

Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Castricum

De raad van de gemeente Castricum:

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 15 september 2020;

gezien het advies van de commissie d.d. 1 oktober 2020;

besluit:

De nota "parkeernormen 2020 gemeente Castricum" vast te stellen en de nota "parkeernormen Castricum 2013" in te trekken.

Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Castricum

1 Inleiding

Voor u ligt de nota parkeernormen Castricum 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?

De huidige Nota Parkeernormen Castricum stamt uit 2013 en sindsdien is sprake van voortschrijdend inzicht in hoe de behoefte aan parkeerplaatsen bij nieuwbouwprojecten bepaald moet worden. Bovendien is geconstateerd dat beschikbare parkeerplaatsen en parkeergarages binnen de gemeente niet optimaal benut worden. Er is daarom behoefte aan een nieuwe Nota Parkeernormen met meer flexibiliteit om actuele ontwikkelingen in de samenleving te faciliteren en een betere aansluiting te vinden bij woonvormen en feitelijk autobezit.

1.2 Visie op parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen

Castricum heeft geen uitgewerkte en vastgestelde visie op parkeren. De omvang van de gemeente en de verschillende kernen vraagt daar ook niet om. Hoewel er ongetwijfeld soms knelpunten ergens in de gemeente kunnen optreden, zijn er geen structurele parkeerproblemen. Daar waar sprake is van een grotere parkeerdruk dan het aanbod aankan introduceert de gemeente parkeerregulering, altijd door het instellen van een blauwe zone. Binnen de gemeente hoeft alleen bij het strand van Castricum betaald te worden¹.

Voor nieuwe ontwikkelingen is er wel behoefte aan een nieuw parkeernormenkader. In het Raadsprogramma 2018-2022 is over wonen en bouwen de volgende ambitie gesteld: "Een woningaanbod dat aansluit bij de behoefte en financiële mogelijkheden van alle inwoners. Nieuwbouw realiseren we zowel in de rafelranden als binnen de dorpskernen, met behoud van het groene karakter". De huidige parkeernormen laten onvoldoende ruimte om bouwontwikkelingen en met name verdichtingsopgaves binnen deze ambitie te realiseren. Parkeren vraagt immers om ruimte of substantiële financiële middelen om gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren. Meer flexibiliteit is gewenst om, met onder andere de inzet beschikbare parkeercapaciteit, parkeren goed te regelen en bouwambities te verwezenlijken. Castricum kiest daarom voor een aanpak met meer sturend parkeerbeleid en het gebruik maken van beschikbare parkeerplaatsen als dat kan.

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 een blauwe zone wordt het gebruik van het bestaande parkeerareaal beïnvloed. Hiermee kan bijvoorbeeld voorkomen worden dat op drukke dagen werknemers gebruik kunnen maken van parkeerplaatsen, waardoor het parkeren voor bewoners in de verdrukking komt.

Ten aanzien van haar parkeernormenbeleid hanteert de gemeente Castricum de volgende uitgangspunten.

1) Dit betreft een niet gemeentelijk parkeerterrein

- 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 Castricum 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.
- Bedachte parkeeroplossingen zijn toekomstbestendig en leiden niet tot parkeeroverlast in de toekomst.

Met deze nota parkeernormen wordt invulling gegeven aan deze uitgangspunten.

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 hoofdstuk 3, wordt ingegaan op de parkeernormen voor auto's en hoofdstuk 4 bevat de normen voor fietsen.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het toepassingskader dat op deze nota van toepassing is. In hoofdstuk 6 wordt tenslotte ingegaan op toekomstbestendige parkeeroplossingen.

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

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

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 bestemmingsplan "Standplaatsen, terrassen en parkeren² van de gemeente Castricum. In dit bestemmingsplan is een verwijzing opgenomen naar

2) Identificatiecode: NL.IMRO.0383.BPStandTerrasPark-VS01

de 'Nota Parkeernormen Castricum 2013' en eventuele toekomstige wijzigingen. Genoemd bestemmingsplan is van toepassing op de volledige gemeente met uitzondering van de gebieden die vallen onder de bestemmingsplannen "Buitengebied", "Dorpskom" en "De Woude". In deze drie bestemmingsplannen is eveneens een verwijzing naar een eventueel toekomstige wijziging van de nota parkeernormen opgenomen.

