

Nota Parkeernormen 2020

Gemeente Bergen

Datum: 29 juli 2020
Versie: 1.0

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Waarom een nieuwe nota parkeernormen?	3
1.2	Visie op parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Juridisch kader	5
2.1	De parkeernorm, parkeerbalans en de parkeereis	5
2.2	Bestaande en nieuwe bestemmingsplannen	5
2.3	Afwijkingsbevoegdheid	5
2.4	Overgangsregeling	6
3	De autoparkeernormen	7
3.1	Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling	7
3.2	Verantwoording autoparkeernormen	7
3.3	Parkeernormen voor verschillende functies	8
3.4	Kwalitatieve eisen parkeervoorzieningen	9
4	De fietsparkeernormen	10
4.1	Totstandkoming fietsparkeernormen	10
4.2	Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen en toepassing	10
5	Het toepassingskader	12
5.1	Van parkeernorm naar parkeereis	12
5.2	Vrijstelling bij kleinschalige ontwikkelingen	16
5.3	Saldering bij functiewijziging	16
6	Toekomstbestendige parkeeroplossingen	19
6.1	Van de theoretische naar een praktische parkeeroplossing	19
6.2	Vastlegging in de omgevingsvergunning: kwantitatief en kwalitatief	19
6.3	De beschikbaarheid, ook in de toekomst goed geregeld: privaatrechtelijke afspraken	19
Bijlage 1	Gebiedsindeling	
Bijlage 2	Autoparkeernormen	
Bijlage 3	Aanwezigheidspercentages	
Bijlage 4	Fietsparkeernorme	
Bijlage 5	Maximale loopafstanden	
Bijlage 6	Berekeningsaantallen private autoparkeerplaatsen	

1 Inleiding

Voor u ligt de nota parkeernormen Bergen 2020. Deze nota vervult een rol in het ruimtelijk toetsingskader voor nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. Aan de hand van deze nota wordt het aantal parkeerplaatsen voor auto's bepaald dat aangelegd en in stand gehouden moet worden. Aan te leggen parkeerplaatsen moeten voldoen aan kwalitatieve eisen die de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen waarborgen.

1.1 Waarom een nieuwe nota parkeernormen?

Het huidige parkeerbeleid in Bergen is vastgelegd in de "notitie ruimtelijk parkeren 2009" en de nota 'Gastvrij parkeerbeleid' uit 2013. Het beschreven parkeerbeleid was tevens de basis om het oorspronkelijke parkeernormenkader te actualiseren in de Nota Ruimtelijk Parkeren 2014. Inmiddels zijn een aantal jaren verstreken en is de behoefte ontstaan om het parkeerbeleid opnieuw tegen het licht te houden en daarbij ook aandacht te geven aan de parkeernormen. Bergen is een geliefde gemeente bij toeristen en dagjesmensen en dit leidt logischerwijs tot de noodzaak om keuzes te maken over de verdeling van schaarse (parkeer)ruimte. Deze nota bevat het nieuwe parkeernormenkader voor de gemeente Bergen waarmee beoogd wordt enerzijds ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en anderszins parkeren bij nieuwe ontwikkelingen zo in te passen dat problemen voor de omgeving worden voorkomen.

In de nota "gastvrij parkeerbeleid" en in het fietsbeleidsplan wordt de fiets genoemd als een mogelijk alternatief voor het gebruik van de auto binnen de gemeente Bergen. Ook voor recreatie is de fiets een belangrijk vervoermiddel. Op locaties waar veel fietsen te verwachten zijn, zijn stallingsmogelijkheden essentieel. Daarom zijn in deze nota ook fietsparkeernormen opgenomen.

1.2 Visie op parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen

Voor de gemeente Bergen is gastvrij parkeren het uitgangspunt. In het Formatieakkoord 2019-2022 is gesteld dat: 'Het nieuw vast te stellen parkeerbeleid bevat oplossingen die het spanningsveld tussen kort- en langparkeerders reduceren: hierbij wordt ook de zonering opnieuw bekeken'. Dit spanningsveld doet zich met name daar voor waar auto's van bewoners en (verblijfs)bezoekers met elkaar strijden om schaarse parkeerplaatsen. Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen betekent dit dat deze in beginsel voor eigen parkeerplaatsen moeten zorgen, tenzij rond een ruimtelijke ontwikkeling parkeercapaciteit beschikbaar is. Dan kan deze worden ingezet voor de betreffende ontwikkeling. Wij kiezen ervoor om, waar mogelijk, eerst te beïnvloeden en benutten en dan pas te bouwen.

Beïnvloeden, benutten en bouwen

Zonder maatregelen is het sturen op autogebruik en -bezit niet mogelijk en is sprake van vraagvolgend parkeerbeleid. In een aantal gebieden in de gemeente is sturend parkeerbeleid van kracht. Door middel van betaald parkeren, een blauwe zone en/of vergunningparkeren wordt het gebruik van het bestaande parkeerareaal beïnvloed. Hiermee kan bijvoorbeeld voorkomen worden dat op drukke dagen toeristen onbeperkt gebruik kunnen maken van parkeerplaatsen, waardoor het parkeren voor bewoners in de verdrukking komt.

Ten aanzien van haar parkeernormenbeleid hanteert de gemeente Bergen de volgende uitgangspunten. Met deze nota parkeernormen wordt invulling gegeven aan deze uitgangspunten.

Uitgangspunten parkeernormenbeleid gemeente Bergen

- In iedere nieuwbouw- of transformatieontwikkeling is sprake van een bepaalde behoefte aan parkeerplaatsen. Aan de hand van deze nota parkeernormen wordt de omvang van deze behoefte bepaald.
- Nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen mogen niet leiden tot een dusdanige verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte waardoor bewoners hun auto niet meer kunnen parkeren.
- De gemeente Bergen streeft naar een flexibel parkeernormenbeleid. Deze flexibiliteit uit zich in de wijze waarop de parkeernormen worden toegepast en niet in de hoogte van de parkeernormen. De parkeernorm waaraan moet worden voldaan ligt vast in deze nota. De nota kent verschillende manieren waarop aan de parkeereis kan worden voldaan waarbij het onder voorwaarden mogelijk is om in de (directe) omgeving van een bouwplan te voldoen aan de parkeereis.
- Parkeeroplossingen zijn toekomstbestendig en leiden niet tot parkeeroverlast in de toekomst.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen waarbinnen deze nota parkeernormen acteert. Hierin zijn onder andere de afwijkingsbevoegdheid en de overgangsregeling opgenomen. In het hierop volgende hoofdstukken 3 en 4 komen de parkeernormen voor auto's respectievelijk fietsen aan bod. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het toepassingskader dat op deze nota van toepassing is. In hoofdstuk 6 wordt ten slotte ingegaan op toekomstbestendige parkeeroplossingen.

In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de opgenomen bijlagen.

Bijlage 1	Gebiedsindeling
Bijlage 2	Autoparkeernormen
Bijlage 3	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 4	Fietsparkeernormen
Bijlage 5	Maximale loopafstanden
Bijlage 6	Berekeningsaantallen private autoparkeerplaatsen

2 Juridisch kader

2.1 De parkeernorm, parkeerbalans en de parkeereis

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn per 100 vierkante meter of per eenheid. Op basis van de functies die worden gerealiseerd, met de bijbehorende parkeernormen, wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt ook rekening gehouden met de aanwezigheid van doelgroepen (dubbelgebruik).

Uit de parkeerbalans volgt een parkeerbehoefte. Deze behoefte dient op enige wijze te worden gefaciliteerd. Op hoofdlijnen kunnen hiervoor drie capaciteitsvormen worden aangewend. Het parkeren op afstand is een variant op deze drie vormen.

1. Parkeren op eigen terrein;
2. Parkeren in private parkeervoorzieningen;
3. Parkeren in openbare parkeervoorzieningen (in de openbare ruimte of in parkeergarages).

De parkeereis is in feite het resultaat van de parkeerbalans, in combinatie met de capaciteitsvormen (ook in aantallen) waarmee de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd. Een voorbeeld van een parkeereis is opgenomen in het onderstaande kader.

