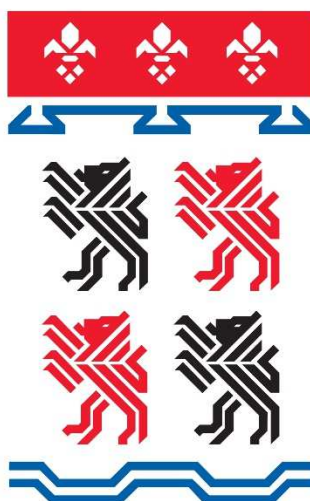




arkeernormen

en Afkoopregeling parkeren
voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente Beverwijk

**gemeente
beverwijk**



november 2017

geldig vanaf 1 juli 2018

INT-17-39226

vastgesteld raad: **XX-XX-XXXX**

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Waarom nieuw beleid?	3
1.2 Deze nota Parkeernormen	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Juridische basis van parkeernormen	5
3. Parkeernormen Beverwijk	6
3.1 Parkeernormen	6
3.1.1 Gebruikersdeel en bezoekersdeel	6
3.1.2 Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone	6
3.1.3 Afwijkingen met CROW	7
3.2 Uitvoeringsregels bij parkeernormen	7
3.2.1 Centrale gedachte	7
3.2.2 Restcapaciteit	7
3.2.3 Rekenregels bepalen parkeereis	8
3.2.4 Acceptabele loopafstanden	10
3.2.5 Maatvoering parkeervakken	11
3.2.6 Vrijstelling voor kruimelgevallen	11
3.2.7 Hogere parkeereis	11
3.3 Kencijfersfietsparkeervoorzieningen	11
4. Afkoopregeling parkeren	12
4.1 Waarom een afkoopregeling?	12
4.2 Wanneer afkoopregeling toepassen?	12
4.3 De regeling, de voorwaarden en de uitgangspunten	12
4.4 Het tarief van een parkeerbijdrage	14
4.5 Hardheidsclausule	14
 Bijlage 1 Parkeernormen in Beverwijk	 15
Bijlage 2 Gebiedsindeling parkeernormen	20
Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages	21
Bijlage 4 Reductiefactor bij uitbreiding	23
Bijlage 5 Rekenvoorbeelden	24
Bijlage 6 Richtlijnen fietsparkeervoorzieningen	28

1. Inleiding

Bij de toetsing van bouwplannen gebruik je parkeernormen om te kijken hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwe ontwikkeling moeten komen. In deze toets kijken we onder meer naar de mate waarin het bouwplan in de eigen parkeerbehoefte voorziet. Deze behoefte wordt zo goed mogelijk bepaald aan de hand van parkeernormen. Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.

Het parkeerbeleid van de gemeente Beverwijk is erop gericht om voor alle voorzieningen in de stad voldoende parkeerplaatsen te hebben en om eventuele schaarste aan parkeerruimte op een zo goed mogelijke wijze te verdelen (Kadernota parkeren¹). Bij allerlei nieuwe ontwikkelingen hanteert de gemeente Beverwijk diverse parkeernormen om ervoor te zorgen dat het parkeren voor een auto in de nabije toekomst op een goede wijze mogelijk is.



1.1 Waarom nieuw beleid?

De gemeente Beverwijk heeft de huidige parkeernormen vastgelegd in de nota Parkeernormen – oktober 2013.² Deze nota Parkeernormen is gekoppeld aan artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. Dit artikel in de Bouwverordening komt per 1 juli 2018 van rechtswege te vervallen. Dit betekent dat de nota Parkeernormen van 2013 geactualiseerd moet worden, zodat deze zelfstandig kan functioneren bij het bepalen van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen.

Daarnaast zal de bestaande Afkoopregeling parkeren³ ook herzien moeten worden. Ook deze uitvoeringsregeling op grond van artikel 2.5.30 de Bouwverordening, waarin de ontheffings- en afkoopmogelijkheden zijn uitgewerkt, dient als zelfstandig document te kunnen functioneren. De afkoopregeling is daarom opgenomen in de voorliggende nota Parkeernormen.

Inhoudelijk zijn er in deze nieuwe nota Parkeernormen met afkoopregeling geen wijzigingen ten opzichte van de versie uit 2013. Alleen de juridische verwevenheid met de Bouwverordening is komen te vervallen.

In de recente bestemmingsplannen wordt voor het bepalen van de parkeerbehoefte verwezen naar de nota Parkeernormen. Nog niet alle bestemmingsplannen bevatten deze verwijzing voor het bepalen van de parkeerbehoefte, met name de oudere bestemmingsplannen. De Bouwverordening werkt tot 1 juli 2018 aanvullend op dergelijke oudere bestemmingsplannen indien het bestemmingsplan zelf geen parkeernormen bevat of verwijzing naar parkeerbeleid in de planregels. Omdat de Bouwverordening als juridische grondslag zal vervallen, komt er naast deze nieuwe nota Parkeernormen ook een nieuw paraplubestemmingsplan voor een groot deel van de gemeente waarin de verwijzing naar de nota Parkeernormen geregeld wordt. Het paraplubestemmingsplan zal uiterlijk 1 juli 2018 in aanvulling op de onderliggende bestemmingsplannen van kracht zijn.

1.2 Deze nota Parkeernormen

In deze nota Parkeernormen wordt behandeld hoe de gemeente Beverwijk de parkeernormen in de praktijk inzet. De nieuwe parkeernormen zijn gelijk aan de huidige normen. De huidige normen zijn op hun beurt gebaseerd op landelijke kencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn op basis van onderzoek tot stand gekomen en geven een zo goed mogelijke indicatie van de werkelijk

¹ Raadsbesluit 6 december 2012 met kenmerk 2012/50998

² Raadsbesluit 6 februari 2014, beleidsnota met kenmerk INT-13-04564

³ Collegebesluit 26 oktober 2013, beleidsnota met kenmerk INT-13-04828

parkeerbehoefte bij de verschillende functies. De parkeernormen geven een inschatting van de werkelijke behoefte. Daarmee zijn de Beverwijkse parkeernormen in principe vraagvolgend.

De gemeente Beverwijk wil met behoud van uniformiteit flexibiliteit hebben in het toepassen van de parkeernormen. Daarom is er in dit document aandacht voor zogenaamde uitvoeringsregels, waarmee de praktische toepasbaarheid van de parkeernormen wordt vergroot.

1.3 Leeswijzer

In deze nota staat in hoofdstuk 2 het juridisch kader van het toepassen van parkeernormen. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de parkeernormen behandeld. Onderdeel hiervan zijn enkele uitvoeringsregels hoe de gemeente Beverwijk in de praktijk de normen hanteert, inclusief rekenvoorbeelden. In hoofdstuk 4 is de Afkoopregeling parkeren opgenomen.

2. Juridische basis van parkeernormen

Sinds de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 op 29 november 2014 is het de bedoeling van de wetgever dat parkeervoorschriften worden opgenomen in (nieuwe) bestemmingsplannen. Omdat planregels voldoende geobjectiveerd moeten zijn, werd er aanvankelijk gewerkt met concrete parkeernormen (uitgedrukt in cijfers) voor het bepalen van de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling. Het verwijzen in de planregels naar vigerend parkeerbeleid is sinds de wijziging van artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening per 1 november 2014 eveneens een mogelijkheid. Met de toevoeging van artikel 3.1.2. tweede lid, sub a, van het Besluit ruimtelijke ordening is geregeld dat het mogelijk is om een planregel op te nemen in het bestemmingsplan, waarbij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Op deze manier hoeft het bestemmingsplan zelf geen concrete normen te bevatten, maar kan er in een bestemmingsplan worden verwezen naar (gemeentelijk) beleid dat parkeernormen bevat, zoals de voorliggende nota Parkeernormen. Omdat een bestemmingsplan een planperiode van 10 jaar kent, biedt een verwijzing in de planregels naar vigerend parkeerbeleid (dat tussentijds kan worden aangepast) voordelen ten opzichte van een concrete parkeernorm.

Ten aanzien van bestemmingsplannen die zijn vastgesteld vóór 29 november 2014 en geen parkeernormen in de planregels bevatten, geldt de aanvullende werking van de Bouwverordening. In artikel 2.5.30 van de Bouwverordening Beverwijk is een verplichting opgenomen om te moeten voorzien in voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen. Ingevolge het overgangsrecht geldt de aanvullende werking van de Bouwverordening echter nog tot 1 juli 2018. Vanaf dat moment vervallen alle stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening van rechtswege.