Deze Nota Parkeernormen 2020 betreft een gewijzigde nota waarnaar in de genoemde bestemmingsplannen verwezen wordt.

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 4.1, lid 3) een separate afwijkingsbevoegdheid van de algemene regel dat er voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd bij een bouwwerk. Er kan worden toegestaan "dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, mits dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie". Van afbreuk van de parkeersituatie is sprake als te verwachten is dat na realisatie van het bouwwerk en binnen een loopafstand van 500 meter van het bouwwerk alle parkeerplaatsen op enig moment van een gemiddelde week volledig bezet zullen zijn.

2.4 Overgangsregeling

1. 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 Parkeernormen Castricum 2013 van kracht. Vallen echter de gestelde normen in deze nota parkeernormen 2020 (vastgesteld door burgemeester en wethouders op Castricum) lager uit, dan geldt deze nota.
2. Indien een aanvrager voor inwerkingtreding van de nota parkeernormen 2020 met de gemeente overeenstemming heeft bereikt over de toe te passen parkeernorm op basis van de Nota "Parkeernormen Castricum 2013" wordt deze aanvrager gedurende 3 jaar na bekendmaking van de nota parkeernormen 2020 in de gelegenheid gesteld een omgevingsvergunning in te dienen op basis van het eerdere beleid en de eerder gemaakte afspraken.

3 De parkeernormen

Als basis voor haar parkeernormen kiest de gemeente Castricum voor de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. 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 Castricum is een matig stedelijke gemeente. Dit betekent dat gemiddeld genomen het aantal adressen per vierkante kilometer tussen de 1000 en 1.500 ligt. Echter zitten tussen kernen en wijken onderling noemenswaardige verschillen in stedelijkheidsgraad. Om deze reden wordt onderscheid gemaakt tussen twee verschillende stedelijkheidsgraden:

- Castricum Centrum, Noord en Oost: sterk stedelijk
- Overige wijken en kernen: weinig tot niet stedelijk

Naast de bovenstaande stedelijkheidsgraden wordt de gemeente Castricum onderverdeeld in een aantal verschillende gebieden. In ieder van deze gebieden gelden andere parkeernormen. De gebieden waartussen onderscheid wordt gemaakt zijn:

1. Centrum Castricum;
2. Schil Castricum;
3. Rest bebouwde kom Castricum, Akersloot, Bakkum, Limmen en De Woude;
4. Buiten gebied.

3.2 Verantwoording parkeernormen

Naast stedelijkheidsgraad, bevatten de CROW parkeerkencijfers tevens bandbreedtes. Deze bandbreedtes zijn: minimum, gemiddeld en maximum. Voor ieder van de bovenstaande gebieden wordt gekozen voor de bandbreedte die past bij de autoafhankelijkheid van het betreffende gebied en de van toepassing zijnde parkeerregulering.

Omdat de kencijfers van het CROW geen onderscheid maken naar gebieden met en zonder parkeerregulering is er in Castricum voor gekozen om de keuze van de parkeernorm binnen de bandbreedte onder andere afhankelijk te maken van de reguleringsmaatregelen. Met name het autogebruik wordt

immers beïnvloed door reguleringsmaatregelen als een blauwe zone of betaald parkeren. Om die reden wordt in de gereguleerde gebieden gekozen voor het minimum van de bandbreedte voor alle functies. Daarnaast is tevens gekeken naar de autoafhankelijkheid van het betreffende gebied.

Gebied	ligging	bandbreedte
1. Centrum Castricum,	Centrum	minimum
2. Schil Castricum	Schil	gemiddeld
3. Rest bebouwde kom Castricum en overige kernen	Rest bebouwde kom	gemiddeld
4. Buiten gebied	Buiten gebied	maximum

Verantwoording gebiedsindeling en toepassing CROW kencijfers

3.3 Parkeernormen voor verschillende functies

In bijlage 2 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen.

