

## Nota Parkeernormen gemeente Bergen (L.)

### 1 INLEIDING

Binnen de gemeente Bergen (L.) vinden diverse soorten ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen zorgen voor een verandering van de parkeersituatie. Voorliggende Nota Parkeernormen beantwoordt de vraag hoeveel parkeerruimte beschikbaar moet worden gesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen en welke soorten parkeeroplossingen ingezet kunnen worden.

#### 1.1 Leeswijzer

Deze Nota Parkeernormen bestaat uit een aantal onderdelen. In de Inleiding worden de aanleiding, belangrijkste uitgangspunten, afbakening, doelstelling en werkingssfeer van de Nota Parkeernormen behandeld. In Hoofdstuk 2 komt het Toetsingskader aan bod, waaraan de parkeeroplossingen van ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst. Daarbij komen o.a. de verschillende functietypes, aanwezigheidspercentages en speciale parkeeroplossingen aan de orde. Hoofdstuk 3 bevat een omschrijving van de Nota Parkeernormen in de praktijk, met relevant randvoorwaarden, een stappenplan en enkele rekenvoorbeelden. Hoofdstuk 4 omschrijft de overige bepalingen, zoals een hardheidsclausule, overgangsregeling en de inwerkingtreding.

#### 1.2 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de Nota Parkeernormen gemeente Bergen (L.), hierna te noemen Nota Parkeernormen, is de behoefte aan een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeeroplossingen bij ruimtelijke plannen binnen de gemeente. Bijkomend is er behoefte aan een betere aansluiting op recente ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Gemeente Bergen (L.) beoordeelt parkeeroplossingen van ruimtelijke initiatieven op basis van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (december 2018). De kencijfers van CROW zijn juridisch niet bindend. Pas op het moment dat in regelgeving of beleidsnota's wordt verwezen naar de CROW-publicaties, zijn ze bindend.

#### 1.3 Uitgangspunten

In voorliggende Nota Parkeernormen worden lokale beleidskeuzes op het gebied van parkeren toegelicht en wordt gemotiveerd op welke wijze de CROW-richtlijnen voor de gemeente Bergen (L.) van toepassing zijn. Om deze parkeerkencijfers eenduidig toe te passen, maar ook om duidelijkheid over het parkeren in de gemeente te verschaffen naar adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc., is het noodzakelijk om de parkeernormen voor de gemeente Bergen (L.) formeel vast te stellen. Deze Nota Parkeernormen geldt als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen.

De laatste jaren vindt een aantal nieuwe ontwikkelingen plaats op het gebied van mobiliteit. Twee belangrijke ontwikkelingen zijn het toenemend aantal deelconcepten en het schoner worden van vervoerswijzen. De manier waarop nagedacht wordt over mobiliteit verandert, er vindt een verschuiving plaats van bezit naar gebruik van auto's en het aandeel schoner vervoer (elektrische auto, e-bike en speedpedelec) neemt toe. De gemeente Bergen (L.) stimuleert deze ontwikkelingen en speelt hier in de Nota Parkeernormen op in door mogelijkheden te bieden voor het toepassen van deelmobiliteit en laadpalen voor elektrisch vervoer.

#### 1.4 Afbakening

Aan parkeerplaatsen worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn vermeld in de CROW-publicatie ASVV 2021 (december 2021). Deze bevat (technische) gegevens / richtlijnen over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen. De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaardparkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2021.

Uiteindelijk dient het college van burgemeester en wethouders naast de parkeernorm ook het ontwerp van de parkeervoorzieningen goed te keuren. Voorliggende Nota Parkeernormen gaat niet in op richtlijnen over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

#### 1.5 Doelstelling

De doelstelling van de Nota Parkeernormen is als volgt samen te vatten:

Het vaststellen van een toetsingskader voor parkeeroplossingen van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen binnen de gemeente Bergen (L.), waarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Bergen (L.) wordt gewaarborgd. Met behulp van dit toetsingskader wordt voorkomen dat parkeerproblemen ontstaan in de openbare ruimte als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

### 1.6 Werkingssfeer

De werkingssfeer van de Nota Parkeernormen is als volgt samen te vatten:

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op -aanpassingen in- de bestaande openbare ruimte (bijvoorbeeld de reconstructie van een woonstraat), op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen waarvoor door de gemeente in een eerder stadium al een besluit is genomen, of op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen waarvoor geen vergunning is vereist. Ten aanzien van de toepassing in de dagelijkse praktijk moet er sprake zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente toepasbaar is. De parkeernormen geven duidelijkheid richting projectontwikkelaars en bouwers over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij bouwinitiatieven.

## 2 TOETSINGSKADER

Deze Nota Parkeernormen geldt als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen. In dit toetsingskader worden de beleidsmatige keuzes ten aanzien van de parkeernormen behandeld. Er zijn parkeernormen voor verschillende functietypes bepaald, deze komen aan bod. Ook aanwezigheidspercentages ten aanzien van dubbelgebruik en het toetsingskader voor parkeeroplossingen voor specifieke doelgroepen maken onderdeel uit van dit toetsingskader.

### 2.1 Basis parkeernormen

Voor de parkeernormen van de gemeente Bergen (L.) worden de parkeerkcijfers uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkcijfers naar parkeernormen' (december 2018) als basis gebruikt. De cijfers zijn landelijk toepasbaar; voor zowel stedelijk gebied als kleinere kernen zijn parkeerkcijfers opgenomen. Bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente Bergen (L.) wordt deze publicatie reeds gehanteerd als toetsingskader. Het is belangrijk om te vermelden dat het CROW benadrukt dat haar cijfers nooit zijn ontwikkeld om als norm te dienen. De cijfers zijn een hulpmiddel om een orde van grootte uit te kunnen rekenen voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Gemeenten hebben de ruimte om zelf gebiedspecifieke parkeernormen op te stellen. Deze worden gebaseerd op cijfers met daarbij een correctie gebaseerd op plaatselijke omstandigheden en lokale (parkeer)beleidskeuzes. In de CROW-publicatie zijn de parkeerkcijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

- Gezondheid en (sociale) voorzieningen
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Onderwijs
- Sport, cultuur en ontspanning
- Werken
- Winkel en boodschappen
- Wonen

De gemeente Bergen (L.) kiest er voor om de cijfers van CROW als basis te gebruiken en deze te kalibreren tot parkeernormen, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke gebiedskenmerken die binnen de gemeente gelden.