Voorbeeld parkeereis

Normatieve parkeerbehoefte: 50 parkeerplaatsen

Capaciteitsvormen:

Parkeren op eigen terrein:	20 parkeerplaatsen
Parkeren in private voorzieningen:	20 parkeerplaatsen
Parkeren in openbare parkeervoorzieningen:	10 parkeerplaatsen

2.2 Bestaande en nieuwe bestemmingsplannen

Deze nota parkeernormen heeft een directe relatie met het facetbestemmingsplan Parkeren¹ van de gemeente Bergen. In dit bestemmingsplan is een verwijzing opgenomen naar de 'Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2009' en eventuele toekomstige wijzigingen. Deze nota parkeernormen betreft een bedoelde wijziging in het facetbestemmingsplan.

2.3 Afwijkingsbevoegdheid

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (awb) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat deze afwijkingsbevoegdheid alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van het beleid onevenredig worden benadeeld, bevat het bestemmingsplan (artikel 4.3) een separate afwijkingsbevoegdheid.

¹ Identificatiecode: NL.IMRO.0373.BPGparkeren-C001

2.4 Overgangsregeling

Indien een aanvrager voor inwerkingtreding van de nota parkeernormen 2020 een schriftelijke aanvraag voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning heeft ingediend, dan zijn op deze aanvraag de parkeernormen uit de Nota Ruimtelijk Parkeren 2014 van kracht. Vallen echter de gestelde normen in deze nota parkeernormen 2020 (vastgesteld door burgemeester en wethouders op Bergen) lager uit, dan geldt deze.

3 De autoparkeernormen

Als basis voor haar parkeernormen kiest de gemeente Bergen voor de meest recente parkeerkencijfers van het CROW.² Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381:

‘Toekomstbestendig parkeren’, uitgebracht door het CROW in december 2018.

Om de CROW parkeerkencijfers te vertalen naar parkeernormen zijn een aantal stappen doorlopen. In dit hoofdstuk wordt op ieder van deze stappen ingegaan.

3.1 Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling

De gemeente Bergen is een weinig stedelijke gemeente. Dit betekent dat gemiddeld genomen het aantal adressen per vierkante kilometer tussen de 500 en 1.000 ligt. Echter zitten tussen kernen en wijken onderling noemenswaardige verschillen in stedelijkheidsgraad. Om deze reden wordt onderscheid gemaakt tussen twee verschillende stedelijkheidsgraden:

- Bergen en Egmond aan Zee: matig stedelijk
- Overige gebieden/plaatsen: weinig tot niet stedelijk

Afhankelijk van de parkeerdruk, de aanwezigheid van parkeerregulering en de stedelijkheidsgraad wordt binnen de bandbreedte van de CROW-kencijfers voor verschillende waarden gekozen.

De gebieden waartussen onderscheid wordt gemaakt zijn:

1. Centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl;
2. Schil Bergen en Schoorl en overige kernen;
3. Rest bebouwde kom;
4. Buiten gebied.

3.2 Verantwoording autoparkeernormen

Naast de stedelijkheidsgraad bevatten de CROW parkeerkencijfers bandbreedtes met een minimum, gemiddelde en maximum waarde. Het minimum geeft de minimaal te verwachten parkeerbehoefte aan van de betreffende ontwikkeling, het maximum de maximale parkeerbehoefte en het gemiddelde logischerwijs het gemiddelde van minimum en maximum.

Er is gekozen om voor de te hanteren parkeernormen uit te gaan van het gemiddelde van de CROW-kencijfers. Het gemiddelde sluit goed aan bij het autobezit in de gemeente en het door de gemeente gevoerde parkeerbeleid.

Hierdoor wordt voorkomen dat er onvoldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om de parkeerdruk van een ontwikkeling te faciliteren en er daardoor extra parkeerdruk op de openbare ruimte ontstaat. Aan de andere kant hoeft een ontwikkeling daardoor geen parkeerplaatsen te realiseren die niet worden gebruikt.

² CROW (Ede): Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek; Het CROW is een nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte
Nota Parkeernormen Bergen 2020

Gebied	ligging	bandbreedte
1. Centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl	Centrum	gemiddeld
2. Schil Bergen en Schoorl	Schil	gemiddeld
3. Overige kernen	Schil	gemiddeld
4. Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	gemiddeld
5. Buiten gebied	Buiten gebied	gemiddeld

Verantwoording gebiedsindeling en toepassing CROW kencijfers

3.3 Parkeernormen voor verschillende functies

In bijlage 2 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. In deze paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op de parkeernormen voor woonfuncties. Het kan voorkomen dat voor een functie geen parkeernorm is opgenomen. Wanneer voor een functie geen parkeernormen zijn opgenomen in deze nota, wordt de parkeernorm van de meest vergelijkbare functie gebruikt.

Woonfuncties

De gemeente Bergen maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende woonfuncties. Het kan voorkomen dat voor een te realiseren functie geen parkeernorm is opgenomen. In dit geval dient de parkeernorm te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Op het moment dat dit op bezwaren stuit, worden initiatiefnemers verzocht contact op te nemen met de gemeente.

Overzicht woonfuncties ³
Koopwoningen • Koop, huis, vrijstaand • Koop, huis, twee-onder-een-kap • Koop, huis, tussen/hoek • Koop, appartement, > 95 m² • Koop, appartement, 80 m² – 95 m² • Koop, appartement, < 80 m²
Huurwoningen • Huur, huis > 95 m² • Huur, huis < 95 m² sociale huur • Huur, appartement > 95 m² • Huur, appartement < 95 m² (inclusief sociale huur)
Kamerverhuur en zorgwoningen • Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten) • Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig • Aanleunwoning en serviceflat • Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)

³ De in de CROW-normen gebruikte indeling in goedkope -, middel dure – en dure woningen is omgezet in een indeling waarbij de oppervlakte van de woning de parkeereis bepaald. De oppervlakte van een woning is eenduidig vast te stellen. Dit in tegenstelling tot het prijsniveau van een woning.

De parkeernorm voor woningen bestaat uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel. De norm voor bezoekers verschilt per gebied.

Gebied	Bezoekersnorm
1. Centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl	0,2
2. Schil Bergen en Schoorl en overige kernen	0,2
3. Rest bebouwde kom	0,3
4. Buiten gebied	0,3

Overige functies

In bijlage 2 zijn ook voor een groot aantal andere functies parkeernormen opgenomen. Onder andere voor winkelfuncties, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. In de berekeningswijze zijn parkeernormen voor dit soort functies vaak geënt op bijpassende eenheden. De parkeernorm voor een huisartsenpraktijk gaat bijvoorbeeld uit van het aantal behandelkamers.

Voor deze functies is geen apart bezoekersaandeel in deze nota opgenomen. Het toepassen van het bezoekersaandeel in de parkeernorm van de CROW-kencijfers leidt vaak tot hele kleine aantallen parkeerplaatsen voor bezoekers of parkeerplaatsen voor personeel. Uitgangspunt is daarom dat alle parkeerplaatsen door zowel werknemers als bezoekers kunnen worden gebruikt.

3.4 Kwalitatieve eisen parkeervoorzieningen

Elke parkeerplaats moet zodanig groot zijn dat een voertuig kan parkeren. Ook moet het mogelijk zijn om een parkeervoorziening te kunnen bereiken.

Bij het beoordelen of een parkeervoorziening voldoende bruikbaar is hanteert de gemeente voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte de richtlijnen van het CROW zoals die in het ASVV⁴ zijn opgenomen. Parkeergarages moeten voldoen aan de voorschriften van het NEN 2443.⁵

Naast de bovenstaande fysieke eisen moeten parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor de doelgroep waarvoor ze bestemd zijn. Dit wil zeggen dat bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor bezoekers bereikbaar moeten zijn en alleen op een afgesloten parkeervoorziening mogen liggen als de toegang door middel van bijvoorbeeld een toegangscontrolesysteem verleend kan worden.