Woonfuncties

De gemeente Castricum maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende woonfuncties. Het kan voorkomen dat voor een te realiseren woonfunctie 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 <ul style="list-style-type: none"> • 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 <ul style="list-style-type: none"> • Huur, huis > 95 m² • Huur, huis < 95 m² sociale huur • Huur, appartement > 95 m² • Huur, appartement < 95 m² (inclusief sociale huur)
Kamerverhuur en zorgwoningen <ul style="list-style-type: none"> • Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten) • Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig • Aanleunwoning en serviceflat • Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)

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

Gebied	Bezoekersnorm
1. Centrum Castricum,	0,2
2. Schil Castricum	0,2
3. Rest bebouwde kom Castricum en overige kernen	0,3
4. Buiten gebied	0,3

3) De in de CROW-normen gebruikte indeling in goedkope -, middeldure – 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.

Overige functies

In bijlage 2 zijn voor een groot aantal functies parkeernormen opgenomen. Onder andere voor winkel-functies, 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 ASVV zijn opgenomen. Parkeergarages en particuliere parkeerplaatsen moeten voldoen aan de voorschriften van het NEN 2443.

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 fietsparkeernormen

Naast parkeernormen voor de auto hanteert de gemeente Castricum 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 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 de gemeente Castricum er 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 3 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^{4,5}. Om diefstal te voorkomen heeft de gemeente een voorkeur voor stallingen met een aanbindmogelijkheid.

4,)Stichting fietsparkeur, Nieuwegein

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

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.

5 Het toepassingskader

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

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

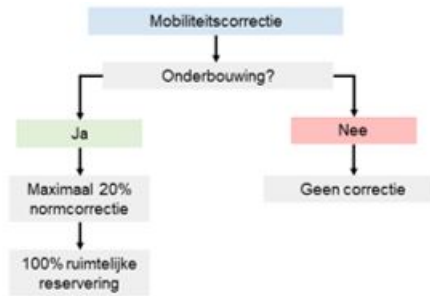
De mobiliteitscorrectie biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om een onderbouwde correctie te doen op de te hanteren parkeernormen. Aan een mobiliteitscorrectie kunnen verschillende argumenten ten grondslag liggen. Enkele voorbeelden zijn:

- 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 privaat

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 Castricum hanteert hiervoor een zogenaamd POET⁶ 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 parkeeders ook van de parkeerplaatsen gebruik kunnen en gaan maken. De fysieke toegankelijkheid van de parkeervoorziening speelt in dit kader een belangrijke rol.

6) Parkeren Op Eigen Terrein

Als gebruik wordt gemaakt private parkeerplaatsen wordt de ontwikkeling opgenomen in het POET overzicht. Private parkeerplaatsen kunnen slechts eenmaal aan een ontwikkeling worden toegewezen.

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 de initiatiefnemer een verzoek indienen om gebruik te maken van parkeermogelijkheden in de openbare ruimte. Als aangetoond kan worden dat gebruik kan worden gemaakt van al bestaande openbare parkeerplaatsen, kan het gebruik daarvan worden afgekocht tegen een laag tarief. Indien er geen parkeercapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar is, maar is er wel een mogelijkheid om in de toekomst extra parkeerplaatsen aan te leggen, hanteert de gemeente een hoog tarief. Als criterium voor het gebruik van bestaande openbare parkeervoorzieningen geldt 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 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 voert 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.).

Indien er door het initiatief van de aanvrager extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte moeten worden aangelegd, honoreert de gemeente een dergelijk verzoek alleen indien hierdoor geen belangen van omwonenden worden geschaad en de aanleg van parkeerplaatsen niet in strijd is met ruimtelijk beleid, groen beleid en/of ecologisch beleid.

De hoogte van de tarieven wordt jaarlijks door het college vastgesteld. De bedragen worden gestort in een voorziening parkeren.

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. De vrijstelling is niet bedoeld voor woningsplitsingen. Bij het splitsen van woningen en/of nieuwe (bedrijfsmatige) activiteiten is er wel sprake van een toename van de parkeervraag.

