	1,1	0%
Basisschool	per leslokaal ¹²	0,5	0,5	0,5	10%
Kiss & Ride ¹⁵	per 100 leerlingen	5,5	5,5	5,5	100%
Middelbare school ¹⁶	per 100 leerlingen	2,3	3,0	3,3	10%
ROC ¹⁴	per 100 leerlingen	3,2	3,8	4,2	10%
Hoger onderwijs ¹⁴	per 100 leerlingen	6,3	6,9	7,5	70%
Avondonderwijs ¹⁴	per 10 studenten	3,0	4,0	5,0	95%
Hoofdcategorie Wonen	Eenheid	Centrum & Spoorbuurt	Schil	Overstad en Overig	Aandeel bezoekers
Functie					
Woning groot (> 125 BVO) ¹⁷	per woning	1,1	1,5	1,7	0,3
Woning (100 - 125 m ² BVO) ¹⁶	per woning	0,9	1,3	1,5	0,3
Woning (75 - 100 m ² BVO) ¹⁶	per woning	0,8	1,1	1,3	0,3
Woning klein (45 - 75 m ² BVO) ¹⁶	per woning	0,6	0,9	1,0	0,3
Woning klein (< 45 m ² BVO) ¹⁶	per woning	0,4	0,4	0,3	0,2
Serviceflat, aanleunwoning ¹⁸ , kamer voor niet-zelfstandigen, studentenkamer	per woning	0,4	0,6	0,9	0,3

¹¹ Van deze functie zijn alleen globale parkeernormen gegeven. Bij het toepassen van deze parkeernormen kan men onderbouwd en in overleg met de gemeente afwijken van de norm.

¹² Definitie verpleeg-, verzorgingstehuis: Zorgplaatsen waarbij de (bejaarde) bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleeghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van bezoek en personeel.

¹³ Voor zorginstellingen geldt dat, afhankelijk van de gradatie van hulpbehoefte, het autobezit en -gebruik hoger of lager kan zijn. Een gradatie is bijvoorbeeld de CIZ zorgindicatie. Het eigen autobezit neemt af naarmate de bewoner een hogere zorgindicatie heeft. De norm is een vertrekpunt. Men kan gemotiveerd en in overleg met de gemeente afwijken van de norm.

¹⁴ Exclusief kiss and ride plaatsen voor het afzetten van leerlingen.

¹⁵ Het CROW biedt rekenregels ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor Kiss & Ride. Deze rekenmethode, waarbij met behulp van diverse parameters de parkeervraag wordt bepaald, wordt doorgaans als lastig ervaren. Alkmaar kiest ervoor om, afgeleid van de uitkomst van de rekenexercitie van het CROW, hiervoor een norm als uitgangspunt op te nemen.

¹⁶ Bezoekers zijn leerlingen/ studenten

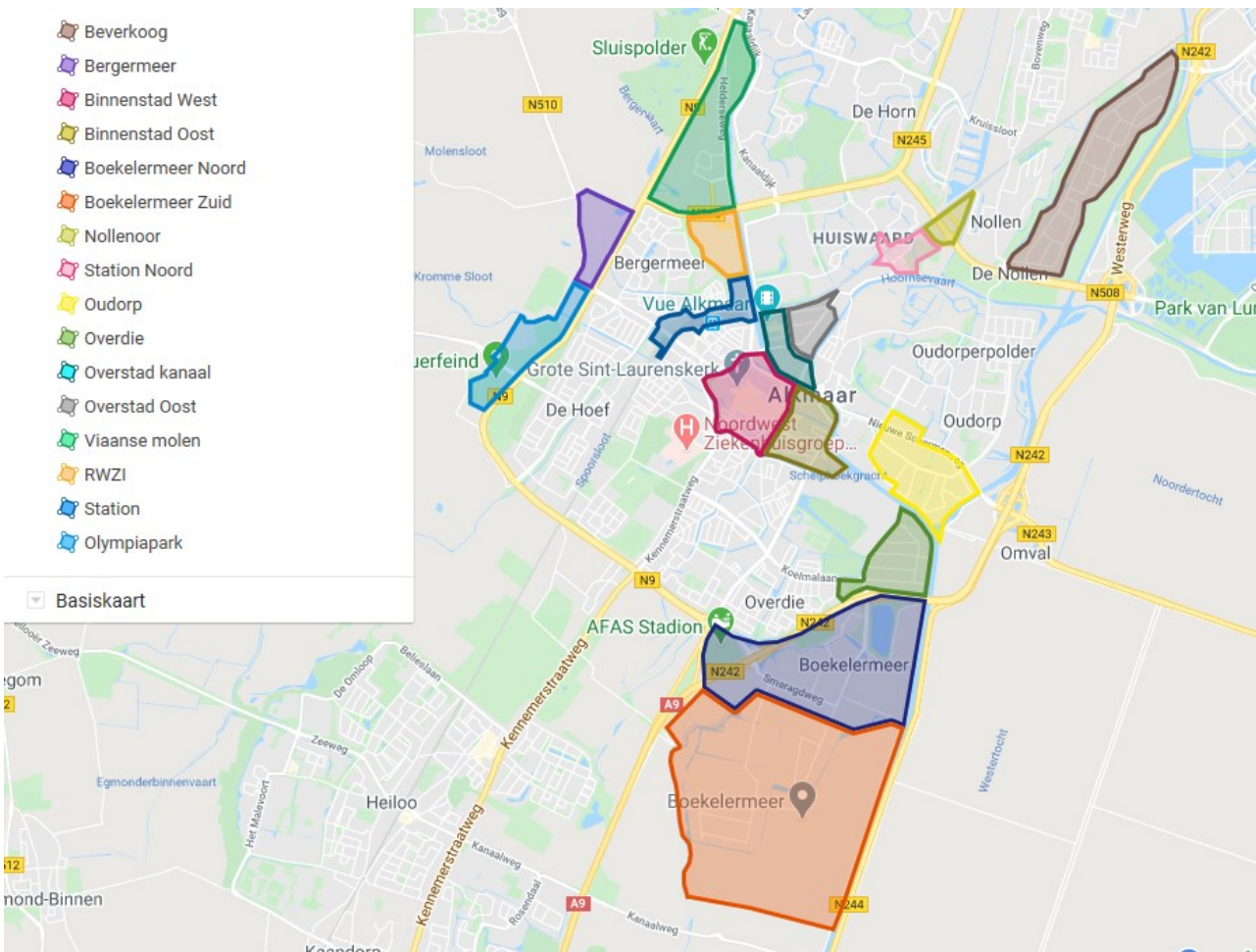
¹⁷ BVO wordt berekend zoals gebruikelijk is in de bouwsector, volgens de NEN 2580.