#### Bandbreedte

De parkeerkcijfers in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkcijfers naar parkeernormen' (december 2018) bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. Bij het opstellen van parkeernormen voor de gemeente Bergen (L.) is gekozen om één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum- en maximumnorm. Dit om discussie over de toe te passen parkeernorm te voorkomen. Wanneer de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, betekent dat dat relatief meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden voor de betreffende voorziening, waardoor mogelijk een parkeeroverschot ontstaat. Die ruimte gaat ten koste van bijvoorbeeld ruimte voor groen en afwatering. Daarnaast bestaat het risico dat projectontwikkelaars door te hoge normen hun plannen financieel niet rond krijgen. Met een te lage normering bestaat het risico dat er te weinig parkeercapaciteit wordt aangelegd op eigen terrein. Omdat de parkeerdruk jaarlijks toeneemt,

wordt het tekort door de jaren alleen maar groter. Een te lage norm leidt tot een onvoldoende duurzaam aanbod van parkeerplaatsen op de lange termijn.

Voor de gemeente Bergen (L.) is gekozen om het gemiddelde van de CROW-bandbreedtes aan te houden. Deze keuze is gemaakt op basis van ervaringen uit het verleden en het autobezit binnen de gemeente Bergen (L.). De benadering om te kiezen voor het gemiddelde van de bandbreedte heeft als voordeel dat er sprake is van een duidelijk toepasbare norm. Er is geen discussie over de parkeernormen en er kunnen geen interpretatieverschillen optreden. Vandaar dat in deze Nota Parkeernormen geen bandbreedtes voorkomen.

#### Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-parkeerkencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar vijf verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van het CBS. Deze adressendichtheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Volgens de adressendichtheid<sup>1</sup> wordt de totale gemeente Bergen (L.) getypeerd als niet stedelijk gebied (< 500 adressen per km<sup>2</sup>). Bij het vaststellen van de parkeernormen voor de gemeente Bergen (L.) wordt daarom aangesloten bij de parkeerkencijfers die gelden voor deze stedelijkheidsgraad.

In Bijlage 1 zijn de parkeernormen voor de gemeente Bergen (L.) opgenomen.

## **2.2 Type voorziening en ligging**

De parkeerkencijfers worden bepaald aan de hand van twee variabelen:

1. Het type voorziening
2. De omgeving

#### Type voorziening

Zoals voorgaand aangegeven, hanteert het CROW zeven hoofdcategorieën waaronder de verschillende voorzieningen zijn geschaard. Voor meerdere voorzieningen zijn meerdere varianten opgenomen, zoals drie typen koophuizen en verschillende soorten supermarkten. Het is van belang dat bij een berekening de correcte variant wordt toegepast of als er geen overeenkomende variant beschikbaar is, dat een zo goed mogelijk lijkende variant wordt gekozen. Ten opzichte van de CROW-parkeerkencijfers is bij het bepalen van de gemeentelijke parkeernormen gekozen om enkele (sub)categorieën achterwege te laten. Dit gaat voornamelijk om categorieën die niet of nauwelijks voor komen binnen de gemeente (bijvoorbeeld de ontwikkeling van een universiteit of kunstijsbaan). Indien de functies waarvan de parkeernorm is weggelaten wel aan de orde komt, wordt in de ruimtelijke procedure maatwerk toegepast. Voor woonfuncties is gekozen de segmenten van appartementen (goedkoop, midden, duur) nader te specificeren naar woninggrootte.

#### Omgeving

De omgeving waarin een voorziening is gelegen of wordt gerealiseerd is ook van invloed op de benodigde parkeer-capaciteit. De mate van beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer of de fiets, speelt hierbij een rol. Vaak is in centrumgebieden sprake van (grootschalige) geclusterde parkeervoorzieningen en worden diverse voorzieningen in samenhang met elkaar bezocht. Het niet direct voor de deur kunnen parkeren komt in dit soort gebieden vaker voor. In de rest van de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom wordt vaker specifiek één voorziening bezocht en is de parkeernorm daarom gerelateerd aan één specifieke functie. De parkeernorm is hoger naarmate de locatie verder van het centrum af ligt.

In de CROW-parkeerkencijfers is onderscheid gemaakt naar vier zones:

1. Centrum
2. Schil rond het centrum
3. Rest bebouwde kom (grenzen van de bebouwde kom wegenverkeerswet)
4. Buiten de bebouwde kom (grenzen van de bebouwde kom wegenverkeerswet)

Voor deze Nota Parkeernormen van de gemeente Bergen (L.) is ervoor gekozen om drie zones op te nemen. De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd, omdat binnen de centrumge-

1) CBS. Kerncijfers wijken en buurten 2020

bieden van de kernen binnen de gemeente Bergen (L.) feitelijk geen sprake is van een overloopgebied c.q. schil zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden.

Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is alleen het centrumgebied van de kern Nieuw Bergen als zodanig gecategoriseerd. Nieuw Bergen is het centrum van de gemeente waar de meeste (winkel)voorzieningen gevestigd zijn, waaronder het winkelcentrum Mosaïque. Ook op het Rembrandtplein en in de nabijheid van Mosaïque zijn diverse winkels te vinden.