⁴ De **ASVV** is door het CROW uitgebracht en bevat aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

⁵ NEN2443: *N*ederlandse *N*orm; het NEN is een instituut dat NEN-normen (laat) ontwikkelen. NEN2443 is een norm voor het stallen van personenauto's op terreinen en garages
Nota Parkeernormen Bergen 2020

4 De fietsparkeernormen

Naast parkeernormen voor de auto hanteert de gemeente Bergen ook parkeernormen voor de fiets. Naast het stellen van kwantitatieve eisen in de vorm van parkeernormen, worden ook kwaliteitseisen gesteld waar nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen. Als basis voor de fietsparkeernormen kiest de gemeente Bergen voor de meest recente fietsparkeerkencijfers van het CROW.

De verdeling van de fietsparkeerplaatsen in rekken, beugels en (gereserveerde) verharde ruimte is afhankelijk van de situatie ter plaatse en de samenstelling van de te verwachten fietsen op het bouwplan. Deze wordt daarom per bouwplan in overleg met de initiatiefnemer bepaald.

4.1 Totstandkoming fietsparkeernormen

De fietsparkeerkencijfers kennen, net als de autoparkeerkencijfers, gebiedsindeling (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) en een bandbreedte. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. Gezien het relatief hoog fietsgebruik, de beperkte stedelijkheidsgraad en het hoge aantal toeristen en recreanten, kiest Bergen in beginsel voor om de maximum van de bandbreedte en de kencijfers voor de schil. In die gevallen waarbij in de kencijfers van het CROW een zeer ruime bandbreedte wordt gehanteerd en de functie in het algemeen een breder verzorgingsgebied heeft dan alleen de waarin de functie ligt (bijvoorbeeld een kerk en theater), is de gemiddelde norm gehanteerd. De fietsparkeernormen zijn in bijlage 4 opgenomen.

Voor woningen en appartementen zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Dit omdat in de bouwverordening een berging verplicht is en deze ook gebruikt kan worden voor het stallen van fietsen.

4.2 Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen en toepassing

Fietsparkeerplaatsen kennen verschillende verschijningsvormen. Ze komen voor als rekken waar fietsen in worden geschoven, rekken of beugels waar fietsen tegenaan kunnen worden geplaatst en aan vast kunnen worden gezet en in de meest eenvoudige vorm als een verhard stuk terrein waarop een fiets met een standaard kan worden neergezet. Omdat fietsen tegenwoordig in verschillende uitvoeringsvormen voorkomen, is een dergelijke variatie aan uitvoeringsvormen van fietsparkeerplaatsen ook noodzakelijk.

Dit om te voorkomen dat de aangebrachte stallingsvoorzieningen niet (kunnen) worden gebruikt. Indien beugels of rekken worden geplaatst heeft de gemeente, om te voorkomen dat een fiets niet in de stalling (kan) worden neergezet of dat fietsen door het stallen kunnen worden beschadigd, een voorkeur voor fietsenrekken die voldoen aan de eisen van de stichting FietsParKeur^{6 7}. Om diefstal te voorkomen heeft de gemeente een voorkeur voor stallingen met een aanbindmogelijkheid.

De locatie van fietsparkeerplaatsen is, in het bijzonder bij bestemmingen met kortdurend bezoek, belangrijk. Fietsenstallingen moeten daarom zo dicht mogelijk bij de ingang worden geplaatst in het zicht van de fietsers.

⁶ Stichting fietsparkeur, Nieuwegein

⁷ In het PvE van de gemeente voor de inrichting van de openbare ruimte zijn rekken opgenomen voor toepassing in de openbare ruimte

5 Het toepassingskader

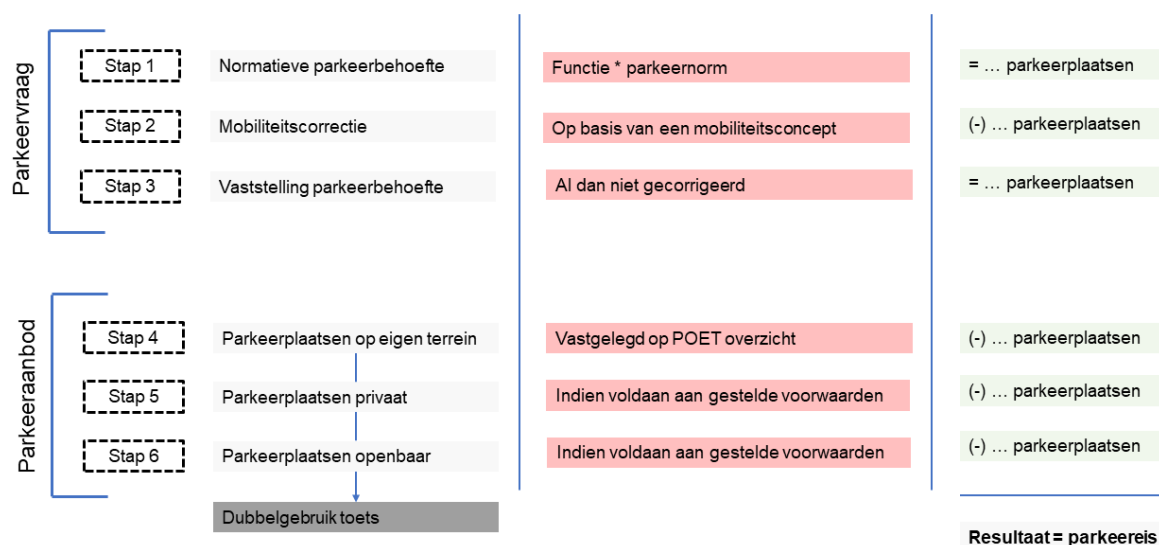
De gemeente Bergen heeft een bepaalde werkwijze voor ogen op basis waarvan de parkeernormen worden toegepast. Deze werkwijze wordt het toepassingskader genoemd.

Dit toepassingskader is grotendeels overgenomen van de parkeernota's uit 2009 en 2014. Dubbelgebruik, salderen en het gebruik kunnen maken van de restcapaciteit in de openbare ruimte waren ook in deze nota's al opgenomen. De vrijstellingsregeling uit de oude nota is verruimd en de mogelijkheid van een mobiliteitscorrectie is geïntroduceerd. Ook de mogelijkheid om de parkeereis op het terrein van derden op te lossen, is toegevoegd. Deze zijn toegevoegd om op een flexibelere manier aan de parkeereis te kunnen voldoen zonder dat de parkeerdruk in de openbare ruimte teveel toeneemt.

De manier waarop dit toepassingskader wordt toegepast is, om onduidelijkheden in het gebruik voor te zijn, verder uitgeschreven en ook de terminologie is aangepast aan nu gebruikelijke begrippen.

5.1 Van parkeernorm naar parkeereis

In de onderstaande figuur is het toepassingskader schematisch weergegeven. Dit schema wordt in deze paragraaf nader toegelicht. In het schema is een onderscheid gemaakt tussen parkeervraag en parkeeraanbod.



Bepaling parkeervraag

Stap 1: normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is. Hiertoe levert de initiatiefnemer een parkeerbalans aan. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere te realiseren functie de berekening: functie * parkeernorm te worden uitgevoerd.

Stap 2: mobiliteitscorrectie

In nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernorm(en) die in deze nota zijn opgenomen,

naar verwachting leiden tot een overschot aan parkeerplaatsen. Wanneer hier sprake van is, kan door een initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie worden onderbouwd.

In het onderstaande kader wordt nader ingegaan op de mobiliteitscorrectie. Hierbij worden ook enkele voorbeelden van mobiliteitscorrecties beschreven.