Omdat in Beverwijk vanaf 1 juli 2018 nog diverse bestemmingsplannen zullen vigeren waarin geen parkeernormen zijn opgenomen, wordt een paraplubestemmingsplan voorbereid om te voorzien in deze leemte. Een paraplubestemmingsplan biedt de mogelijkheid een groot aantal bestemmingsplannen binnen de gemeente in een keer te herzien ten aanzien van een specifiek onderwerp. Het in voorbereiding zijnde paraplubestemmingsplan parkeernormen werkt daarbij (beleidsneutraal) aanvullend op de diverse onderliggende bestemmingsplannen en kent slechts inhoudelijk een (dynamische) verwijzing naar deze nota Parkeernormen (en de rechtsopvolgers daarvan).

3. Parkeernormen Beverwijk

Bij de ontwikkeling van bouwplannen moet er rekening mee gehouden worden dat de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd blijft. Nieuwe parkeernormen leiden echter niet tot een verplichting van de gemeente om in bestaande situaties extra parkeerplaatsen bij te bouwen.

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 3.1 de parkeernormen van de gemeente Beverwijk behandeld. Vervolgens wordt in paragraaf 3.2 'Uitvoeringsregels' aangegeven hoe de parkeernormen zich vertalen naar de parkeereis (en parkeeroplossing).

3.1 Parkeernormen

In deze paragraaf worden de gehanteerde parkeernormen van Beverwijk beschreven. In bijlage 1 is een totaaloverzicht opgenomen van de parkeernormen. Deze parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW. Dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers en geven dus een inschatting van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerbehoefte.

3.1.1 Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De parkeereis is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Per toepassing kunnen deze twee onderdelen leiden tot behoorlijk afwijkende eisen en in sommige gevallen vragen ze om verschillende oplossingen. Zo zal om praktische redenen het bezoekersdeel dat op eigen terrein wordt gerealiseerd openbaar toegankelijk moeten zijn.



De parkeernorm bestaat uit het aandeel voor vaste gebruikers, inclusief het bezoekersdeel van de parkeervraag (uitdrukt in een percentage of absoluut aantal). De weergegeven parkeernormen zijn dus inclusief bezoekersparkeren.

3.1.2 Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone

In de parkeerkencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Beverwijk ligt in de één-na-hoogste categorie van stedelijkheid (CROW: sterk stedelijk). De gebiedsafbakening van het centrum en de schil rondom het centrum is opgenomen in bijlage 2. Voor de rest van de bebouwde kom (waaronder Wijk aan Zee) en het buitengebied (buiten bebouwde kom) gelden afzonderlijke parkeernormen. De parkeernormen zijn hiermee voor het gehele grondgebied van de gemeente Beverwijk van toepassing.

De parkeernormen zijn onderverdeeld en worden gepresenteerd naar de volgende hoofdgroepen:

- winkelen en boodschappen;
- onderwijs;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en (verblijfs)recreatie;
- gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen;
- wonen;
- werken.

3.1.3 Afwijkingen met CROW

De parkeernormen zijn gelijk aan de kencijfers van het CROW. Op een aantal punten wijken de parkeernormen in deze nota om praktische redenen af van de kencijfers:

- In de parkeernormen van de hoofdfunctie wonen wordt onderscheid gemaakt in bruto vloeroppervlak en het type woning (grondgebonden of gestapeld). Een onderscheid naar prijsklasse, huur/koop is in de praktijk niet praktisch. Vaak is bij aanvang van het project nog niet bekend welke marktwaarde de woningen vertegenwoordigen en of het koop/huur woningen zijn. Vloeroppervlak is daarentegen meestal wel objectief vooraf te bepalen.
- In de parkeernormen van de hoofdfunctie werken wordt geen onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie en bedrijfsverzamelgebouwen. Bij de realisatie van kantoorpanden is op voorhand vaak niet vast te stellen welk(e) (combinatie van) type kantoren er zich zullen vestigen. Ook komt functieverandering in de loop van de tijd geregeld voor. We kiezen er daarom voor om het onderscheid tussen met en zonder baliefunctie niet op te nemen en te werken met één eenduidige norm voor kantoren.
- Parkeernormen hebben in de huidige vorm een lineair karakter: een functie van een tweemaal zo grote omvang heeft volgens de parkeernormen een tweemaal zo grote parkeerbehoefte. In de praktijk vlakt deze toename in parkeerbehoefte op enig moment af. Dit is zeker het geval in het centrum, waar het optimaal dubbelgebruik van parkeren door bezoekers in collectieve voorzieningen en in bepaalde mate ook het parkeertarief effect hebben op de parkeervraag. Er kan ook sprake zijn van dubbelgebruik van functies, waarbij bijvoorbeeld een bezoeker van detailhandel ook de horeca bezoekt. Voor stadscentra hanteren we daarom voor winkelfuncties met een hoog bezoekersaandeel een lagere parkeernorm.

3.2 Uitvoeringsregels bij parkeernormen

3.2.1 Centrale gedachte

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Beverwijk is bedoeld om bij nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. De parkeereis die wordt gesteld bij een bouwinitiatief is dat er op of nabij het bouwplan een parkeercapaciteit komt. De parkeercapaciteit moet op eigen terrein komen, tenzij er in de directe omgeving andere mogelijkheden zijn.

Centrale gedachte:

Bij de ontwikkeling van een locatie mag de parkeerdruk nu en in de toekomst niet worden afgewenteld op de directe omgeving, tenzij in de omgeving aantoonbaar structurele restcapaciteit aanwezig is.

Er zijn altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. Uitzonderingen zijn in specifieke omstandigheden mogelijk. Zonder aanvullende uitvoeringsregels is onduidelijk op welke wijze binnen de gemeente Beverwijk de parkeereis vastgesteld moet worden en wanneer en op welke wijze mogelijk ontheffing of vrijstelling van de parkeereis kan worden verkregen. Voor de praktische uitvoerbaarheid van parkeernormen zijn de aandachtspunten en uitvoeringsregels in deze paragraaf van toepassing.

3.2.2 Restcapaciteit

De gemeente wil bouwontwikkelingen stimuleren. Door het benutten van restcapaciteit in de omgeving van een bouwplan wordt het een ontwikkelaar makkelijker gemaakt. Vrijstelling op de parkeernorm is conform de centrale gedachte dus mogelijk, indien er voldoende restcapaciteit aanwezig is op het piekmoment van de betreffende functie (rekenregel 1 in 3.2.3), binnen de gestelde loopafstanden tot deze functie (3.2.4). De aanvrager dient dit in overleg met de gemeente aan te tonen met objectieve en representatieve parkeertellingen.

3.2.3 Rekenregels bepalen parkeereis

De zes aanvullende rekenregels in deze paragraaf dienen ter vaststelling van de parkeereis. In bijlage 5 worden enkele rekenvoorbeelden gegeven.

Rekenregel 1: uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen: aanwezigheidspercentages

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven per functie een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. In sommige gevallen, met name bij grote ontwikkelingen, vindt een combinatie van functies plaats. In dat geval dient gekeken te worden naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Omdat de parkeerbehoefte van een specifieke functie zich slechts op bepaalde momenten voordoet is dubbelgebruik met andere functies te realiseren, hetgeen uit het oogpunt van kostenbesparing en optimaal gebruik van spaarzame ruimte voor alle partijen wenselijk is. Om dit dubbelgebruik te bepalen, zijn zogenaamde aanwezigheidspercentages nodig, zoals in bijlage 3 is uitgewerkt. Ook deze percentages komen van het CROW en kunnen als vertrekpunt worden toegepast in de parkeerbalans.

Door een parkeerbalans op te stellen, rekening houdende met aanwezigheidspercentages van de diverse functies, kan uiteindelijk een parkeereis worden bepaald. De aanwezigheidspercentages, die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans, kunnen alleen worden toegepast wanneer de parkeergelegenheid toegankelijk is voor de verschillende doelgroepen.