In de overige kernen (Afferden, Siebengewald, Well en Wellerlooi) is geen sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten voorzieningen en worden de parkeernormen voor zone 'Rest bebouwde kom' toegepast. In Bijlage 2 is het centrumgebied van de kern Nieuw Bergen afgebeeld, waarin de parkeernormen voor zone Centrum van kracht zijn. Per project dient te worden gekeken of de locatie binnen of buiten dit gebied valt en hoe de ligging is ten opzichte van de komgrens (binnen of buiten de bebouwde kom).

### 2.3 Aan huis gebonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

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

### 2.4 Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op dat moment een sterke behoefte aanwezig is. Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening(en) op verschillende tijdstippen, worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt de gecombineerde maatgevende parkeervraag voor de verschillende functies bepaald. In Tabel 1 zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381 en zijn ongewijzigd overgenomen. Omdat in de gemeente Bergen (L.) geen sprake is van een 'traditionele' koopavond, is de koopavond niet als maatgevend moment opgenomen.

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscooptheater/podium	5%	25%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgings-tehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	100%	100%	50%	25%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages (CROW-publicatie 381, 2018)

## 2.5 Parkeren op eigen terrein

Een bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en een bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersplaatsen per appartement/woning is altijd 0,3 parkeerplaats per woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen wordt in beginsel op eigen terrein aangelegd. In gevallen waarbij bezoekersparkeren op eigen terrein wordt opgelost, dient het ontwerp van de parkeervoorziening hierop te zijn afgestemd (openbaar toegankelijk en goed vindbaar). In het geval dat op eigen terrein niet voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, wordt gekeken naar alternatieve parkeeroplossingen (zie Hoofdstuk 3).

Een garage bij een woning, met uitzondering van een geclusterde garagebox, wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk hebben veel garages aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomstvast is.

Parkeerplaatsen op eigen terrein komen voor in verschillende soorten en maten. In de praktijk blijkt dat in niet alle gevallen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gebruikt voor het parkeren van de auto. Om die reden bevat deze Nota Parkeernormen berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen (Tabel 2). Daarbij wordt per type parkeervoorziening een berekeningsaantal gegeven. Dit is het aantal waarmee het betreffende type parkeervoorziening mag worden meegerekend bij het bepalen van het parkeeraanbod. De berekeningsaantallen zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381 en zijn ongewijzigd overgenomen.

Type parkeergelegenheid	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Woning met garage en een oprit	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage zonder oprit	0,0 pp	
Woning met oprit/parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	min 2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per auto <sup>2</sup>
Garagebox geclusterd <sup>3</sup>	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

Tabel 2: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen (CROW-publicatie 381, 2018)

In geval van nieuwbouw woningbouwontwikkelingen komt het voor dat bij het inrichten van het woongebied parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Dit gebeurt langs de straat of in aparte 'parkeerkoffers'. Mits dit geen negatief effect heeft op de parkeerdruk in bestaand openbaar gebied en er wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen (conform de geldende normen), is het oplossen van de parkeerbehoefte in openbaar gebied toegestaan.

## 2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

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

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats.
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn.

## 2.7 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen en oplaadvoor-

2 ) Meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.

3 ) Geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Vaak blijkt dat garageboxen gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.

zeningen voor elektrische voertuigen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeer capaciteit aangewezen als parkeerplaats voor elektrische voertuigen met bijbehorende laadvoorziening.
- De locatie van elektrische laadpalen dient voldoende zichtbaar te zijn voor aankomende bezoekers zodat zij niet hoeven te zoeken naar een laadpaal.
- De gemeente Bergen (L.) streeft naar duurzaamheid en wil het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren. In samenspraak met de gemeente wordt een geschikte locatie voor de laadvoorziening(en) op de parkeerlocatie bepaald.
- Bij de aanleg van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen dient rekening te worden gehouden met de toegestane parkeerduur (bijvoorbeeld blauwe zone). Afhankelijk van de laadvoorziening kan de laadduur variëren van een half uur (snellaadpaal) tot vier uur of langer (gemiddelde openbare laadpaal).
- Voor de aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de privaat gebouwde omgeving (woning- en utiliteitsbouw) geldt Europese wetgeving<sup>4</sup> waaraan voldaan dient te worden.

### **2.8 Parkeren van grote voertuigen**

Het uitgangspunt is dat het parkeren van grote voertuigen op eigen terrein van de bedrijven moet plaatsvinden. Het parkeren van grote voertuigen (vrachtwagens, touringcars), exclusief laden en lossen, is binnen de bebouwde kom van de gemeente Bergen (L.) niet toegestaan behoudens op de daarvoor aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen. De regels omtrent het parkeren van grote voertuigen is opgenomen in de Verordening Fysieke Leefomgeving gemeente Bergen (L.) 2022.

### **2.9 Alternatieve mobiliteitsoplossingen**

Bij het toetsen van alternatieve mobiliteitsoplossingen in het bereikbaarheidsplan let het college van B&W in hoofdzaak op de kwaliteit van de mobiliteitsoplossing. Het college van B&W bepaalt daarom ook of een bepaalde oplossing goedgekeurd wordt of niet. Hoe hoger de kwaliteit, hoe aantrekkelijker het gebruik en dus hoe groter de korting op de parkeernorm (maximaal 10%). Daarbij kijkt het college niet alleen naar de initiële kwaliteit, maar ook naar de mate waarin goed beheer en onderhoud gegarandeerd is. Daarnaast wordt gekeken naar de overeenkomst die is gesloten tussen de aanbieder van de mobiliteitsoplossing en de toekomstige gebruikers.