¹⁸ Definitie aanleunwoning/serviceflat: Zelfstandige woonruimte voor ouderen of (licht) verstandelijk gehandicapten met een fysieke of organisatorische relatie met een zorginstelling. De parkeerplaatsen zijn vooral voor het bezoek. Voor zorginstellingen geldt dat, afhankelijk van de gradatie van hulpbehoefte, het autobezit en -gebruik van de bewoners zelf hoger of lager kan zijn. Een gradatie is bijvoorbeeld de CIZ zorgindicatie. Het eigen autobezit neemt af naarmate de bewoner een hogere zorgindicatie heeft.

Hoofdcategorie Werken ¹⁹	Kantoren (per 100 m ² BVO)		Bedrijf/ Industrie (per 100 m ² BVO)		Groothandel (per 100 m ² BVO)		Opslag (per 100 m ² BVO)	
		bez.		bez.		bez.		bez.
Beverkoog	2,0	15%	1,2	5%	1,0	20%	0,7	5%
Bergermeer	1,7	15%	1,0	5%	0,8	20%	0,6	5%
Binnenstad-west	1,2	15%	0,7	5%	0,6	20%	0,4	5%
Binnenstad-oost	1,3	15%	0,8	5%	0,7	20%	0,4	5%
Boekelermeer-zuid	2,2	15%	1,3	5%	1,1	20%	0,7	5%
Boekelermeer-noord (incl. stadion)	1,9	15%	1,1	5%	1,0	20%	0,6	5%
Nollenoord	1,9	15%	1,1	5%	1,0	20%	0,6	5%
Oudorp	1,9	15%	1,1	5%	1,0	20%	0,6	5%
Overdie	1,9	15%	1,1	5%	1,0	20%	0,6	5%
Overstad-Kanaal	1,2	15%	0,7	5%	0,6	20%	0,4	5%
Overstad rest	1,6	15%	0,9	5%	0,8	20%	0,5	5%
RWZI	1,7	15%	1,0	5%	0,8	20%	0,6	5%
Schil	1,4	15%	0,8	5%	0,7	20%	0,5	5%
Station	1,2	15%	0,7	5%	0,6	20%	0,4	5%
Station Noord	1,4	15%	0,8	5%	0,7	20%	0,5	5%
Viaansemolen	1,7	15%	1,0	5%	0,8	20%	0,6	5%
Olympiapark	1,7	15%	1,0	5%	0,8	20%	0,6	5%
Overige locaties	2,4	15%	1,4	5%	1,2	20%	0,8	5%

Onder 'bedrijf/ industrie' worden verstaan arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijven, zoals industrie, een laboratorium en een werkplaats. Men spreekt van een 'groothandel' wanneer de bezoekers geen consumenten zijn. Onder 'opslag' worden verstaan arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijven als een loods, een opslag en een transportbedrijf.

- Beverkoog
- Bergermeer
- Binnenstad West
- Binnenstad Oost
- Boekelermeer Noord
- Boekelermeer Zuid
- Nollenoord
- Station Noord
- Oudorp
- Overdie
- Overstad kanaal
- Overstad Oost
- Viaanse molen
- RWZI
- Station
- Olympiapark



Bijlage 6: Aanwezigheidspercentages t.b.v. het rekenen met dubbelgebruik.