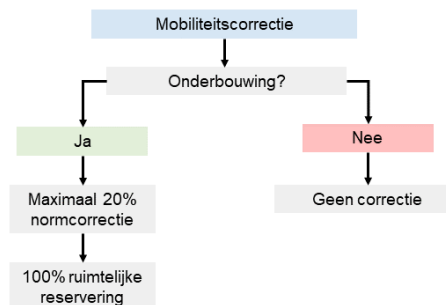
Mobiliteitscorrectie

De mobiliteitscorrectie biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om een onderbouwde correctie te doen op de te hanteren parkeernormen. Aan een mobiliteitscorrectie kunnen verschillende argumenten ten grondslag liggen. Enkele voorbeelden zijn:

- De ontwikkellocatie is gelegen op een locatie waar de aanwezigheid van OV - verbindingen leidt tot een lagere parkeerbehoefte;
- De inzet van deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen) leidt tot een verlaging van de behoefte aan parkeerplaatsen;
- De initiatiefnemer kan aantoonbaar maken dat de ruimtelijke ontwikkeling niet tot een verhoging van de parkeerbehoefte zal leiden.

Toepassingskader mobiliteitscorrectie

In de onderstaande schema is de werkwijze opgenomen die de gemeente hanteert bij het toepassen van een mobiliteitscorrectie. Zoals uit het schema blijkt moet aan een mobiliteitscorrectie altijd een onderbouwing ten grondslag liggen. Indien deze onderbouwing beschikbaar is, kan de parkeerbehoefte met maximaal 20% worden gecorrigeerd. Het gecorrigeerde gedeelte van de parkeerbehoefte dient echter voor 100% te zijn opgenomen als een ruimtelijke reservering.



Een ruimtelijke reservering kan bestaan uit fysiek ruimte reserveren of bijvoorbeeld door in de nabije omgeving van de ontwikkellocatie parkeerplaatsen kopen of te huren (de mogelijkheid hiertoe). De ruimtelijke reservering vormt het terugval scenario. Blijkt een mobiliteitsconcept in de praktijk toch niet te werken? Met de gereserveerde ruimte kan deze extra parkeerbehoefte in een later stadium alsnog worden gefaciliteerd.

De gemeente beoordeelt in welke mate de voorgestelde mobiliteitscorrectie bijdraagt aan een te verwachten lagere parkeerdruk. Het toepassen van de mobiliteitscorrectie is afhankelijk van de mate waarin de maatregelen die moeten leiden tot een lager autobezit en -gebruik in de praktijk controleerbaar en afdwingbaar zijn.

Stap 3: vaststelling parkeerbehoefte

Nadat eventuele mobiliteitscorrectie is toegepast, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat fysiek gefaciliteerd dient te worden. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte is nog geen dubbelgebruik toegepast, deze berekening vindt plaats bij de bepaling van het parkeeraanbod.

Bepaling parkeeraanbod

Stap 4: parkeerplaatsen op eigen terrein

In beginsel dient parkeren op eigen terrein plaats te vinden. De initiatiefnemer mag echter ook gebruik maken van eventueel beschikbare private parkeerplaatsen in de omgeving zoals in stap 5 is aangegeven. De bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein, vindt dan alleen plaats voor het deel van de parkeereis dat niet in een private parkeervoorziening kan worden opgelost.

Vastlegging parkeren op eigen terrein

Parkeerplaatsen die aangelegd of gebouwd worden als onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling dienen ook als zodanig gebruikt te worden. Als bijvoorbeeld bij woningen eigen parkeerplaatsen worden aangelegd is er geen noodzaak om van het openbare parkeerareaal gebruik te maken. De gemeente Bergen hanteert hiervoor een zogenaamd POET⁸ overzicht. Ruimtelijke ontwikkelingen met eigen parkeerplaatsen worden op dit overzicht geplaatst en de betreffende gebouwen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning, ook niet als nu in de toekomst parkeerregulering in de omgeving wordt ingevoerd.

Berekening aantal te realiseren parkeerplaatsen

Parkeerplaatsen die niet onafhankelijk van elkaar bereikt kunnen worden, tellen niet volledig mee bij de vaststelling van het aantal parkeerplaatsen. Zie hiervoor bijlage 6.

Stap 5: parkeerplaatsen privaat

In de directe omgeving van een ontwikkellocatie kan, op het moment dat de geplande functies hun parkeerbehoefte genereren, (gedeeltelijk) ongebruikte private parkeercapaciteit aanwezig zijn. De eerste stap in de bepaling van het parkeeraanbod is dat initiatiefnemers onderzoek verrichten of van deze parkeercapaciteit gebruik gemaakt kan worden. De parkeercapaciteit moet binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen (zoals opgenomen in bijlage 5).

Het gebruik van de private parkeerplaatsen moet voor ten minste tien jaar contractueel worden vastgelegd. Daarnaast dient de initiatiefnemer aannemelijk te maken dat parkeerders ook van de parkeerplaatsen gebruik kunnen en gaan maken. De fysieke toegankelijkheid van de parkeervoorziening speelt in dit kader een belangrijke rol.

Als gebruik wordt gemaakt private parkeerplaatsen wordt de ontwikkeling opgenomen in het POET overzicht. Private parkeerplaatsen kunnen slechts eenmaal aan een ontwikkeling worden toegewezen. Als na de termijn van 10 jaar een op de POET-lijst – staande parkeerplaats niet (meer) beschikbaar is, is de eigenaar / gebruiker verantwoordelijk voor het vinden van een alternatief en kan de gemeente daar niet op worden aangesproken.

Stap 6: parkeerplaatsen openbaar

De situatie kan zich voortdoen dat, wanneer stap 4 en stap 5 zijn doorlopen, nog niet voor de volledige parkeerbehoefte een oplossing is gevonden. Wanneer dit het geval is kan gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen. Als uitgangspunt hanteert de gemeente Bergen dat na afwenteling van (het resterende gedeelte van) de parkeerbehoefte, de parkeerdruk niet hoger mag zijn dan 85%. Om aan te tonen of dit wel of niet het geval is, is

⁸ Parkeren Op Eigen Terrein

inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk. De bestaande parkeerdruk dient door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt met behulp van een parkeertelling.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te voeren, is het advies om allereerst contact met de gemeente op te nemen. De gemeente Bergen voert namelijk met regelmaat parkeertellingen uit in verschillende kernen. Daarnaast stelt de gemeente bepaalde eisen waar een parkeertelling aan moet voldoen (omvang onderzoeksgebied, aantal telmomenten, wijze van meten etc.). Deze eisen zijn onder meer afhankelijk van de lokale situatie en de te vervallen en de te realiseren functies en worden daarom per aanvraag bepaald.

Mocht er geen parkeercapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar zijn, maar wel een mogelijkheid om extra parkeerplaatsen aan te leggen, dan kan hiertoe een verzoek worden ingediend bij de gemeente Bergen. De gemeente kan een dergelijk verzoek honoreren als hierdoor geen belangen van omwonenden worden geschaad of de aanleg van parkeerplaatsen niet in strijd is met het gemeentelijk beleid. De kosten van de aanleg komen voor rekening van de initiatiefnemer.

Resultaat: de parkeereis

Nadat alle beschreven stappen zijn doorlopen is bekend wat de parkeerbehoefte is die gepaard gaat met de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Ook is bekend op welke wijze deze behoefte wordt gefaciliteerd. Bij woningen is daarbij een onderscheid gemaakt tussen parkeerplaatsen die nodig zijn om het autobezit van bewoners te faciliteren en voor de bezoekers van de bewoners. Bij alle andere functies wordt geen onderscheid gemaakt tussen vaste gebruikers en bezoekers. Het totaal aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeereis genoemd. De parkeereis wordt in de omgevingsvergunning vastgelegd.

5.2 Vrijstelling bij kleinschalige ontwikkelingen

Bij kleinschalige ontwikkelingen is het in het algemeen lastig om te voldoen aan de volgens deze nota te stellen parkeereis terwijl er in de praktijk geen extra parkeervraag ontstaat door de desbetreffende ontwikkeling en het daarom ook niet noodzakelijk is om een parkeereis te stellen.