### **2.10 Mobiliteitsfonds**

Sommige gemeenten in Nederland bieden initiatiefnemers de mogelijkheid om de parkeereis af te kopen, door een bijdrage te doen aan een zogenaamd 'Mobiliteitsfonds' of 'Parkeerfonds'. Dit geeft de desbetreffende gemeente dan de financiële middelen om bijvoorbeeld nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen in de openbare ruimte. De gemeente Bergen (L.) kiest er niet voor om initiatiefnemers de mogelijkheid te bieden tot het afkopen van de parkeereis door een bijdrage te doen aan een parkeerfonds of mobiliteitsfonds.

## **3 NOTA PARKEERNORMEN IN DE PRAKTIJK**

De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling stelt aan de hand van een aantal stappen een parkeerplan op. Dit parkeerplan maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouw van de ontwikkeling. Dit hoofdstuk beschrijft de randvoorwaarden en de te doorlopen stappen om te komen tot een sluitend parkeerplan. Ook worden twee rekenvoorbeelden gegeven.

### **3.1 Randvoorwaarden**

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

1. Nieuwbouw
2. Herbouw/verbouw
3. Functiewijziging
4. Functie-uitbreiding

#### **ad 1. Nieuwbouw**

4) Energy Performance of Buildings Directive III

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

ad 2. Herbouw/verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en met dezelfde bestemming en omvang (aantal woning/vierkante meters) wordt teruggebouwd, dan is de Nota Parkeernormen niet van toepassing.

ad 3. Functiewijziging

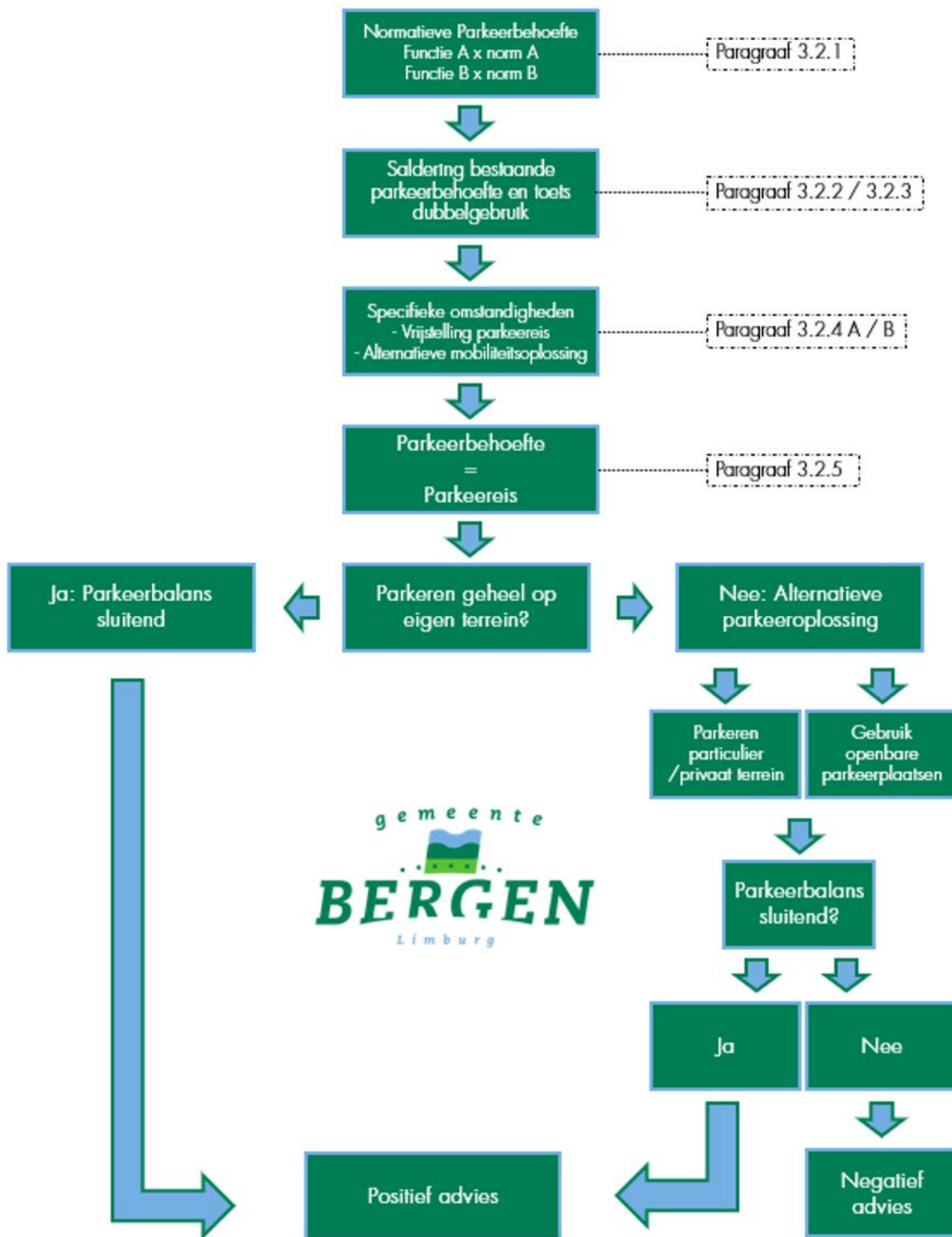
Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is de Nota Parkeernormen van toepassing op dat gedeelte waar de functiewijziging plaatsvindt. De parkeereis van de nieuwe functie wordt dan samengesteld op basis van de parkeereis van de nieuwe functie minus de parkeereis van de oude functie. Aan deze verrekening zijn wel voorwaarden verbonden: zie paragraaf 3.2.2.

ad. 4. Functie-uitbreiding

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

**3.2 Stappenplan**

Om te komen tot een sluitend parkeerplan wordt onderstaand stroomschema doorlopen. In de opvolgende paragrafen wordt een toelichting gegeven op de verschillende stappen in het stroomschema.