Opmerkingen:

- Specifieke of lokale omstandigheden, bijvoorbeeld zondag openstellingen detailhandel, kunnen ertoe leiden dat de aanwezigheidspercentages voor specifieke projecten aangepast moeten worden.
- Opmerking: In de praktijk blijkt dat dubbelgebruik onder vaste gebruikers moeilijk te organiseren is. Daarom zal bij het bepalen van de parkeereis in eerste instantie niet uitgegaan worden van dubbelgebruik onder vaste gebruikers, maar wel onder bezoekers. Pas als de aanvrager kan aantonen dat maximaal dubbelgebruik in de praktijk reëel uitvoerbaar is, dan zal met het bepalen van de parkeereis hiermee rekening worden gehouden. Maximaal dubbelgebruik betekent bijvoorbeeld dat niemand de beschikking zal krijgen over een eigen parkeerplaats, maar dat alle plaatsen zogeheten zwervplekken zijn.
- Ook komt het geregeld voor dat een bedrijf meerdere functies in zich herbergt. Zo heeft een tuincentrum niet zelden horeca gevestigd. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een dealerbedrijf, de functies showroom en garage zijn vaak even sterk aanwezig.
- De aanwezigheidspercentages bepalen het maatgevende moment van een functie: wat wil zeggen dat op deze momenten de aanwezigheid 100% is / er een piekbehoefte is.

Rekenregel 2: berekenwijze parkeervoorziening bij woningen

Bij woningen wordt niet elke parkeerplaats op eigen terrein altijd als zodanig gebruikt. Voorbeeld: in een toekomstige woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn mogelijk in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt vaak dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat men auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeert.

Het theoretisch aanbod van parkeercapaciteit op eigen terrein is dus niet altijd het aanbod in de praktijk. In onderstaande tabel staan daarom enkele reductiefactoren voor parkeervoorzieningen op eigen terrein, die daar rekening mee houden. Op deze manier telt in de berekening van de



parkeerbehoefte een garage, oprit of carport niet als volwaardige parkeerplaats mee.

parkeervoorzieningen	theoretisch aantal	berekenings- aantal	opmerkingen
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 6 m diep
lange oprit zonder garage of	2	1,0	oprit min. 10 m diep
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,3	
garagebox (niet bij woning)	1	0,4	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 6 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 11 m diep
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 1: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Rekenregel 3: berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop/nieuwbouw

Ook bij verbouwplannen wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Als je een pand sloopt of een andere functie geeft, hoeft een ontwikkelaar niet altijd de volledige parkeernorm van de nieuwe functie te realiseren. Er is namelijk mogelijk sprake van een parkeerrecht van de bestaande (te vervallen) functie op de openbare weg.

Op basis van de huidige parkeernormen passen we daarom bij verbouwplannen de volgende rekensystematiek toe:

- eerst wordt voor het maatgevend moment van de nieuwe functie uitgerekend wat de parkeerbehoefte is van de nieuwe functie over de week;
- daar wordt vanaf getrokken de parkeerbehoefte op hetzelfde maatgevend moment van de oude functie⁴, na aftrek van de plaatsen op eigen terrein;
- de parkeereis wordt vervolgens op de standaard wijze bepaald aan de hand van de berekende verschillen.

Bij deze berekening wordt gebruik gemaakt van de huidige parkeernormen. Deze geven immers de beste inschatting van de werkelijke behoefte.

Rekenregel 4: berekenwijze bij uitbreiding van een bestaande functie

Als een winkel of horecavoorziening uitbreidt en dus dezelfde functie houdt, dan betekent twee keer zo groot nog niet tweemaal zoveel bezoekers. In de meeste gevallen zal er sprake zijn van enige demping. Er is een zekere reductiefactor van toepassing op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de uitbreiding en van de grootte van de huidige functie. Een uitleg over deze reductiefactor staat in bijlage 4.

Rekenregel 5: compensatie bij bebouwing parkeerplaatsen

Bij bouwinitiatieven op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening of waar bestaande parkeercapaciteit verloren gaat, moet compensatie plaatsvinden van het bestaand parkeerareaal. Compensatie van het verlies aan capaciteit moet zodanig binnen het project plaatsvinden dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichten voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de vergunningaanvrager en de gemeente.

Bij gebiedsontwikkelingen en/of inbreilocaties is het denkbaar – zo niet onvermijdelijk – dat hierover afwijkende afspraken gemaakt worden. Uitgangspunt hierbij blijft dat er geen structureel nadelig effect op de parkeerdruk in de directe omgeving mag zijn.

⁴ Indien niet duidelijk is wat de huidige of vroegere functie is, wordt aangesloten bij het omschreven gebruiksdoel uit de Basis Administratie Gemeenten (BAG)

Rekenregel 6: afronding

Afrondingen in de parkeereis vinden altijd plaats aan het eind van de berekeningen. Afronden vindt altijd naar boven plaats.

3.2.4 Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op een acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. In tabel 2 staan de maximaal acceptabele loopafstanden, waarbinnen in principe de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW publicatie. De gemeente Beverwijk gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. De maximale loopafstanden gelden dus niet voor bestaande situaties.

functie	maximaal acceptabele loopafstand
wonen (eerste auto)	100 meter
wonen (tweede en volgende)	250 meter
winkel centrumgebied	500 meter
winkel wijkwinkelcentrum	250 meter
supermarkt	100 meter
werkgelegenheid	800 meter
vrijtijdsvoorzieningen	250 meter
zorgvoorzieningen	150 meter
onderwijsvoorzieningen	150 meter

Tabel 2: Maximaal acceptabele loopafstanden nieuwe ontwikkelingen

Voor werknemers geldt dat zij over het algemeen een langere maximale loopafstand accepteren, vanwege hun relatief lange verblijfsduur. De genoemde loopafstanden bij de functies met een hoog aandeel bezoekers (zoals winkel-, onderwijs-, zorg- en vrijetijdsvoorzieningen) gelden dus voor de bezoekers van de functies. Voor werknemers geldt een maximaal acceptabele loopafstand van 800 meter.

Niet in centrum Beverwijk

Er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen waarbij afwijken van de maximaal acceptabele loopafstanden legitiem is. Zo accepteert men in het centrum van Beverwijk, wat dichtbebouwd is, een langere loopafstand. Als je bijvoorbeeld naar een winkel op de Breestraat gaat, zou het daarnaast niet moeten uitmaken of je op het Beverplein, Meerplein of op het parkeerterrein Halve Maan parkeert. Het ligt dan voor de hand om het centrumgebied als één geheel te beschouwen in de beoordeling op loopafstanden. De loopafstanden zijn daarom niet van toepassing in het gehele Centrumgebied van Beverwijk (kaart bijlage 2). Dit gebied wordt, voor de bepaling van de restcapaciteit, als één geheel beschouwd.



3.2.5 Maatvoering parkeervakken

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Voor de toetsing van bouwplannen hanteren we de inrichtingseisen van Beverwijk, die eveneens gebaseerd zijn op de richtlijnen van het CROW.

3.2.6 Vrijstelling voor kruimelgevallen

Voor Beverwijk en Wijk aan Zee is het belangrijk dat er bouwontwikkelingen plaats kunnen vinden. Deze dragen bij aan vernieuwing in de stad en de lokale economie. Vandaar dat als er vanuit de parkeernorm van de vergunningplichtige activiteit minder dan 2 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden, de realisatieplicht komt te vervallen. De aanvrager mag deze plaatsen wel aanleggen, maar het hoeft niet. Vanuit het gelijkheidsbeginsel vindt als gevolg van deze kruimelgevallenregeling op elk bouwplan een reductie plaats van 2 parkeerplaatsen op de uiteindelijke parkeernorm.

3.2.7 Hogere parkeereis

De gemeente Beverwijk behoudt zich altijd het recht om in overleg met de vergunningaanvrager een hogere parkeereis vast te stellen, om zodoende mogelijke tekorten in de directe omgeving te kunnen compenseren. De kosten voor deze extra parkeerplaatsen komen in dat geval volledig voor rekening van de gemeente Beverwijk.

3.3 Kencijfersfietsparkeervoorzieningen

De gemeente Beverwijk hanteert voor het fietsparkeren de richtlijnen uit publicatie 291 van het CROW (Leidraad Fietsparkeren). In de directe nabijheid van belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties moeten fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. In de 'richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers van solitaire voorzieningen' van het CROW wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste bestemmingslocaties met een richtlijn voor de capaciteitsbepaling voor het aantal fietsparkeervoorzieningen.