5.3 Saldering bij functiewijziging

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een nieuwe functie. Ook kan een kavel een andere bestemming krijgen waardoor de parkeervraag verandert. In veel gevallen leidde de oorspronkelijke bestemming ook tot een parkeerbehoefte. De parkeerplaatsen 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.

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. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd. Gesaldeerd mag worden uitsluitend het legale gebruik in de afgelopen 5 jaar van de oorspronkelijke functie. 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.

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 Castricum 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 parkeervereenkomst 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 door middel van een kettingbeding de afspraken over het gebruik en onderhoud van een parkeervoorziening goed worden doorgelegd, ongeacht de eigendomssituatie.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Castricum in de openbare raadsvergadering van donderdag 22 oktober 2020.

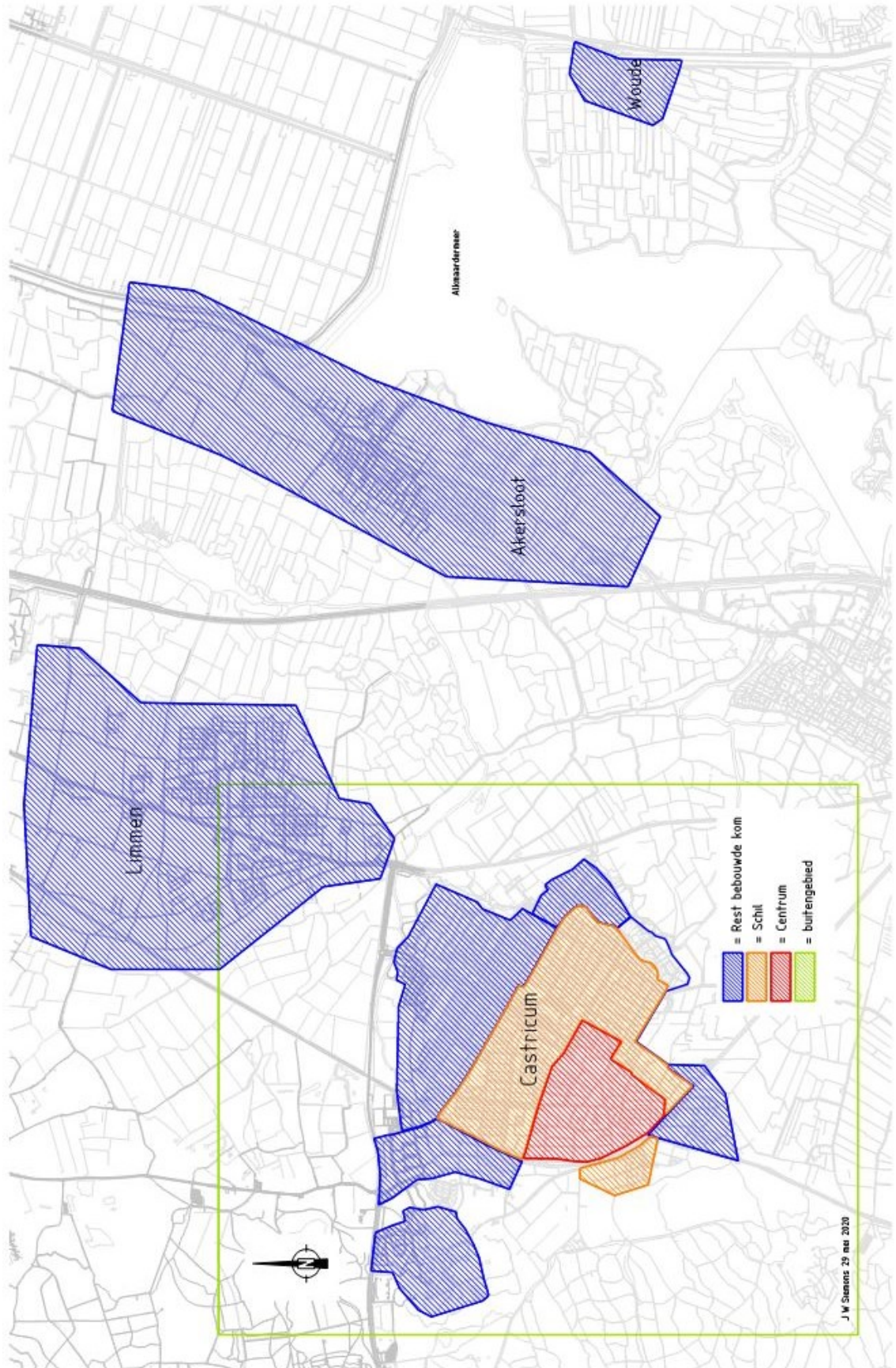
griffier

Mevrouw mr. V.H. Hornstra

voorzitter

De heer drs. A. Mans

Bijlage 1 Gebiedsindeling parkeernormen



Bijlage 2 Autoparkeernormen

Alle parkeernormen zijn inclusief bezoekersaandelen⁷

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

7) Voor bezoekersaandelen woningen zien paragraaf REF_Ref41657446 \r \h * MERGEFORMAT 3.3

wijkcentrum (klein)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,7	4,9	n.v.t.
wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,3	5,5	n.v.t.
wijkcentrum (groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,8	6,1	n.v.t.
stadsdeelcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,2	6,8	n.v.t.
woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,2	5,9
meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,9	2,6	n.v.t.
winkelboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,5	4,5	n.v.t.
outletcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	8,8	10,4	11,4
bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,8	2,5	2,7
tuincentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,3	2,7	3,1
groencentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,3	2,7	n.v.t.
Ontspanning					
bibliotheek	Per 100 m ² bvo	0,2	0,8	1,2	1,6
museum	Per 100 m ² bvo	0,3	0,6	1,1	n.v.t.
bioscoop	Per 100 m ² bvo	2,2	7,9	11,2	14,7
filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	1,6	5,2	7,9	10,9
theater/schouwburg	Per 100 m ² bvo	5,8	7,9	9,8	13,5
musicaltheater	Per 100 m ² bvo	2,4	3,4	4,0	5,6
casino	Per 100 m ² bvo	5,2	6,1	6,5	8,5
bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,1	2,2	2,8	3,3
biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,6	1,1	1,4	2,0
dansstudio	Per 100 m ² bvo	1,0	3,8	5,5	7,9
fitnessstudio/sportschool	Per 100 m ² bvo	0,9	3,4	4,8	7,0
fitnesscentrum	Per 100 m ² bvo	1,2	4,4	6,3	7,9
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,8
sauna, hammam	Per 100 m ² bvo	2,0	4,6	6,7	7,8
sporthal	Per 100 m ² bvo	1,2	2,1	2,9	3,7
sportzaal	Per 100 m ² bvo	0,8	1,9	2,9	3,8
tennishal	Per 100 m ² bvo	0,2	0,4	0,5	0,6
squashhal	Per 100 m ² bvo	1,5	2,4	2,7	3,3
zwembad overdekt	Per 100 m ² bassin	n.v.t.	10,7	11,5	14,3
zwembad openlucht	Per 100 m ² bassin	n.v.t.	10,1	12,9	16,8
zwemparadijs	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,0	5,0
sportveld	Per ha. netto terrein	13,0	20,0	20,0	27,0
stadion	Per zitplaats	0,0	0,1	0,1	n.v.t.
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m ² bvo	0,9	1,4	1,9	2,3
kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,1	2,6	3,0
Ski- snowboardhal	Per 100 m ² sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	2,6	n.v.t.
jachthaven	Per ligplaats	0,5	0,6	0,6	0,7
golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,1	58,2
golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	96,0	128,3
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m ² bvo	0,4	3,7	4,7	7,6