Om dergelijke kleine ontwikkelingen niet onmogelijk te maken is het mogelijk om deze vrij te stellen van de verplichting om te voldoen aan de parkeereis. Deze vrijstelling geldt voor ontwikkelingen waarbij de parkeereis niet groter is dan 2 parkeerplaatsen en wordt alleen toegepast als er sprake is van een kleine uitbreiding van een al op de locatie uitgeoefende (bedrijfsmatige) activiteit. Recreatiewoningen die, al dan niet gedurende langere periode, permanent worden bewoond, kunnen eveneens vrijgesteld worden van de parkeereis. De vrijstellingsregeling is niet bedoeld voor uitbreidingen van al bestaande woningen, het splitsen van woningen en/of andere aanpassingen aan (bestaande) woningen.

5.3 Saldering bij functiewijziging

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan of blijft een perceel of kavel in gebruik maar krijgt het een nieuwe functie. In veel gevallen leidde de oorspronkelijke bestemming ook tot een parkeerbehoefte. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte bestemd om deze parkeerbehoefte te faciliteren, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe wordt salderen genoemd.

In principe vindt saldering plaats naar piekbelasting tenzij de betrokken parkeerplaatsen op de dal momenten invulling geven aan een parkeervraag buiten de ontwikkeling. Als parkeerplaatsen op dal momenten invulling geven aan een parkeervraag buiten een ontwikkeling, worden de ontwikkelingen die van de parkeerplaatsen gebruik maken in de berekening betrokken of het zijn openbare parkeerplaatsen.

Een aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Met de werkmethode die de gemeente hanteert, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeningen van de oude parkeerbehoefte worden gedaan (zie onderstaande rekenvoorbeeld). De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeerd.

Standaard is het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, maatgevend en wordt aangehouden als de nieuwe parkeerbehoefte. Hiervoor wordt per dagdeel een salderingsberekening gemaakt zoals in onderstaand voorbeeld.

Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd. Indien de parkeerplaatsen deel uit maken van de parkeeroplossing van omliggende functies worden deze ook in de berekening verwerkt.

Gesaldeerd mag worden over uitsluitend het meest recente legale gebruik in de afgelopen 5 jaar. Indien een pand of perceel langer dan 5 jaar geen of een tijdelijke functie heeft gehad, mag niet gesaldeerd worden. Dat geldt ook indien een pand of perceel in de afgelopen 5 jaar (gedeeltelijk) tijdelijk als parkeervoorziening is gebruikt.

Een termijn van 5 jaar wordt gehanteerd omdat er van uitgegaan wordt dat de in de openbare ruimte aanwezige parkeerbehoefte van een functie is ingenomen door andere functies van nabij gelegen kavels en bouwplannen of door autonome groei van de parkeervraag en daardoor feitelijk niet meer aanwezig is.

Rekenvoorbeeld: salderen

In dit rekenvoorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalige kantoorfunctie gesaldeerd. Het gebouw krijg een nieuwe bestemming als woonfunctie. Om de beschreven werkmethode te verduidelijken, wordt voor beide functies een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen aangehouden. Omwille van de eenvoud wordt slechts voor een aantal dagdelen de maatgevende parkeerbehoefte bepaald. Ook wordt het bezoekersaandeel niet apart berekend.

Uit onderstaande tabel kan worden afgeleid dat de maatgevende parkeerbehoefte van een kantoorfunctie zich op een ander moment voordoet dan bij woningen. Dit resulteert erin dat ten behoeve van de nieuwe woonfunctie 20 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanwezigheidspercentage kantoor	100%	100%	0%	0%
Aanwezigheidspercentage woning	50%	50%	100%	80%
Kantoorgebouw (oud)	20	20	0	0
Woonfunctie (nieuw)	10	10	20	16
Resultaat (oud - nieuw)	+10	+10	-20	-16

6 Toekomstbestendige parkeeroplossingen

Het is van belang dat alle afspraken die gemaakt worden tussen de gemeente en initiatiefnemers over de parkeeroplossing op de juiste manier worden geborgd. Zo wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot parkeeroverlast in de omgeving.

6.1 Van de theoretische naar een praktische parkeeroplossing

Uit het in hoofdstuk 4 beschreven toepassingskader volgt een theoretische parkeeroplossing. Om te waarborgen dat deze oplossing ook in de praktijk tot de gewenste parkeersituatie leidt, wordt de theoretische parkeeroplossing vertaald naar de praktische parkeersituatie. De gemeente Bergen legt in de omgevingsvergunning, waar noodzakelijk geacht, vast op welke wijze de beoogde parkeersituatie geborgd wordt.

6.2 Vastlegging in de omgevingsvergunning: kwantitatief en kwalitatief

In de omgevingsvergunning wordt opgenomen welke parkeereis toebehoort tot de te realiseren functies in een nieuwbouw- of transformatieontwikkeling. Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten benoemd:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen;
- De ligging van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld (op eigen terrein, in een private parkeervoorziening, dan wel in de openbare ruimte).
- Plaatsing op het POET overzicht indien parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd en/of in een private parkeervoorziening.

In een nadere aanwijzing kan worden ingegaan op bezoekers van bewoners. Op het moment dat ervoor wordt gekozen om deze doelgroep in een private parkeervoorziening te laten parkeren, moeten zij ook van deze voorziening gebruik kunnen maken. Een van de vragen die moet worden beantwoord is: hoe betreden bezoekers van bewoners de parkeervoorziening? In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is georganiseerd.

6.3 De beschikbaarheid, ook in de toekomst goed geregeld: privaatrechtelijke afspraken

Wanneer de parkeereis niet of niet volledig op eigen terrein wordt gerealiseerd en er sprake van een afwijking is, moet een afwijkingsbesluit worden genomen én moet een parkeerovereenkomst worden afgesloten tussen gemeente en initiatiefnemer. Afhankelijk van het eigendom van de grond worden afspraken over toekomstig gebruik waar mogelijk in een private overeenkomst opgenomen. In deze overeenkomst worden afspraken gemaakt over:

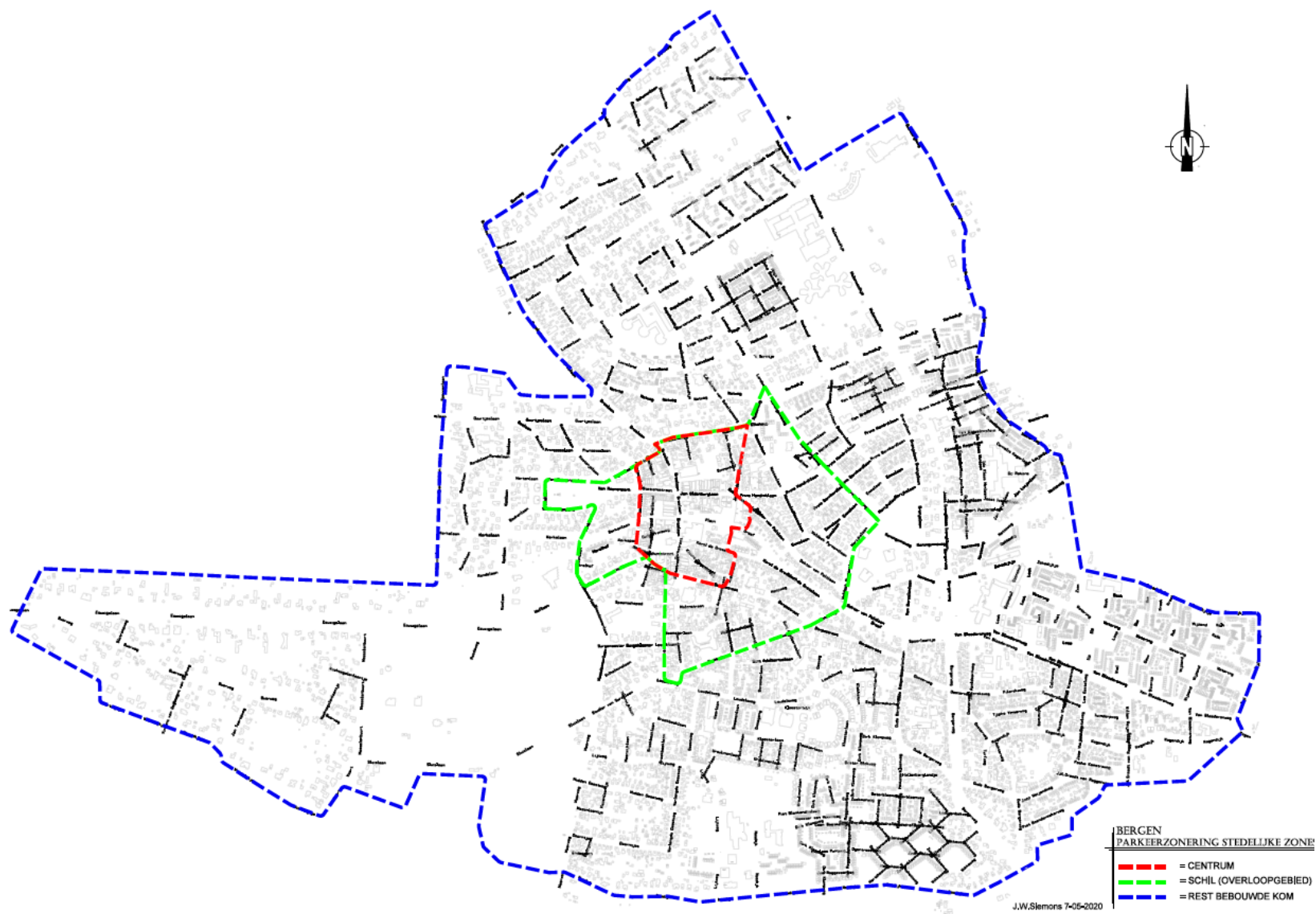
- Hoe eigenaren verantwoordelijk zijn voor instandhouding;
- Hoe gebruikers worden geïnformeerd over randvoorwaarden voor gebruik (bijvoorbeeld wel of niet betalen).