In bijlage 6 van deze nota staan voor de meest voorkomende functies de richtlijnen voor fietsparkeren weergegeven. Het betreft hier dus richtlijnen, geen verplichte normen. Over het algemeen geldt daarbij dat indien de functie een sterke OV concurrentie, een grote bovenwijkse- of regiofunctie en/of een perifere ligging heeft, de ondergrens van de richtlijn genomen kan worden. Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij woonfuncties is gewaarborgd in het Bouwbesluit.



4. Afkoopregeling parkeren

4.1 Waarom een afkoopregeling?

De parkeernormen uit hoofdstuk 3 worden toegepast bij de toetsing van nieuwe bouwontwikkelingen, om te bepalen wat de parkeerbehoefte is. Het parkeernormenbeleid van de gemeente Beverwijk is bedoeld om bij nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. De parkeereis die wordt gesteld bij een bouwinitiatief is dat er *op eigen terrein* een parkeeroplossing komt.

In een aantal gevallen kunnen belangrijke ontwikkelingen niet voorzien in voldoende parkeeraanbod op eigen terrein. Ook kan het zijn dat er in de directe omgeving van de ontwikkeling onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is. Bovendien bestaat vanuit de optiek van kwaliteit van de openbare ruimte veelal de wens dat het parkeren zich niet versnipperd in een (winkel)gebied, maar dat het parkeren op een aantal locaties centraal wordt georganiseerd. Daarom zal er ook de mogelijkheid worden gecreëerd om, als de kansen daarvoor aanwezig zijn, de parkeervraag op een andere manier op te lossen. Als dan de in de normen vermelde vrijstellingen niet van toepassing zijn, kan een afkoopregeling daarbij een oplossing bieden. Dit hoofdstuk beschrijft de Afkoopregeling parkeren.

4.2 Wanneer afkoopregeling toepassen?

In paragraaf 3.2 staat dat als een aanvrager niet volledig op eigen terrein aan de parkeereis kan voldoen, er gekeken wordt naar de mogelijkheden die de gemeente heeft in de openbare ruimte. Als er in de directe omgeving van het bouwplan restcapaciteit beschikbaar is, kan er vrijstelling worden gegeven op het realiseren van de bij het bouwplan behorende parkeereis. Deze vrijstelling geldt als de totale parkeerbehoefte kleiner is dan 5 parkeerplaatsen of als er aantoonbaar restcapaciteit is in de directe omgeving van het bouwplan.

Voor bouwplannen die geen gebruik kunnen maken van deze vrijstellingen op de parkeereis – lees niet aan de voorwaarden kunnen voldoen – is er de voorliggende Afkoopregeling parkeren. Het gaat dan om situaties waarbij er op eigen terrein geen capaciteit gerealiseerd kan worden én waarbij er op objectieve wijze is aangetoond dat er geen of onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte in de directe omgeving van het bouwplan. Alleen in deze gevallen resteert deze Afkoopregeling parkeren.



4.3 De regeling, de voorwaarden en de uitgangspunten

Het college *kan* op grond van de afkoopregeling – onder voorwaarden – de realisatieplicht van de bij het bouwplan horende parkeereis *als gunst* richting de ontwikkelaar overnemen. Als tegenprestatie stort de ontwikkelaar een financiële bijdrage in het parkeerfonds. De middelen in het parkeerfonds kunnen vervolgens door de gemeente worden gebruikt voor de toekomstige realisatie van parkeerplaatsen of worden aangewend om reeds gerealiseerde parkeerplaatsen te bekostigen. Op die manier kan het totale gemeentelijke parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid in Beverwijk gewaarborgd.

Belangrijke voorwaarde is dat de gemeente pas een ontwikkelaar in de gelegenheid stelt om (een deel van) de parkeereis af te kopen, als er conform het parkeernormenbeleid duidelijk is dat er in de directe omgeving niet of onvoldoende openbare restcapaciteit beschikbaar is. Daarbij gelden een aantal uitgangspunten, die hierna toegelicht worden.

- Onevenredig hoge kosten

Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein in eerste instantie niet mogelijk lijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van onevenredige hoge kosten dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.

- Gunst

Gebruik maken van de afkoopregeling parkeren is geen recht van de initiatiefnemer, maar een gunst van de gemeente die zij onder bepaalde omstandigheden kan verlenen. De gemeente kan altijd besluiten om een ontwikkelaar geen gebruik te laten maken van deze afkoopregeling.

- Afspraken vastleggen

Indien besloten wordt dat er gebruik wordt gemaakt van de afkoopregeling, worden de afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar vastgelegd in een besluit door het college (brief aan ontwikkelaar). In dit besluit komt in ieder geval te staan:

- de locatie van het bouwplan;
- de te realiseren parkeereis;
- de financiële bijdrage;
- de locatie van de te realiseren parkeercapaciteit (indien overeengekomen);
- de tijdspanne waarbinnen de parkeercapaciteit gerealiseerd wordt (indien overeengekomen).

Dit besluit moet voor- of gelijktijdig met het verlenen van de omgevingsvergunning genomen worden.

- Niet altijd aanleg parkeerplaatsen

De gemeente gebruikt de parkeerbijdrage voor het in stand houden van voldoende parkeercapaciteit in en rond het bouwplan. Dat betekent niet dat er in alle gevallen fysiek extra parkeerplaatsen bijgebouwd worden. Ook andere vormen om meer capaciteit te realiseren zijn denkbaar, zoals parkeerregulering (betaald parkeren en/of vergunninghouders). Dat betekent dat er geen verplichting open blijft staan voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen, tenzij dit overeengekomen wordt.



- Gebruik parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen die in dit kader worden gerealiseerd, zijn in principe voor een ieder toegankelijk. De aanvrager van een omgevingsvergunning kan geen rechten of garanties ontleenen aangaande het (gratis) parkeren in de openbare ruimte en/of in een gebouwde parkeervoorziening. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht. Tevens wordt er geen garantie afgegeven dat de plaatsen ook te allen tijde voor de gebruikers en bezoekers van de nieuwe functie beschikbaar zijn. Het betreft namelijk openbare plaatsen. De parkeerbijdrage moet dan ook niet gezien worden als een aanbetaling op het gebruik van de plaatsen, maar als het afkopen van de verplichting zelf te voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarna volgen nog de reguliere kosten (als die er zijn) voor het gebruik van de plaatsen, al dan niet via een parkeervergunning.

4.4 Het tarief van een parkeerbijdrage

In het centrum is een aanvullende parkeervraag vanwege ruimtelijke beperkingen feitelijk alleen oplosbaar in gebouwde parkeervoorzieningen. De kosten voor aanleg en beheer en onderhoud van deze plaatsen zijn aanzienlijk. Vanuit exploitatieoogpunt zijn extra bezoekers (kortparkeerders) in een parkeergarage gunstiger dan vaste gebruikers (abonementhouders).

Vandaar dat in de vergoeding die betaald moet worden bij het oplossen van de parkeervraag in de openbare ruimte onderscheid gemaakt wordt tussen vaste gebruikers van een functie en bezoekers. Buiten het centrum is het onderscheid tussen de behoefte van bezoekers en vaste gebruikers ook van belang. Immers is tussen bezoekers onderling makkelijker dubbelgebruik te realiseren.

De huidige afkooptarieven zijn gebaseerd op de kosten voor diverse uitvoeringsvormen: van €2.500,- voor een parkeerplaats op maaiveld tot zelfs €40.000,- voor een parkeerplaats in een ondergrondse parkeergarage. De voorgestelde bijdragen gaan uit van de locatie (centrum of daarbuiten) en de doelgroep (bezoekers of vaste gebruikers). Voor het berekenen van de hoogte voor de parkeerbijdrage wordt de parkeereis niet afgerond. Deze bijdragen worden gestort in de egalisatiereserve Parkeren.

De parkeerbijdragen staan in onderstaande tabel. Deze bedragen zijn exclusief BTW en per parkeerplaats, prijspeil 2018 (dus met jaarlijkse indexatie).

parkeerbijdrage ⁵	gebruikersdeel		bezoekersdeel	
Centrum ⁶	< = 2,0 pp	€ 0,-	< = 2,0 pp	€ 0,-
	> 2,0 pp	€ 22.000,-	> 2,0 pp	€ 11.000,-
overig	< = 2,0 pp	€ 0,-	< = 2,0 pp	€ 0,-
	> 2,0 pp	€ 2.750,-	> 2,0 pp	€ 1.650,-

Tabel 3: Afkoopbedragen

4.5 Hardheidsclausule

De vergunninghouder is verplicht het door het bevoegd gezag vastgestelde bedrag in het parkeerfonds te storten, tenzij het bevoegd gezag van mening is dat op grond van gewichtige omstandigheden deze verplichting achterwege dient te blijven.