Figuur 1 Stroomschema stappen parkeerplan

### 3.2.1 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de gegevens (functies) van een bouwontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende norm bepaald. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen. Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie apart uitgevoerd. De uitkomsten van iedere berekening worden vervolgens bij elkaar opgeteld; deze optelling vormt de normatieve parkeerbehoefte.



### 3.2.2 Verrekening oude functie

Bij functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie – voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het totale aantal openbare parkeerplaatsen – in mindering wordt gebracht bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden.

Als een bestaande voorziening meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. De ooit beschikbare parkeerruimte is mogelijk door andere parkeerders in gebruik genomen waardoor de parkeerplaatsen niet meer beschikbaar zijn voor de nieuwe functie. Tijdelijk gebruik ter voorkoming van leegstand wordt buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het college van burgemeester en wethouders of er sprake is geweest van tijdelijk gebruik.

Bijvoorbeeld, een nieuwe ontwikkeling met een parkeervraag van 30 parkeerplaatsen vestigt zich op de locatie waar voorheen een functie zat met een parkeervraag van 20 openbare parkeerplaatsen. Indien de functie met een parkeervraag van 20 openbare parkeerplaatsen vijf jaar of korter geleden is komen te vervallen, mag deze parkeerruimte worden gebruikt voor de nieuwe functie. Er dienen dan nog 10 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Indien de functie met een parkeervraag van 20 openbare parkeerplaatsen langer dan vijf jaar geleden is komen te vervallen, dient de totale parkeervraag van de nieuwe functie gerealiseerd te worden (30 parkeerplaatsen) of dient met een parkeeronderzoek te worden aangetoond of de 20 openbare parkeerplaatsen op maatgevende momenten beschikbaar zijn.

### 3.2.3 Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een gebied meerdere functies aanwezig zijn of worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

### 3.2.4 Specifieke omstandigheden

Er kunnen specifieke omstandigheden zijn die van invloed zijn op het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze omstandigheden dienen dan beschreven te worden in het parkeerplan. Hieronder staan voorbeelden van specifieke omstandigheden die van invloed kunnen zijn op de parkeerbehoefte.

#### a. Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 1,5 parkeerplaats verleent de gemeente vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

#### b. Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten om in bijzondere gebieden of situaties korting te verlenen op de totale parkeervraag. Zo kan het college van B&W vanwege andere belangen, beleid of plannen binnen het centrumgebied van Nieuw Bergen (zie Bijlage 2) korting verlenen op de totale parkeervraag. De initiatiefnemer kan een aanvraag indienen bij het college van B&W voor korting op de totale parkeervraag met het aanbieden van een alternatieve mobiliteitsoplossing. De korting die gegeven wordt is maximaal 10%. De hoogte van de korting wordt door de gemeente bepaald en is afhankelijk van de onderbouwing van de initiatiefnemer.

De initiatiefnemer moet deze bijstelling onderbouwen ofwel door aannemelijk te maken dat het gebruik van de functie een afwijkende parkeervraag genereert, ofwel door een alternatieve mobiliteitsdienst aan te bieden. Mogelijkheden voor een alternatieve mobiliteitsdienst zijn het beschikbaar stellen van deelauto's of andere deelconcepten. Het is aan de ontwikkelaar om de vaste kosten bij het opzetten van een alternatieve mobiliteitsdienst te dragen en verantwoording tot de uitvoer en continuïteit te waarborgen. De basis voor afwijking als gevolg van bijzondere omstandigheden wordt gevormd door een bereikbaarheidsplan dat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing. Indien de alternatieve mobiliteitsdienst niet werkt, dient rekening gehouden te worden met een uitgewerkt alternatief

waarop men kan terugvallen. Afspraken en contracten met de aanbieder van de alternatieve mobiliteitsdienst dient aan de gemeente te worden overlegd, als onderdeel van het bereikbaarheidsplan.

### 3.2.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis geheel, gedeeltelijk of niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Idealiter wordt de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd, maar wanneer dit niet mogelijk is, zijn er alternatieven voorhanden. Het afkopen van de parkeereis door een bijdrage te doen aan een zogenaamd parkeerfonds of mobiliteitsfonds is in de gemeente Bergen (L.) niet mogelijk.

#### a. Parkeren eigen terrein

Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Voor ontwikkelingen met een resterende parkeereis groter of gelijk aan drie parkeerplaatsen moet een ontwikkelaar onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein is het mogelijk om gebruik te maken van vervangende parkeervoorzieningen (zie volgende stappen). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein maakt de initiatiefnemer gebruik van de berekeningsmethode die is omschreven in Tabel 2.

#### b. Parkeren particulier/privaat terrein (meerjarige overeenkomst bij huren)

Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan een initiatiefnemer gebruik maken van een vervangende particuliere/private parkeervoorziening. De vervangende parkeerruimte dient te liggen binnen de geldende loopafstand van de functie en over voldoende parkeerplaatsen te beschikken op maatgevende momenten. De initiatiefnemer maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. De initiatiefnemer beschikt over een parkeervereenkomst tussen initiatiefnemer en de aanbieder van de particuliere/private parkeerruimte en overlegt deze bij de bouwaanvraag. De overeenkomst moet een blijvend karakter hebben (minimaal tien jaar). De maximale loopafstand voor verschillende functies is weergegeven in Bijlage 3.

#### c. Gebruik openbare parkeerplaatsen

De vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Indien er voldoende parkeerruimte op straat is, ook na realisatie van het initiatief, kan de gemeente vrijstelling verlenen van het (geheel) realiseren van de parkeereis op eigen terrein. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer.

Deze dient middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau (ISO 9001 gecertificeerd), aan te tonen dat de parkeerdruk, in het op een acceptabele loopafstand gelegen gebied (Bijlage 3), op de drukste momenten onder de 85% is en ook na realisatie van het initiatief op de drukste momenten onder de 85% blijft. De betreffende meetmomenten en perioden worden bepaald/goedgekeurd door de gemeente.