In de praktijk kent een ontwikkeling vaak meerdere fases, maar ook verschillende eigendomssituaties. Een initiatiefnemer is niet altijd de bouwer. De eigenaar is niet altijd de eindgebruiker. Investeringsmaatschappijen, beleggers en makelaars passeren vaak de revue. Het is zaak dat, bijvoorbeeld door middel van een kettingbeding, de afspraken over het gebruik en onderhoud van een parkeervoorziening goed worden doorgelegd, ongeacht de eigendomssituatie.

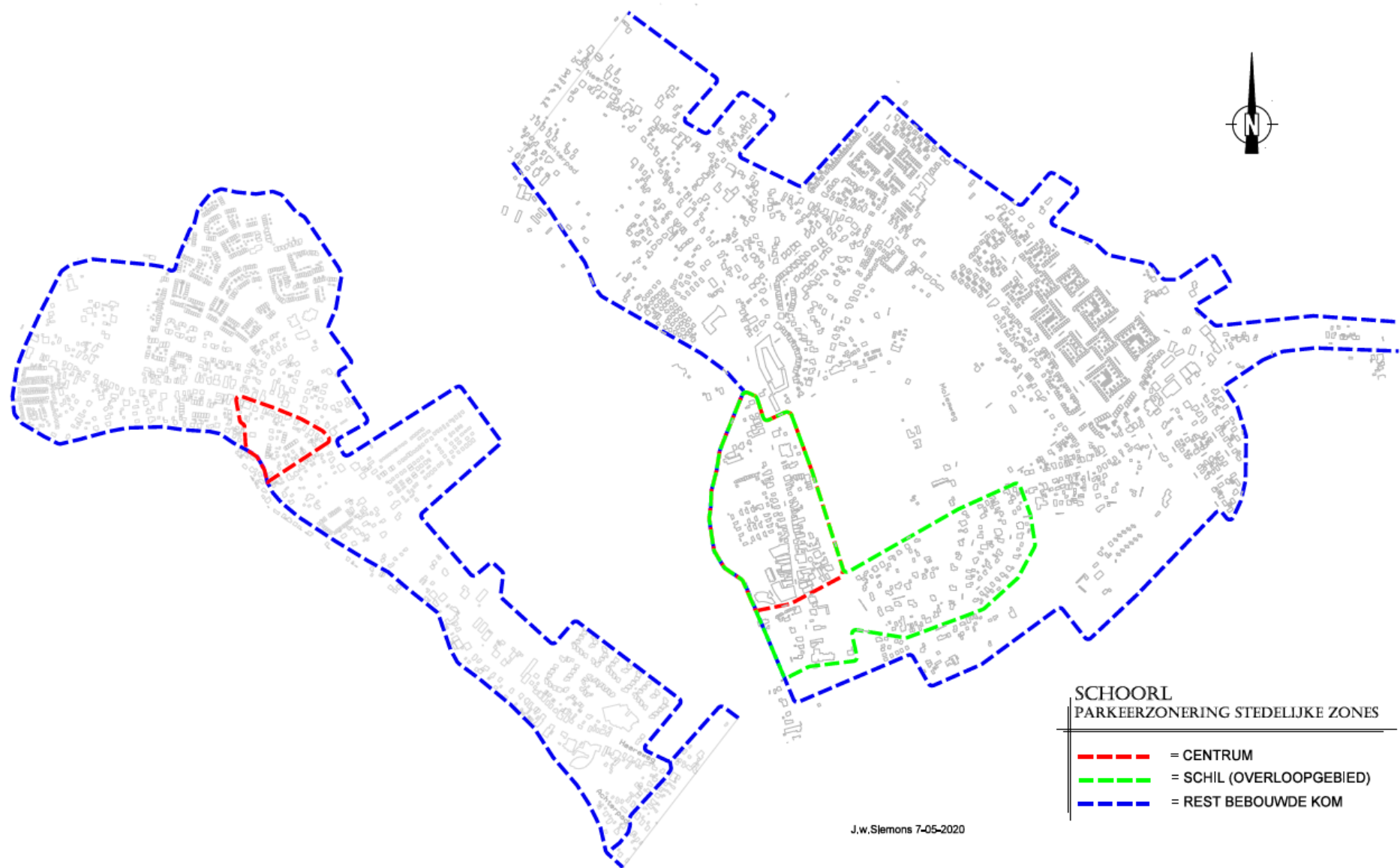
Bijlagen

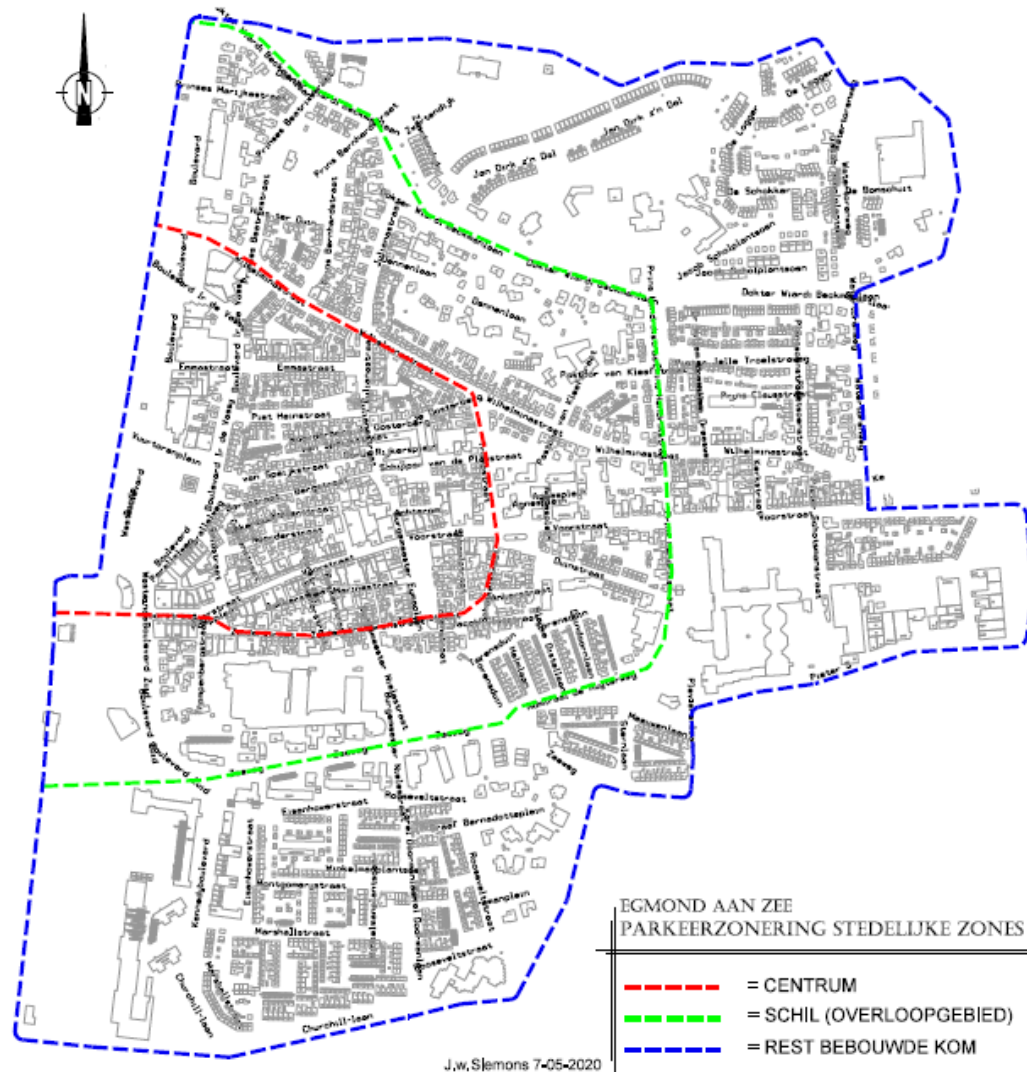
Bijlage 1	Gebiedsindeling
Bijlage 2	Autoparkeernormen
Bijlage 3	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 4	Fietsparkeernormen
Bijlage 5	Maximale loopafstanden
Bijlage 6	Berekeningsaantallen private autoparkeerplaatsen

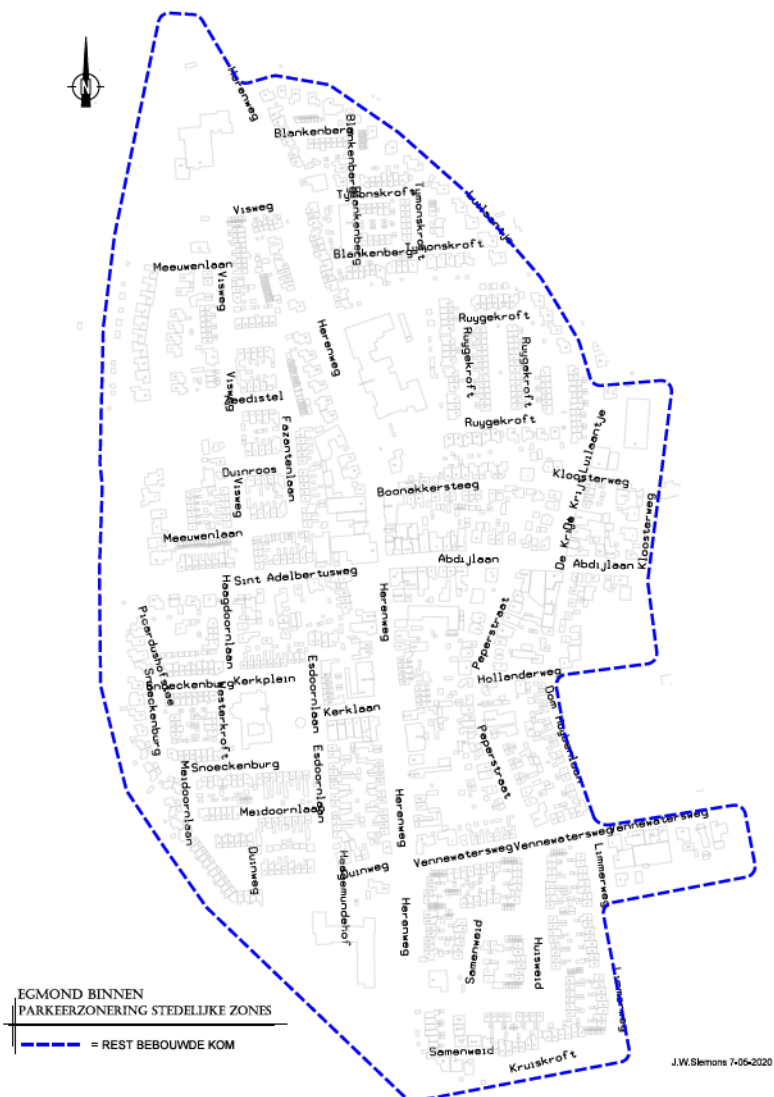
Bijlage 1 Gebiedsindeling parkeernormen











Bijlage 2 Autoparkeernormen

Alle parkeernormen zijn inclusief bezoekersaandelen⁹.

Wonen	Eenheid	Gebieden			
		Centrum Bergen, Egmond aan Zee , Schoorl	Schil Bergen, Schoorl en overige kernen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,8	1,9	2,3	2,4
koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,7	1,8	2,2	2,2
koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,5	1,7	2,0	2,0
koop, appartement, > 95 m ²	Per woning	1,6	1,7	2,1	2,1