⁵ In het tarief is de vrijstelling op de parkeereis verwerkt van 2 parkeerplaatsen, conform paragraaf 3.2.6. De eerste 2 parkeerplaatsen hoeven daarmee niet afgekocht te worden. Let op: in het geval dat de parkeernorm bestaat uit een gebruikers- én een bezoekersdeel, hoeft allereerst het bezoekersdeel niet afgekocht te worden, daarna pas het gebruikersdeel (tot het maximum van totaal 2 parkeerplaatsen).

⁶ Centrumgebied zoals gedefinieerd in bijlage 2

Bijlage 1 Parkeernormen in Beverwijk

wonen functie	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
grondgebonden woning woning zeer groot (>140 m ² bvo)	per woning	1.4	1.5	1.7	1.9	0.3	bvo conform NEN 2580 / opm. grens groot gesteld op + 140 m ²
woning groot (90-140 m ² bvo)	per woning	1.2	1.3	1.5	1.8	0.3	
woning midden (60-90 m ² bvo)	per woning	1.0	1.1	1.3	1.6	0.3	
woning klein (40-60 m ² bvo)	per woning	0.7	0.9	1.1	1.0	0.3	
woning zeer klein (<40 m ² bvo)	per woning	0.4	0.4	0.5	0.5	0.2	
gestapelde woning							
woning zeer groot (>120 m ² bvo)	per woning	1.4	1.5	1.7	1.9	0.3	
woning groot (80-120 m ² bvo)	per woning	1.2	1.3	1.5	1.8	0.3	
woning midden (60-80 m ² bvo)	per woning	1.0	1.1	1.3	1.6	0.3	
woning klein (40-60 m ² bvo)	per woning	0.7	0.9	1.0	1.0	0.3	
woning zeer klein (<40 m ² bvo)	per woning	0.4	0.4	0.5	0.5	0.2	
serviceflat / aanleunwoning	per woning	0.4	0.6	0.9	1.0	0.3	* 6

werken functie	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
commerciële dienstverlening (kantoor met en/of zonder baliefunctie)	per 100 m ² bvo	1.3	1.6	2.0	3.3	15%	
bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m ² bvo	1.1	1.5	1.9	2.1	5%	exclusief parkeren vrachtwagen
bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m ² bvo	0.4	0.5	0.7	0.8	5%	exclusief parkeren vrachtwagen

winkelen en boodschappen	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
functie							
bouwmarkt	per 100 m ² bvo	n.v.t.	1.5	2.0	2.2	85%	
tuincentrum	per 100 m ² bvo	n.v.t.	2.0	2.3	2.6	90%	incl. buitenruimte
bruin- en witgoedzaken	per 100 m ² bvo	2.0	4.8	6.6	8.5	90%	
woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4.0	4.4	95%	kengetallen gebaseerd op vestiging van ca. 25.000 m ²
kringloopwinkel	per 100 m ² bvo	n.v.t.	0.9	1.4	2.0	90%	
meubel-/woonboulevard	per 100 m ² bvo	n.v.t.	1.6	2.0	n.v.t.	95%	
showroom	per 100 m ² bvo	n.v.t.	0.9	1.1	n.v.t.	75%	
outletcentrum	per 100 m ² bvo	n.v.t.	7.8	8.6	9.4	95%	
supermarkt (fullservice)	per 100 m ² bvo	2.0	3.0	4.0	n.v.t.	95%	
groothandel levensmiddelen	per 100 m ² bvo	n.v.t.	5.4	5.4	n.v.t.	80%	
winkel centrum Beverwijk	per 100 m ² bvo	2.0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%	
winkel Wijk aan Zee	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2.7	n.v.t.	70%	
winkel elders	per 100 m ² bvo	n.v.t.	2.7	3.5	n.v.t.	75%	
De Bazaar	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4.0	n.v.t.	90%	
weekmarkt	per 100 m ² bvo	0.2	0.2	0.2	n.v.t.	85%	*1) norm per m ¹ kraam (kraam = 6 m ² bvo). Indien geen parkeren achter kraam, dan +1,0 pp per standhouder

onderwijs	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
functie							
kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m ² bvo	0.8	1.0	1.1	1.4	0%	excl. kiss & ride
basisschool	per leslokaal	0.5	0.5	0.5	0.5	10%	excl. kiss & ride
kiss & ride	per 100 leerlingen	5.5	5.5	5.5	5.5	100%	
middelbare school	per 100 leerlingen	2.3	3.0	3.3	3.9	10%	bezoekers zijn leerlingen
ROC	per 100 leerlingen	3.2	3.8	4.2	4.9	10%	bezoekers zijn leerlingen
avondonderwijs	per 10 studenten	3.0	4.0	5.0	9.5	95%	bezoekers zijn studenten

sport, cultuur en ontspanning	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
functie							
bowlingcentrum	per baan	1.1	1.7	2.3	2.3	90%	
biljartcentrum	per tafel	0.6	0.8	1.1	1.5	90%	
sportschool / dansstudio	per 100 m ² bvo	1.0	3.3	4.9	6.9	90%	
sporthal / sportzaal	per 100 m ² bvo	1.0	1.7	2.4	3.2	95%	let op bij grotere aantallen bezoekers
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m ² bvo	0.4	1.2	2.0	3.0	95%	
tennisal	per 100 m ² bvo	0.2	0.3	0.4	0.4	85%	
squashhal	per 100 m ² bvo	1.5	2.3	2.6	3.1	85%	
zwembad overdekt	per 100 m ² bassin	n.v.t.	9.7	10.5	12.3	95%	* 2)
zwembad openlucht	per 100 m ² bassin	n.v.t.	9.1	11.9	14.8	99%	* 2)
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	8.8	9.8	99%	
sauna, hammam	per 100 m ² bvo	2.0	4.1	6.1	6.8	99%	
bibliotheek	per 100 m ² bvo	0.2	0.5	0.8	1.1	95%	
bioscoop	per 100 m ² bvo	2.2	6.9	10.0	12.7	95%	* 3)
filmtheater / filmhuis	per 100 m ² bvo	1.6	4.2	6.7	8.9	95%	* 3)
theater / schouwburg	per 100 m ² bvo	5.8	6.4	8.3	10.5	85%	100 zitplaatsen is 300 m ² bvo
casino	per 100 m ² bvo	5.2	5.6	6.0	7.5	85%	
volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1.1	1.2	1.3	100%	
jachthaven	per ligplaats	0.5	0.5	0.5	0.5	100%	* 1)
manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	0.3	0.3	90%	* 1)
museum	per 100 m ² bvo	0.3	0.5	0.9	n.v.t.	95%	* 1)
sportveld	per hectare netto terrein	13.0	13.0	13.0	13.0	95%	* 1) parkeerkencijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten

horeca en (verblijfs)recreatie	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
functie							
bungalowpark (huisjescomplex)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1.5	2.0	90%	
camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1.1	90%	excl. 10% gasten van bezoek
1* hotel	per 10 kamers	0.3	0.7	2.2	4.4	90%	
2* hotel	per 10 kamers	1.1	1.9	3.6	6.0	80%	
3* hotel	per 10 kamers	1.5	2.6	4.2	6.3	75%	
4* hotel	per 10 kamers	2.7	4.4	6.3	8.5	75%	
5* hotel	per 10 kamers	4.2	6.8	9.3	11.8	65%	
discotheek	per 100 m ² bvo	4.0	10.3	16.4	18.8	99%	
café / bar / cafetaria	per 100 m ² bvo	3.0	4.0	5.0	n.v.t.	90%	*1)
restaurant	per 100 m ² bvo	4.0	8.0	12.0	n.v.t.	80%	*1)
evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	per 100 m ² bvo	3.0	4.0	5.0	n.v.t.	99%	*1)

gezondheid en (sociale) voorzieningen	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
functie							
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1.8	2.2	2.7	3.0	60%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1.0	1.2	1.5	1.7	60%	
consultatiebureau	per behandelkamer	1.0	1.3	1.6	1.9	50%	
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1.3	1.6	1.9	2.2	55%	
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1.2	1.5	1.8	2.1	40%	
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1.3	1.7	2.1	2.4	50%	
apotheek	per 100 m ² bvo	2.0	2.5	2.9	3.3	45%	
ziekenhuis	per 100 m ² bvo	1.3	1.5	1.6	1.9	30%	*4)
crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	25.1	25.1	99%	
begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	26.6	26.6	95%	
religiegebouw	per zitplaats	0.1	0.1	0.1	n.v.t.	99%	*1)
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0.5	0.5	0.5	n.v.t.	60%	*1) *5)

Algemeen: norm is wat moet, meer capaciteit mag.