Winkelen en boodschappen	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bouwmarkt	30%	60%	40%	70%	0%	100%	0%	75%
Tuincentrum/ groencentrum	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	75%
Bruin- en witgoedzaken	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	75%
Woonwarenhuis (zeer groot)	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	80%
Kringloopwinkel	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%
Meubelboulevard/woonboulevard	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	80%
Showroom (auto, boten, etc.)	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	80%
Outletcentrum	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	80%
Supermarkt	30%	60%	40%	70%	0%	100%	40%	80%
Groothandel in levensmiddelen	30%	60%	70%	70%	0%	100%	0%	0%
Binnenstad Alkmaar	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	75%
Wijkwinkel-centrum	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	10%
Sport, cultuur en ontspanning	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bowlingcentrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	100%	100%
Biljartcentrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	100%	100%
Sportschool/ dansstudio	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sporthal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportzaal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	30%	100%	100%	100%	0%	100%	80%	100%

Tennishal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sport, cultuur en ontspanning (vervolg)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Squashhal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Zwembad (overdekt of openlucht)	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Wellnesscentrum (thermen/beauty)	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	100%
Sauna/ hammam	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	100%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
Bioscoop/filmhuis	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Theater/ schouwburg	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Casino	15%	30%	90%	90%	0%	60%	100%	60%
Volkstuin	10%	50%	75%	40%	0%	100%	40%	80%
Jachthaven	50%	100%	80%	80%	80%	100%	80%	100%
Manege/ paardenhouderij	10%	40%	100%	100%	0%	100%	60%	100%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Sportveld	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Horeca en (verblijfs-) recreatie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bungalowpark (huisjescomplex)	30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%
Camping (kampeerterrein)	30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%
Hotel	30%	40%	100%	100%	100%	80%	100%	80%
Discotheek	0%	0%	0%	80%	80%	0%	100%	0%
Café/ bar/ cafeteria	30%	40%	90%	90%	0%	75%	100%	45%

Restaurant	30%	40%	90%	90%	0%	70%	100%	40%
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Gezondheid en sociale voorziening	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Huisartspraktijk/ -centrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Fysiotherapie praktijk/ -centrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Consultatiebureau voor ouderen	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Tandartspraktijk/ -centrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Apotheek	100%	100%	10%	10%	0%	0%	0%	0%
Ziekenhuis; medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	25%	40%	40%
Ziekenhuis; patiënten en bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Crematorium	100%	100%	10%	10%	0%	100%	10%	100%
Begraafplaats	100%	100%	10%	10%	0%	100%	10%	100%
Penitentiaire inrichting; medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	25%	40%	40%
Penitentiaire inrichting; bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Religiegebouw; kerk.	10%	20%	70%	10%	0%	10%	100%	70%
Religiegebouw; moskee.	10%	70%	10%	10%	0%	100%	20%	20%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%

Onderwijs	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Kinderdagverblijf (crèche)	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
Basisschool	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Middelbare school	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ROC	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Hogeschool	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
Universiteit	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Wonen	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Aanleunwoning en serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Werken	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Kantoren	100%	100%	5%	10%	0%	5%	0%	0%
Industrie, groothandel, opslag	100%	100%	15%	15%	0%	15%	0%	0%

Bijlage 7: Protocol Parkeernormen

Parkeervraag bepalen o.b.v. parkeernormnota, afgerond naar boven.		
Nieuwbouw (= ook bestaand pand slopen en bouwen op de vrijgekomen ruimte)		Verbouw (= een pand of delen daarvan blijven bestaan, al dan niet in combinatie met een andere functie)
Parkeervraag = Pvraag (nieuw)		Parkeervraag (nieuw) = Pvraag (nieuw) - Pvraag (oud)
Interne toets	Lukt parkeervraag op eigen terrein?	▶ Ja, "Go"
	▼ Nee	
	Is het een bouwplan in Centrum (Pvraag niet relevant), of een bouwplan in de Spoorbuurt, Overstad of in een oude dorpskern en is de parkeervraag kleiner of gelijk aan 2 pp?	▶ Ja, "Go"
	▼ Nee	
	Is er een parkeerfonds actief in het gebied* en is de ontwikkelaar bereid pp af te kopen	▶ Ja, "Go"
▼ Nee		
Nee, geen "Go" ◀	Is gemeente ambtelijk akkoord dat parkeeropgave niet op eigen terrein plaatsvindt.	▼ Ja
"Staf Ruimte"		
Nee, geen "Go" ◀	Akkoord met alternatief? Huren bij de burens (binnen de in bijlage 3 genoemde loopafstanden). Vervalt deze huurafpraak, dan wordt niet meer voldaan aan de normen en zal de gemeente handhavend optreden.	▶ Ja, "Go"
		Afspraken vastleggen in - Voorwaarden omgevingsvergunning - Bestemmingsplan - Anterieure overeenkomst