koop, appartement, 80 m ² – 95 m ²	Per woning	1,4	1,6	1,9	1,9
koop, appartement, < 80 m ²	Per woning	1,3	1,4	1,6	1,6
huur, huis > 95 m ²	Per woning	1,5	1,7	2,0	2,0
huur, huis < 95 m ² sociale huur	Per woning	1,3	1,4	1,6	1,6
huur, appartement > 95 m ²	Per woning	1,4	1,6	1,9	1,9
huur, appartement < 95 m ² (inclusief sociale huur)	Per woning	1,0	1,2	1,4	1,4
kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,5	0,7	0,7	0,7
kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	Per kamer	0,2	0,3	0,3	0,3
serviceflat	Per kamer	1,0	1,1	1,2	1,2
kleine eenpersoonswoning (tiny house)	Per kamer	0,5	0,7	0,7	0,7
Werken					
kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	1,5	2,0	2,6	2,6
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	2,0	2,4	3,6	3,6
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	1,5	2,0	2,4	2,4
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	0,6	0,9	1,1	1,1
bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	1,3	1,6	2,0	2,0
Winkelen en boodschappen doen					
buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	1,9	2,7	4,1	n.v.t.
fullservice supermarkt	Per 100 m ² bvo	3,3	4,4	5,9	n.v.t.
grote supermarkt (XL)	Per 100 m ² bvo	6,0	6,9	8,6	n.v.t.
groothandel specialist	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,7	6,8	n.v.t.

⁹ Voor bezoekersaandeel woningen in verschillende gebieden: zie paragraaf 3.3.