#### Afrondingsregel

Om een parkeerplan op te stellen worden verschillende berekeningen uitgevoerd. Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte en de parkeerbehoefte naar toepassing van de aanwezigheidspercentages wordt wiskundig afgerond. Dit betekent dat kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en groter of gelijk aan 0,50 naar boven.

### 3.3 Rekenvoorbeelden

Rekenvoorbeeld 1: saldering en dubbelgebruik

In dit rekenvoorbeeld wordt een bestaand kantoorgebouw getransformeerd tot woongebouw. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Locatie: in Nieuw Bergen, buiten het afgekaderde centrumgebied (Bijlage 2). Daarom geldt de parkeernorm voor de zone 'rest bebouwde kom'.
- Huidige functie: kantoor zonder baliefunctie, met een oppervlakte van 1.000 m<sup>2</sup> bvo.
- Toekomstige functie: twintig koopappartementen in het middensegment.

Onderstaande tabel geeft de normatieve parkeerbehoefte in de huidige en toekomstige situatie weer.

Tabel 3 Normatieve parkeerbehoefte rekenvoorbeeld 1

	Functie	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
--	---------	--------	-------------	-----------------

Huidige situatie	Kantoor (zonder baliefunctie)	1.000	m2 bvo	2,6	per 100 m2 bvo	26	parkeerplaatsen
Toekomstige situatie	Koop, appartement, midden	20	woningen	1,9	per woning*	38	parkeerplaatsen
Vershil						+12	parkeerplaatsen

\* inclusief bezoekersaandeel van 0,3 per woning

Op basis van bovenstaand rekenvoorbeeld zorgt de beoogde ontwikkeling voor een toename van de normatieve parkeerbehoefte (+12 parkeerplaatsen). Omdat de functie wijzigt (van kantoor naar wonen), verandert het maatgevende moment. Om dit inzichtelijk te maken worden de aanwezigheidspercentages toegepast. Daarbij wordt het bezoekersdeel en het bewonersdeel van de toekomstige parkeerbehoefte van elkaar gescheiden

(32 parkeerplaatsen voor bewoners en 6 parkeerplaatsen voor bezoekers).

Tabel 4 toont de relevante aanwezigheidspercentages.

Tabel 4 Aanwezigheidspercentages

	Functie	Werkdag				Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Huidige situatie	kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Toekomstige situatie	woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
	woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%

Wanneer deze aanwezigheidspercentages worden toegepast op de normatieve parkeerbehoefte, volgen de berekende waarden uit Tabel 5.

Tabel 5 Parkeerbehoefte na toepassen aanwezigheidspercentages

	Functie	Werkdag				Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Huidige situatie	kantoor/bedrijven	26,0	26,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Toekomstige situatie	woningen bewoners	16	16	28,8	32	19,2	25,6	22,4
	woningen bezoekers	0,6	1,2	4,8	0	3,6	6	4,2
	woningen totaal	16,6	17,2	33,6	32	22,8	31,6	26,6
Vershil		-9	-9	+32	+32	+23	+32	+27

Uit Tabel 5 is de toekomstige parkeerbehoefte na het toepassen van de aanwezigheidspercentages voor 'woningen bewoners' en 'woningen bezoekers' af te lezen. Maatgevend is daarbij de werkdagavond; de toekomstige parkeerbehoefte van het woongebouw bedraagt dan afgerond 34 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de huidige situatie bedraagt de toename van de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment afgerond +32 parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 2: parkeeroplossing

Dit rekenvoorbeeld borduurt voort op Rekenvoorbeeld 1. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zorgt het beoogde woongebouw voor een parkeerbehoefte van 34 parkeerplaatsen.

#### Eigen terrein

Bij het huidige kantoorgebouw is op eigen terrein een parkeerterrein aanwezig van 26 parkeerplaatsen. Daarmee voorziet deze in de huidige parkeerbehoefte van de kantoorfunctie. Dit parkeerterrein blijft behouden en kan gebruikt worden door toekomstige bewoners en bezoekers van het woongebouw. Op eigen terrein is nog ruimte om 2 extra parkeerplaatsen aan te leggen; daarmee bedraagt het toe-

komstige parkeeraanbod 28 parkeerplaatsen. Het restant van de toekomstige parkeerbehoefte (6 parkeerplaatsen) wordt buiten de plangrenzen opgevangen.

#### **Parkeren particulier/privaat terrein**

Het naastgelegen kantoorgebouw heeft een parkeerterrein dat niet volledig in gebruik is. Het parkeerterrein ligt binnen acceptabele loopafstand (100 meter voor woonfuncties) van het nieuwe woongebouw. 5 parkeerplaatsen op dit naastgelegen parkeerterrein zijn niet in gebruik. De initiatiefnemer sluit een overeenkomst met de eigenaar van dit parkeerterrein (tienjarig contract). Bewoners en bezoekers van het nieuwe woongebouw mogen gebruik maken van deze 5 parkeerplaatsen. Er is nog een oplossing nodig voor het restant van de parkeerbehoefte (1 parkeerplaats) om de parkeerbalans sluitend te krijgen.

#### **Gebruik openbare parkeerplaatsen**

Het nieuwe woongebouw is gelegen aan een openbare weg waarlangs parkeervakken aanwezig zijn. Binnen acceptabele loopafstand van het woongebouw (100 meter voor woonfuncties) liggen 10 parkeervakken. De initiatiefnemer zet een parkeeronderzoek uit bij een extern bureau, om te onderzoeken of het restant van de toekomstige parkeerbehoefte (1 parkeerplaats) hier kan worden opgevangen. De gemeente bepaalt de uitgangspunten van dit onderzoek.