indoorspeeltuin (kinder- speelhal), groot	Per 100 m ² bvo	1,0	4,3	5,6	8,6
indoorspeeltuin (kinder- speelhal), zeer groot	Per 100 m ² bvo	2,2	4,6	5,9	7,9
Kinderboerderij (stadsboer- derij)	Per boerderij	0,4	3,7	4,7	7,6
manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,5
dierenpark	Per ha. netto ter- rein	4,0	8,0	8,0	12,0
attractie- en pretpark	Per ha. netto ter- rein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	12,0
volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,3	1,4	1,6
plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,5	10,5	16,0
Horeca					
camping (kampeerterrin)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,3
bungalowpark (huisjescom- plex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,2
1* hotel	Per 10 kamers	0,3	0,8	2,5	4,6
2* hotel	Per 10 kamers	1,1	2,3	4,3	6,5
3* hotel	Per 10 kamers	1,5	3,1	5,2	7,3
4* hotel	Per 10 kamers	2,7	4,9	7,5	9,5
5* hotel	Per 10 kamers	4,2	7,6	11,0	13,4
café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	4,0	5,0	7,0	n.v.t.
restaurant	Per 100 m ² bvo	8,0	9,0	15,0	n.v.t.
discotheek	Per 100 m ² bvo	4,1	12,3	20,9	22,8
evenementenhal/beursge- bouw/congresgebouw	Per 100 m ² bvo	3,0	5,5	8,5	n.v.t.
Gezondheid					
huisartsenpraktijk (-cen- trum)	Per behandelka- mer	1,8	2,5	3,3	3,5
apotheek	Per apotheek	2,0	2,8	3,4	n.v.t.
fysiotherapiepraktijk (-cen- trum)	Per behandelka- mer	1,0	1,5	2,0	2,2
consultatiebureau	Per behandelka- mer	1,0	1,6	2,1	2,4
consultatiebureau voor ouderen	Per behandelka- mer	1,2	1,6	2,0	2,3
tandartsenpraktijk (-cen- trum)	Per behandelka- mer	1,3	2,0	2,6	2,9
gezondheidscentrum	Per behandelka- mer	1,3	1,9	2,5	2,7
ziekenhuis	Per 100 m ² bvo	1,3	1,6	1,9	2,1
crematorium	Per gelijke plech- tigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	35,1
begraafplaats	Per gelijke plech- tigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	36,6
penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,4	2,2	3,3	3,9
religiegebouw	Per zitplaats	0,1	0,2	0,2	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingste- huis	Per wooneenheid	0,5	0,6	0,6	n.v.t.
Onderwijs					
kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m ² bvo	0,8	1,1	1,4	1,6

basisonderwijs	Per leslokaal	0,5	0,8	0,8	1,0
middelbare school	Per 100 leerlingen	2,3	4,0	4,9	5,9
ROC	Per 100 leerlingen	3,2	4,8	5,9	6,9
hogeschool	Per 100 leerlingen	6,3	8,9	10,9	12,9
universiteit	Per 100 leerlingen	9,7	13,5	16,7	18,8
avondonderwijs	Per 10 leerlingen	3,0	5,0	6,8	11,5

Bijlage 3

Fietsparkeernormen

Functie	Eenheid	Parkeernorm
Werken		
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	2,0
Kantoor met balie (bezoekers)	Per balie	7,0
Winkelen en boodschappen doen		
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	4,0
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	4,3
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,4
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,6
Fastfoodrestaurant	Per locatie	15,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m ² bvo	23,0
Restaurant (luxe)	Per 100 m ² bvo	7,0
Onderwijsvoorzieningen		
Basisschool (leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,0
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,7
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	16,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,9
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	14,0
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	1,0
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 m ² bvo	2,0
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,7
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	40,0
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,4
Sport, cultuur en ontspanning		
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	5,0
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	4,3
Fitness	Per 100 m ² bvo	5,8
Museum	Per 100 m ² bvo	1,4
Sporthal	Per 100 m ² bvo	3,9
Sportveld	Per ha. netto terrein	61,0
Sportzaal	Per 100 m ² 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 m ² bassin	43,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	32,0

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Functies	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Koop-avond	Nacht	Ochtend	Middag	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 5 Maximale loopafstanden

Gebied*	Functie		
	Wonen	Werken	Overig
Centrum Castricum	200 meter	600 meter	600 meter
Schil Castricum	150 meter	400 meter	200 meter
Rest bebouwde kom Castricum en overige kernen	100 meter	400 meter	200 meter
Buiten gebied	100 meter	200 meter	100 meter

*Voor gezondheidsfuncties (ziekenhuis, huisartsenpraktijk etc.) geldt in heel Castricum 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