Winkelen en boodschappen doen	Eenheid	Gebieden			
		Centrum Bergen, Egmond aan Zee, Schoorl	Schil Bergen, Schoorl en overige kernen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
groothandel algemeen	Per 100 m² bvo	n.v.t.	6,4	7,1	n.v.t.
hoofdwinkelgebied	Per 100 m² bvo	3.3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
buurt- en dorpscentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	3,3	4,0	n.v.t.
wijkcentrum (klein)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	4,0	4,9	n.v.t.
wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	4.7	5,5	n.v.t.
wijkcentrum (groot)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	5.1	6,1	n.v.t.
stadsdeelcentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	5.6	6,8	n.v.t.
woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,2	5,2
meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,1	2,6	n.v.t.
winkelboulevard	Per 100 m² bvo	n.v.t.	3,9	4,5	n.v.t.
outletcentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	5,2	10,4	10,4
bouwmarkt	Per 100 m² bvo	n.v.t.	1,8	2,5	2,5
tuincentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,1	2,7	2,9
groencentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,2	2,7	2.9
Ontspanning					
bibliotheek	Per 100 m² bvo	0,4	0,8	1,2	1,4
museum	Per 100 m² bvo	0,6	0,8	1,1	n.v.t.
bioscoop	Per 100 m² bvo	3.2	8,0	11,2	13,7
filmtheater/filmhuis	Per 100 m² bvo	2.6	5,3	7,9	9,9
theater/schouwburg	Per 100 m² bvo	7.4	8,0	9,8	12,0
musicaltheater	Per 100 m² bvo	2.9	3,4	4,0	5,1
casino	Per 100 m² bvo	5,7	6,1	6,5	8,0
bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,6	2,3	2,8	2,8
biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,8	1,2	1,4	1,8
dansstudio	Per 100 m² bvo	1,6	3,9	5,5	7,4
fitnessstudio/sportschool	Per 100 m² bvo	1.4	3,4	4,8	6,5
fitnesscentrum	Per 100 m² bvo	1,7	4,5	6,3	7,4
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3
sauna, hammam	Per 100 m² bvo	2,5	4,6	6,7	7,3

Ontspanning	Eenheid	Gebieden			
		Centrum Bergen, Egmond aan Zee, Schoorl	Schil Bergen, Schoorl en overige kernen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
sporthal	Per 100 m² bvo	1,5	2,2	2,9	3,5
sportzaal	Per 100 m² bvo	1.1	2.0	2,9	3,6
tennishal	Per 100 m² bvo	0,3	0,4	0,5	0,5
squashhal	Per 100 m² bvo	1,6	2.4	2,7	3,2
zwembad overdekt	Per 100 m² bassin	n.v.t.	10.7	11,5	13,3
zwembad openlucht	Per 100 m² bassin	n.v.t.	10.1	12,9	15,8
zwemparadijs	Per 100 m² bvo	n.v.t.	6,1	4,0	4,0
sportveld	Per ha. netto terrein	20.0	20,0	20,0	20,0
stadion	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	n.v.t.
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m² bvo	1,2	1,5	1,9	2,1
kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,2	2,6	2,8
Ski- snowboardhal	Per 100 m² sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	2,6	n.v.t.
jachthaven	Per ligplaats	0,6	n.v.t.	0,6	0,6
golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,1	56,2
golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	96,0	118,3
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m² bvo	3.1	3.9	4,7	5,1
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m² bvo	3.7	4.6	5,6	6,1
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	Per 100 m² bvo	3.9	4.9	5,9	6,4
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	3.1	3.9	4,7	5,1
manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4
dierenpark	Per ha. netto terrein	8.0	8.0	8,0	8,0
attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0
volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1.2	1,4	1,5
plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	7.5	10,5	13,5
Horeca					
camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2

bungalowpark (huisjescomplex)/ Losse recreatiewoning ¹⁰	Per bungalow /recreatiewoning	0,8	0,8.	1,7	2,1
1* hotel ¹¹	Per 10 kamers	8,0	8,0	8,0	8,0
Horeca	Eenheid	Gebieden			
		Centrum Bergen, Egmond aan Zee, Schoorl	Schil Bergen, Schoorl en overige kernen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
2* hotel	Per 10 kamers	8,0	8,0	8,0	8,0
3* hotel	Per 10 kamers	8,0	8,0	8,0	8,0
4* hotel	Per 10 kamers	8,0	8,0	8,0	8,0
5* hotel	Per 10 kamers	8,0	8,0	8,0	8,0
café/bar/cafetaria	Per 100 m² bvo	5,0	5,0	6,0	n.v.t.
restaurant	Per 100 m² bvo	9,0	9,0	13,0	n.v.t.
discotheek	Per 100 m² bvo	6,9	13,9	20,9	20,8
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100 m² bvo	5,5	7,9	8,5	n.v.t.
Gezondheid					
huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,0	2,5	3,3	3,3
apotheek	Per apotheek	2,2	2,8	3,4	n.v.t.
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,2	1,5	2,0	2,0
consultatiebureau	Per behandelkamer	1,3	1,6	2,1	2,2
consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,3	1,6	2,0	2,2
tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,5	2,0	2,6	2,7
gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,5	1,9	2,5	2,5
ziekenhuis	Per 100 m² bvo	1,4	1,6	1,9	2,0
crematorium	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1
begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6
penitentiare inrichting	Per 10 cellen	1,6	2,2	3,3	3,7
religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	n.v.t.
Onderwijs					
kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m² bvo	1,0	1,2	1,4	1,5

¹⁰ In de gemeente Bergen staan ook losse (particuliere) recreatiewoningen en niet alleen in buitengebieden. De norm is overgenomen van de nota uit 2014

¹¹ Voor hotels is de oude hogere norm uit de nota 2014 overgenomen omdat in de gemeente Bergen hotelbezoekers vrijwel uitsluitend per auto reizen

basisonderwijs	Per leslokaal	0,7	0,8	0,8	0,8
middelbare school	Per 100 leerlingen	3,7	4,5	4,9	4,9
ROC	Per 100 leerlingen	4,7	5,4	5,9	5,9
hogeschool	Per 100 leerlingen	9,3	10,0	10,9	10,9
universiteit	Per 100 leerlingen	13,2	15,2	16,7	16,8
avondonderwijs	Per 10 leerlingen	4,5	5,6	6,8	10,5

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

Functies	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Koopavond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	75%	75%
Supermarkt	30%	60%	60%	75%	0%	100%	100%	100%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	45%
Restaurant	10%	40%	100%	75%	0%	40%	100%	75%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	80%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bijlage 4 Fietsparkeernormen

Functie	Eenheid	Parkeernorm
Werken		
Kantoor (personeel)	Per 100 m² bvo	2,0
Kantoor met balie (bezoekers)	Per balie	7,0
Winkelen en boodschappen doen		
Winkelcentrum	Per 100 m² bvo	4,0
Supermarkt	Per 100 m² bvo	4,3
Bouwmarkt	Per 100 m² bvo	0,4
Tuincentrum	Per 100 m² bvo	0,6
Winkelen en boodschappen doen		
Fastfoodrestaurant	Per locatie	15,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m² bvo	23,0
Restaurant (luxe)	Per 100 m² bvo	7,0
Onderwijsvoorzieningen		
Basisschool (leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,0
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,7
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m² bvo	16,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,9
ROC (leerlingen)	Per 100 m² bvo	14,0
ROC (medewerkers)	Per 100 m² bvo	1,0
Functie	Eenheid	Parkeernorm
Zorgvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen		
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	10,0
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	7,0
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	8,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m² bvo	2,0
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,7
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	40,0

Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m² bvo	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,4
Sport, cultuur en ontspanning		
Bibliotheek	Per 100 m² bvo	5,0
Bioscoop	Per 100 m² bvo	4,3
Fitness	Per 100 m² bvo	5,8
Museum	Per 100 m² bvo	1,4
Sporthal	Per 100 m² bvo	3,9
Sportveld	Per ha. netto terrein	61,0
Sportzaal	Per 100 m² bvo	6,2
Stadion	Per 100 zitplaatsen	14,0
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	32,0
Theater	Per 100 zitplaatsen	21,0
Zwembad (openlucht)	Per 100 m² bassin	43,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m² bassin	32,0

Bijlage 5 Maximale loopafstanden

Gebied*	Functie		
	Wonen	Werken	Overig
Centrum Bergen, Egmond aan Zee, Schoorl	200 meter	600 meter	600 meter
Schil Bergen, Schoorl en overige kernen	150 meter	400 meter	200 meter
Rest bebouwde kom	100 meter	400 meter	200 meter
Buiten gebied	100 meter	200 meter	100 meter
*Voor gezondheidsfuncties (ziekenhuis, huisartsenpraktijk etc.) geldt in heel Bergen een maximale loopafstand van 100 meter.			

Bijlage 6 Berekeningsaantallen private parkeerplaatsen

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal
Enkele oprit (minimaal 5 meter)	1	1
Lange oprit (minimaal 10 meter)	2	1,3
Lange oprit (minimaal 15 meter)	3	2,3
Dubbele oprit (breedte minimaal 4,5 meter)	2	2
Garage	1	0,5