Uit het onderzoek blijkt dat de parkeerbezetting op deze 10 parkeerplaatsen op alle momenten van de week/dag laag is (maximaal 50%). Als hier de parkeerbehoefte van 1 parkeerplaats bij wordt opgeteld, blijft de parkeerbezetting acceptabel (<85%).

Bovenstaande oplossing wordt beschreven in een parkeerplan, waarmee de parkeerbalans sluitend is.

## **4 OVERIGE BEPALINGEN**

### **4.1 Hardheidsclausule**

In alle gevallen waarin de Nota Parkeernormen niet voorziet of wanneer toepassing van de Nota Parkeernormen leidt tot kennelijk onredelijke situaties, kan het college van burgemeester en wethouders een van de Nota Parkeernormen afwijkende beslissing nemen.

### **4.2 Inwerkingtreding**

Deze Nota Parkeernormen treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd.

### **4.3 Overgangsregeling**

Voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor reeds een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien. Voor alle ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden, wordt de Nota Parkeernormen als uitgangspunt gebruikt.

### **4.4 Citeertitel**

Deze Nota Parkeernormen wordt aangehaald als: Nota parkeernormen gemeente Bergen (L.).

## B1 PARKEERNORMEN GEMEENTE BERGEN (L.)

Gezondheid en (sociale) voorzieningen				
	eenheid	centrum Nieuw Ber- gen	rest bebouw- de kom	buiten be- bouwde kom
apotheek	per apotheek	2,5	3,4	3,4
begraafplaats	per plechtigheid	31,6	31,6	31,6
consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	2,2	2,2
consultatiebureau voor oude- ren	per behandelkamer	1,3	2,0	2,2
uitvaartcentrum	per plechtigheid	30,1	30,1	30,1
fysiotherapiepraktijk (-cen- trum)	per behandelkamer	1,4	2,0	2,0
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,8	2,5	2,5
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	3,3	3,7
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,8	2,6	2,7
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6

Horeca en (verblijfs)recreatie				
	eenheid	centrum Nieuw Bergen	rest bebouwde kom	buiten bebouw- de kom
hotel	per 10 kamers	5,5	11,0	12,6
bungalowpark	per bungalow	1,7	1,7	2,1
café, bar, cafetaria	per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,0	7,0	n.v.t.
camping/kampeerterein	per standplaats	1,2	1,2	1,2
discotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,9	20,8	20,8
evenementenhal/beursge- bouw/ congresgebouw	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,5	8,5	8,5
restaurant	per 100 m <sup>2</sup> bvo	11,0	15,0	15,0

Onderwijs				
	eenheid	centrum Nieuw Bergen	rest bebouwde kom	buiten bebouw- de kom
avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,9	10,5
basisschool	per leslokaal	0,8	0,8	0,8
kinderdagverblijf (crè- che)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,4	1,5
middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
ROC	per 100 leerlingen	4,8	5,9	5,9

Sport, cultuur en ontspanning				
	eenheid	centrum Nieuw Ber- gen	rest bebouw- de kom	buiten be- bouwde kom
attractie- en pretpark	per ha netto terrein	n.v.t.	8,0	8,0
bibliotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5	1,2	1,4
biljart-/snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,4	1,8

<b>bioscoop</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,2	11,2	13,7
<b>bowlingcentrum</b>	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
<b>casino</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,7	6,5	8,0
<b>dansstudio</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	5,5	7,4
<b>dierenpark</b>	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0
<b>filmtheater/filmhuis</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,6	7,9	9,9
<b>fitnesscentrum</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	6,3	7,4
<b>fitnesstudio/sportschool</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	4,8	6,5
<b>golfbaan (18 holes)</b>	per 18 holes/60 ha	96,0	96,0	118,3
<b>golfoefencentrum</b>	per 6 ha	51,1	51,1	56,2
<b>indoorspeeltuin (kinderspeelhal)</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,1	4,7	5,1
<b>jachthaven</b>	per ligplaats	0,6	0,6	0,6
<b>manege/paardenhouderij</b>	per box	0,4	0,4	0,4
<b>museum</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	1,1	n.v.t.
<b>sauna/hammam</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	6,7	7,3
<b>sporthal</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,9	3,5
<b>sportveld</b>	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0
<b>sportzaal</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	2,9	3,6
<b>squashhal</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,7	3,2
<b>tennishal</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,3	0,5	0,5
<b>theater/schouwburg</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	7,4	9,8	12,0
<b>volkstuint</b>	per 10 tuinen	1,4	1,4	1,5
<b>wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	9,3	9,3	10,3
<b>zwembad openlucht</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	12,9	12,9	15,8
<b>zwembad overdekt</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	11,5	11,5	13,3

<b>Werken</b>				
	eenheid	centrum Nieuw Bergen	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
<b>bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	1,1	1,1
<b>bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,4	2,4
<b>bedrijfsverzamelgebouw</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	2	2
<b>kantoor (met baliefunctie)</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	3,6	3,6
<b>kantoor (zonder baliefunctie)</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,9	2,6	2,6

<b>Winkel en boodschappen</b>				
	eenheid	centrum Nieuw Bergen	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
<b>bouwmarkt</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,4	2,5
<b>bruin- en witgoedzaken</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,1	8,2	9,1