*1) Van deze functie kunnen alleen globale parkeerencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet maatwerk toegepast worden.

*2) Verkeersgeneratie combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kengetallen overdekt per 100 m2 bassin en kengetallen openlucht per 100 m2 bassin.

*3) 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo. Bij bioscopen/filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (resp. + 40%/+20%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

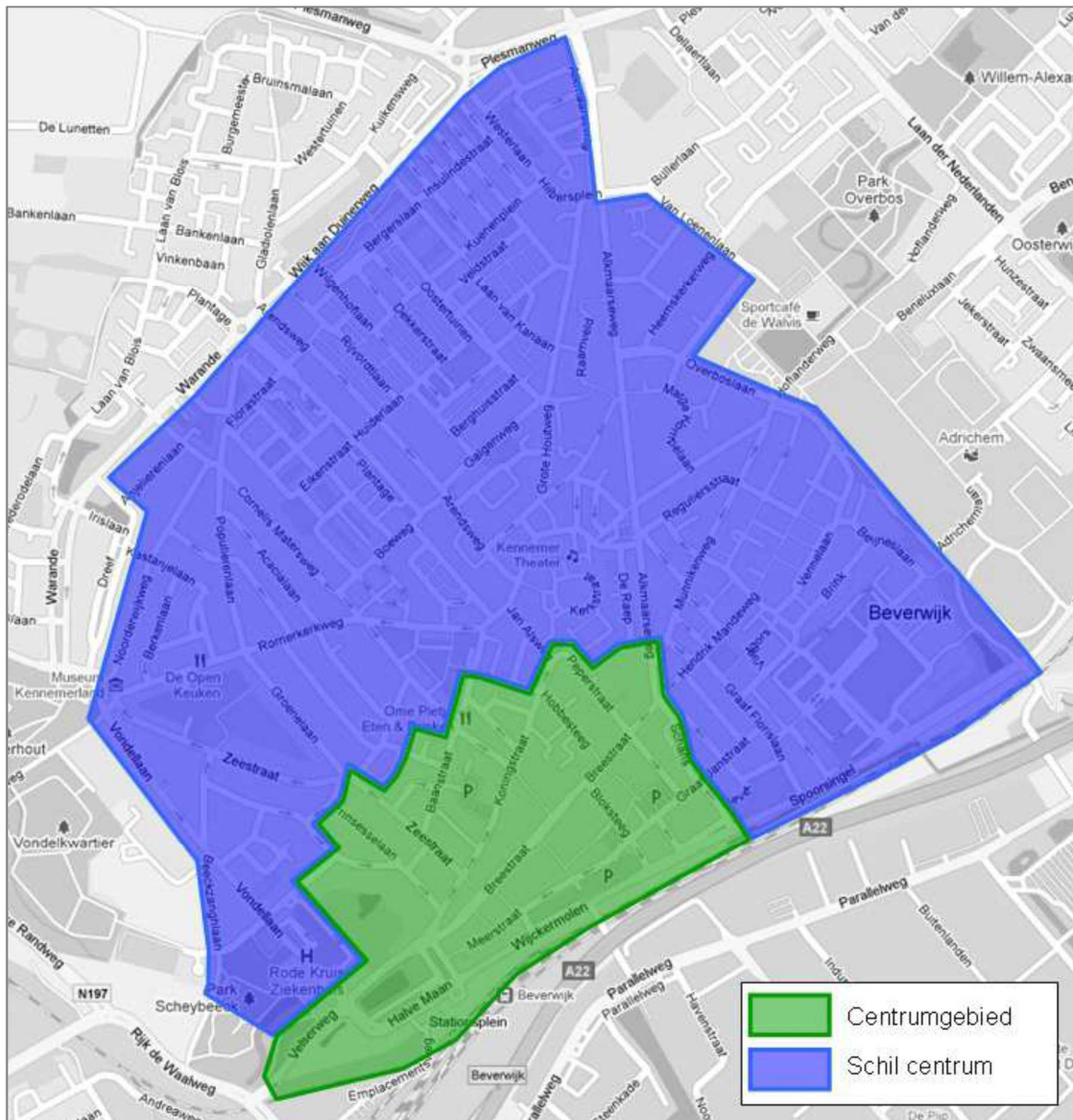
*4) Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden.
- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats.
- medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats).

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

*6) Definitie aanleunwoning/serviceflat: Zelfstandige woonruimte voor ouderen of (licht) verstandelijk gehandicapten waarbij wel een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling bestaat. Het zijn vaak woningen in de directe nabijheid van (of behoren tot) een zorginstelling, waarbij de mogelijkheid bestaat om desgewenst gebruik te maken van de diensten van de zorginstelling. Het autobezit zal beperkt zijn. De te realiseren plaatsen zijn vooral bedoeld voor het opvangen van bezoek.

Bijlage 2 Gebiedsindeling parkeernormen



Afbeelding:

Gebiedsindeling centrumgebied (groen gearceerd) en schil rondom het centrum (blauw gearceerd)

Indien een straat geheel buiten of binnen het gebied valt, geldt dit voor alle percelen aan weerszijden van de weg

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

winkelen en boodschappen	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer- kingen
bouwmarkt	30	60	10	75	0	100	0	0	*1) *4)
tuincentrum	30	60	10	75	0	100	0	0	*1) *4)
bruin- en witgoedzaken	30	60	10	75	0	100	0	0	*1) *4)
woonwarenhuis (zeer groot)	30	60	70	80	0	100	0	0	*1) *4)
kringloopwinkel	30	60	10	75	0	100	0	0	*1) *4)
meubel-/woonboulevard	30	60	70	80	0	100	0	0	*1) *4)
showroom	30	60	10	75	0	100	0	0	*4)
outletcentrum	30	60	70	80	0	100	0	0	*1) *4)
supermarkt (fullservice)	30	60	40	80	0	100	40	0	*1) *4)
groothandel levensmiddelen	30	60	70	80	0	100	0	0	*1) *4)
centrum Beverwijk	30	60	10	75	0	100	0	0	*1) *4)
buurt- en dorpscentrum (Wijk aan Zee)	30	60	10	75	0	100	0	0	*1) *4)
wijkcentrum (Plantage, Wijkerbaan)	30	60	10	75	0	100	0	0	*1) *4)
De Bazaar	0	0	0	0	0	100	0	100	*1)
weekmarkt	100	100	0	0	0	0	0	0	*2)
sport, cultuur en ontspanning	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer- kingen
bowlingcentrum	10	40	100	100	0	60	100	100	
biljartcentrum	10	40	100	100	0	60	100	100	
sportschool / dansstudio	50	50	100	100	0	100	100	75	
sporthal / sportzaal	50	50	100	100	0	100	100	75	*1)
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	30	100	100	100	0	100	80	100	*1)
tennisbal	50	50	100	100	0	100	100	75	
squashhal	50	50	10	100	0	100	100	75	*1)
zwembad overdekt	50	50	100	100	0	100	100	75	*1)
zwembad openlucht	50	50	100	100	0	100	100	75	*1)
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	30	50	100	90	0	100	90	100	*1)
sauna, hammam	30	50	100	90	0	100	90	100	
bibliotheek	30	70	100	70	0	75	0	0	
bioscoop	5	25	90	90	0	40	100	40	*1)
filmtheater / filmhuis	5	25	90	90	0	40	100	40	*1)
theater / schouwburg	5	25	90	90	0	40	100	40	*1)
casino	15	30	90	90	0	60	100	60	*1)
volkstuint	10	50	75	40	0	100	40	80	
jachthaven	50	100	80	80	80	100	80	100	
manege (paarden)	10	40	100	100	0	100	60	100	
museum	20	45	0	0	0	100	0	90	*1)
sportveld	25	25	50	50	0	100	25	100	*1)
horeca en (verblijfs)recreatie	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmer- kingen
bungalowpark (huisjescomplex)	30	40	80	80	80	100	100	100	
camping (kampeerterein)	30	40	80	80	80	100	100	100	
hotel	30	40	100	100	100	80	100	80	
discotheek	0	0	0	80	80	0	100	0	
café / bar / cafetaria	30	40	90	85	0	75	100	45	*1)
restaurant	30	40	90	95	0	70	100	40	*1)
evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	-	-	-	-	-	-	-	-	n.t.b.