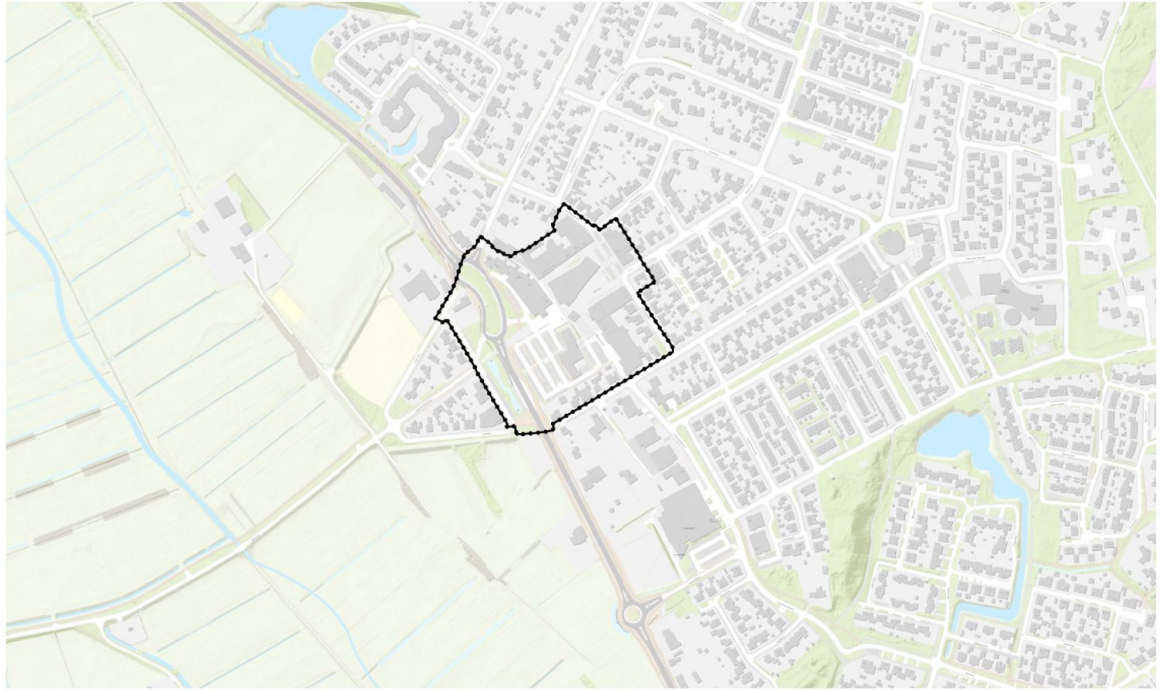
<b>buurt- en dorpscentrum</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,4	4,1	4,1
<b>buurtsupermarkt</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,4	4,3	4,3
<b>full service supermarkt</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	6,2	6,2
<b>groothandel specialist</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	7,1	7,1	7,1
<b>kringloopwinkel</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0	2,0	2,3
<b>meubelboulevard/woonboulevard</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	2,5	2,5
<b>outletcentrum</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	10,4	10,4	10,4
<b>tuincentrum</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,7	2,7	2,9
<b>weekmarkt</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,2	0,2	0,2
<b>wijkcentrum (klein)</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	5,0	5,0
<b>wijkcentrum (gemiddeld)</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,6	5,6	5,6
<b>wijkcentrum (groot)</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,2	6,2	6,2
<b>winkelboulevard</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,5	4,5	4,5
<b>woonwarenhuis (zeer groot)</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,2	5,2	5,2
<b>woonwarenhuis/woonwinkel</b>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	2,0	2,0

<b>Wonen*</b>					
	eenheid	centrum Nieuw Ber- gen	rest be- bouwde kom	buiten be- bouwde kom	
<b>Aanleunwoning, serviceflat</b>	per woning	1,1	1,2	1,2	
<b>Koop, huis, vrijstaand</b>	per woning	1,8	2,3	2,4	
<b>Koop, huis, twee-onder-een-kap</b>	per woning	1,7	2,2	2,2	
<b>Koop, huis, tussen/hoek</b>	per woning	1,5	2,0	2,0	
<b>Koop, appartement, groot (&gt;110 m<sup>2</sup>)</b>	per woning	1,6	2,1	2,1	
<b>Koop, appartement, middel (60 tot 110 m<sup>2</sup>)</b>	per woning	1,4	1,9	1,9	
<b>Koop, appartement, klein (&lt;60 m<sup>2</sup>)</b>	per woning	1,3	1,6	1,6	
<b>Huur, huis, vrije sector</b>	per woning	1,5	2,0	2,0	
<b>Huur, huis, sociale huur</b>	per woning	1,3	1,6	1,6	
<b>Huur, appartement, groot (&gt;110 m<sup>2</sup>)</b>	per woning	1,4	1,9	1,9	
<b>Huur, appartement, middel/klein (&lt;110 m<sup>2</sup>) [incl. sociale huur]</b>	per woning	1,1	1,4	1,4	
<b>kamerverhuur (niet zelfstandig)</b>	per kamer	0,3	0,3	0,3	
<b>kamerverhuur (zelfstandig, niet-studenten)</b>	per kamer	0,6	0,7	0,7	
<b>Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)</b>	per woning	0,6	0,7	0,7	

\* Inclusief bezoekers parkeren 0,3 parkeerplaats per woning en 0,2 parkeerplaats per kamerverhuur

In bovenstaande tabellen staat een veelheid aan afzonderlijke functies opgenomen. Het kan ook voorkomen dat meerdere functies zijn verenigd in één gebouw. In dat geval dient van iedere functie afzonderlijk het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden berekend en wordt aan de hand van de in deze Nota benoemde aanwezigheidspercentages het dubbelgebruik bepaald. Zo ontstaat een totale parkeervraag voor alle gecombineerde functies. Indien de desbetreffende functie niet (volledig) overeenkomt met één van bovenstaande categorieën, wordt in overleg met de gemeente maatwerk toegepast.

**B2 CENTRUMGEBIED NIEUW BERGEN**





### B3 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

De loopafstanden per type functie binnen de gemeente Bergen (L.) zijn gebaseerd op de maximale loopafstanden uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (december 2018). Op basis van specifieke omstandigheden in de gemeente Bergen (L.) is gekozen om aan te sluiten bij de ondergrens binnen de bandbreedte die CROW geeft.

Hoofdfunctie	Maximale loopafstand (m)
Wonen	100
Winkelen	200
Werken	200
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100