gezondheid en (sociale) voorzieningen	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmerkingen
huisartsenpraktijk (-centrum)	100	75	10	10	0	10	10	10	*1)
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	100	75	10	10	0	10	10	10	*1)
consultatiebureau	100	75	10	10	0	10	10	10	*1)
gezondheidscentrum	100	75	10	10	0	10	10	10	*1)
consultatiebureau voor ouderen	100	75	10	10	0	10	10	10	*1)
tandartsenpraktijk (-centrum)	100	75	10	10	0	10	10	10	*1)
apotheek	100	75	10	10	0	0	0	0	
ziekenhuis medewerkers	75	100	40	40	25	25	40	40	*1)
ziekenhuis – patiënten en bezoekers	60	100	60	60	5	60	60	60	*1)
crematorium	100	100	10	10	0	100	10	100	
begraafplaats	100	100	10	10	0	100	10	100	
religiegebouw	10	20	70	10	0	10	100	70	*3)
verpleeg- en verzorgingstehuis	50	50	100	100	25	100	100	100	*1)
onderwijs	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmerkingen
kinderdagverblijf (crèche)	100	100	20	20	0	0	0	0	
basisschool	100	100	0	0	0	0	0	0	*1)
middelbare school	100	100	0	0	0	0	0	0	*1)
ROC	100	100	0	0	0	0	0	0	*1)
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0	*1)
wonen	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmerkingen
woningen bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70	*1)
woningen bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70	*1)
aanleunwoning en serviceflat	50	50	100	100	25	100	100	100	*1)
werken	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	opmerkingen
kantoren	100	100	5	5	0	0	0	0	*1)
bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100	100	15	15	0	15	0	0	
bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	100	100	15	15	0	15	0	0	

*1) Conform aanwezigheidspercentages CROW.

*2) Afhankelijk van moment weekmarkt.

*3) Bij moskee maatgevend moment werkdagmiddag en zaterdagmiddag.

*4) Bij zondagsopenstelling gelden op zondagmiddag dezelfde aanwezigheidspercentages als zaterdagmiddag.

Bijlage 4 Reductiefactor bij uitbreiding

Een verdubbeling van het vloeroppervlak van een functie betekent niet altijd dat er ook een verdubbeling van de parkeerbehoefte zal zijn. Er is een zekere reductiefactor van toepassing op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de uitbreiding en van de grootte van de huidige functie.

Stel de oorspronkelijke functie heeft een bruto vloeroppervlak (bvo) van x_1 en de geplande uitbreiding een bvo van x_2 . Dan wordt de reductiefactor y berekend als het maximum van x_1 en x_2 gedeeld door de som van x_1 en x_2 . De formule voor deze reductiefactor (y) is de volgende:

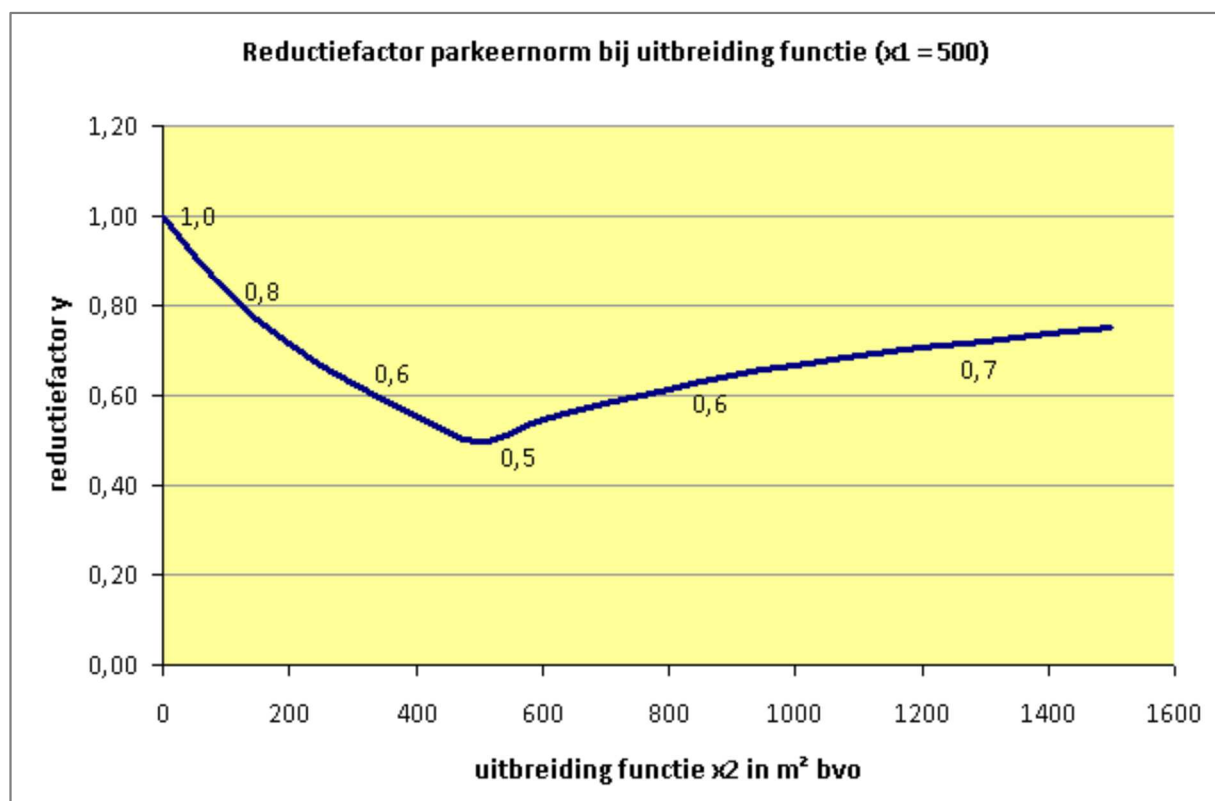
$$y = \max(x_1, x_2) / (x_1 + x_2)$$

Als minimum parkeereis voor de uitbreiding wordt nu gesteld: de minimum parkeernorm behorende bij x_2 bvo vermenigvuldigd met y .

Over deze formule kan het volgende worden opgemerkt:

- er wordt geen directe relatie gelegd met de parkeercapaciteit behorende bij de bestaande functie;
- in extremis komt de formule overeen met nieuwbouw: als $x_1 = 0$, dan $y = 1$ en dus geldt de standaard minimumnorm voor x_2 ;
- bij een relatief minimale uitbouw (x_2 klein ten opzichte van x_1 , dus y is ongeveer 1) wordt er geen reductie toegepast;
- deze formule wordt toegepast op het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen: Je mag er dus minder maken dan de lineaire norm, maar het is niet verplicht.

Voorbeeld: Een huidige winkel heeft een oppervlakte van 500 m² bvo (x_1). De oppervlakte van de winkel wordt vergroot met 300 m² bvo (x_2). Conform de formule is de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen afhankelijk van de huidige omvang (x_1) en de uiteindelijke de omvang ($x_1 + x_2$). De toe te passen reductiefactor y is dit geval 500/800 en de minimum parkeereis wordt dus 5/8 van de feitelijke minimum parkeernorm voor de winkeluitbreiding.



Bijlage 5 Rekenvoorbeelden

Hier volgt een drietal *fictieve* rekenvoorbeelden die duidelijk maken hoe de parkeereis berekend wordt. Het eerste rekenvoorbeeld gaat uit van een nieuwe ontwikkeling. De tweede van uitbreiding van een bestaande functie en de derde van een functiewijziging.

Rekenvoorbeeld 1: Ontwikkeling nieuw winkel- en woonfunctie centrum

Bij het Stationsplein in Beverwijk komt een nieuw winkelpand (260 m² bvo) met daarboven 16 kleine appartementen van ieder 50 m² bvo. Het pand komt midden in de vijver. De projectontwikkelaar kan gezien de situering van het bouwplan niet voorzien in de behoefte op eigen terrein. De winkel zal op zondag gesloten blijven.

Uitwerking:

Op basis van de parkeernorm wordt bepaald wat de behoefte is van de functies. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het bezoekersdeel en het gebruikersdeel en wordt rekening gehouden met de mate van aanwezigheid. Het Stationsplein ligt in de zone Centrumgebied (kaart bijlage 2). De parkeernorm en lezen we af uit de tabellen in bijlage 1.

programma		norm centrum Beverwijk
winkels	260 m ² bvo	2,0 per 100 m ² bvo, waarvan 90% bezoek
kleine woningen	15 stuks	0,7 per woning, waarvan 0,3 voor bezoek

parkeernorm	gebruikers	bezoekers	totaal
winkels	0,5	4,7	5,2
kleine woningen	6,0	4,5	10,5
totaal	6,5	9,2	15,7

De aanwezigheidspercentages komen uit de tabellen in bijlage 3.

aanwezigheidspercentages	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
winkels	30	60	10	75	0	100	0	0
woningen bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70
woningen bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70

De berekende parkeernorm vermenigvuldigen we met de aanwezigheidspercentages, zodat een beeld ontstaat van de parkeerbehoefte gedurende de week.

parkeerbalans	werkdag overdag			werkdagmiddag			werkdagavond		
winkels	0,2	1,4	1,6	0,3	2,8	3,1	0,1	0,5	0,5
kleine woningen	3,0	0,6	3,6	3,0	0,5	3,5	3,0	0,9	3,9
totaal	3,2	2,0	5,2	3,3	3,3	6,6	3,1	1,4	4,4

parkeerbalans	koopavond			werkdagnacht			zaterdagmiddag		
winkels	0,4	3,5	3,9	0,0	0,0	0,0	0,5	4,7	5,2
kleine woningen	5,4	3,6	9,0	6,0	0,0	6,0	3,6	2,7	6,3
totaal	5,8	7,1	12,9	6,0	0,0	6,0	4,1	7,4	11,5

parkeerbalans	zaterdagavond			zondagmiddag		
winkels	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
kleine woningen	4,8	4,5	9,3	4,2	3,2	7,4
totaal	4,8	4,5	9,3	4,2	3,2	7,4

Uit de balans blijkt dat het maatgevend moment de zaterdagmiddag is. Er is dan een parkeerbehoefte van 11,5 parkeerplaatsen, waarvan 7,4 bezoekersplaatsen.

Vervolgens kijken we of de vrijstellingen op de parkeereis uit de paragrafen 3.2.2, 3.2.4 en 3.2.6 van toepassing zijn.

- Het betreft geen kleine ontwikkeling, want de totale parkeerbehoefte is groter dan 2,0 parkeerplaatsen. De kruimelregeling is als zodanig niet van toepassing, echter vanuit het gelijkheidsbeginsel vindt wel een reductie plaats van 2,0 parkeerplaatsen op de uiteindelijke parkeernorm.
- Er is wel vrijstelling op de realisatie van de parkeereis mogelijk in het kader van het stimuleren van bouwontwikkelingen. Voorwaarde is dat er gedurende de week voldoende restcapaciteit beschikbaar is in het Centrumgebied. Recente gemeentelijke parkeertellingen⁷ tonen aan dat dit het geval is, waardoor het bouwplan voor wat betreft het onderdeel parkeren akkoord is.

Conclusie:

Parkeereis is (naar boven afgerond en inclusief reductie) 10 parkeerplaatsen, waarvan 6 plaatsen voor bezoekers en 5 plaatsen voor werknemers / bewoners. Op grond van de vrijstellingsregeling om bouwontwikkelingen te stimuleren hoeft deze parkeereis niet gerealiseerd te worden, want er is met een parkeertelling aangetoond dat er nog voldoende restcapaciteit in het centrum aanwezig is.

Rekenvoorbeeld 2: Uitbreiding van een bouwmarkt

De eigenaar van een bouwmarkt op het Marlo-terrein wil zijn bedrijf uitbreiden. De bouwmarkt heeft nu een oppervlakte van 900 m² bvo, en de eigenaar wil daar 330 m² bij bouwen. Al het parkeren vindt plaats op eigen terrein, zowel van bezoekers als van medewerkers. De ontwikkelaar heeft aangegeven het bestaande parkeerterrein van 18 plaatsen met nog eens 5 plaatsen te willen uitbreiden en vraagt of hij daarmee voldoet aan de parkeernormen.

Uitwerking:

Op basis van de parkeernorm bepalen we de behoefte is van dit bouwplan. Daarbij kijken we naar werknemers en bezoekers, en we betrekken de reductiefactor voor uitbreidingen van bestaande functies in het bepalen van de parkeereis.

Het Marlo-terrein ligt in de zone schil van het centrum (kaart bijlage 2). De norm voor deze zone lezen we af uit de tabellen in bijlage 1, de aanwezigheidspercentages uit bijlage 3.

programma		norm schil centrum
bouwmarkt bestaand	900 m ² bvo	1,5 per 100 m ² bvo, waarvan 85% bezoek
uitbreiding	330 m ² bvo	

aanwezigheidspercentages	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bouwmarkt	30	60	10	75	0	100	0	0

De aanwezigheidspercentages laten zien dat de zaterdagmiddag het maatgevend moment is voor een bouwmarkt. Deze bouwmarkt is ook op zondag open, waardoor deze middag ook maatgevend is (conform voetnoot tabel aanwezigheidspercentage).

Omdat er geen lineair verband is tussen een uitbreiding van een bestaande functie en de toename van de parkeercapaciteit, passen we op de norm voor de uitbreiding een reductiefactor toe zoals beschreven in bijlage 4. De formule om deze factor te bepalen is: $y = \max(x1, x2) / (x1 + x2)$, waarbij de y de reductiefactor is, x1 het bestaande oppervlak en x2 de uitbreiding. De reductiefactor $y = 900 / (900 + 330) = 0,73$. De norm voor de uitbreiding kan dus verminderd worden conform deze factor.

parkeernorm	gebruikers	bezoekers	totaal
uitbreiding	0,7	4,2	5,0
uitbreiding * reductiefactor	0,5	3,1	3,7

⁷ De gemeente houdt geregeld parkeertellingen. Indien er onverhoopt geen recente tellingen beschikbaar zijn, kan op kosten van de aanvrager een telling worden gehouden.

Het betreft geen kleine ontwikkeling, want de totale parkeerbehoefte is groter dan 2,0 parkeerplaatsen. De kruimelregeling is als zodanig niet van toepassing, echter vanuit het gelijkheidsbeginsel vindt wel een reductie plaats van 2,0 parkeerplaatsen op de uiteindelijke parkeernorm.

De eigenaar van de bouwmarkt moet uiteindelijk (naar boven afgerond en inclusief reductie) minimaal 2 extra parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren. Hij wil 5 extra plaatsen realiseren.

Conclusie:

De parkeereis voor de uitbreiding is 2 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar moet 2 plaatsen realiseren, maar mag ook de gewenste 5 extra plaatsen realiseren.

Rekenvoorbeeld 3: Voormalig hotel wordt sportschool

Een ontwikkelaar wil in Wijk aan Zee een voormalig hotel ombouwen tot een sportschool. Het 4* hotel heeft 16 hotelkamers. De sportschool krijgt een oppervlakte van 300 m² bvo. Het hotel heeft voor eigen personeel drie parkeerplaatsen op eigen terrein. De overige auto's, waaronder die van de bezoekers van het hotel, parkeren langs de openbare weg in de directe omgeving. De toekomstige sportschool houdt de drie parkeerplaatsen op eigen terrein in stand.

Uitwerking:

Op basis van de parkeernorm bepalen we de behoefte is van dit bouwplan. Daarbij maken we onderscheid tussen het bezoekersdeel en het gebruikersdeel, maar we kijken ook naar het parkeerrecht van de oude functie in de openbare ruimte. Wijk aan Zee ligt in de zone rest bebouwde kom. De parkeernormen lezen we af uit de tabellen in bijlage 1.

programma		norm schil centrum
te verwijderen 4* hotel	16 kamers	6,3 per 10 kamers, waarvan 75% bezoek
te realiseren sportschool	300 m ² bvo	4,9 per 100 m ² bvo, waarvan 90% bezoek

De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de tabellen in bijlage 3.

aanwezigheidspercentages	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
hotel	30	40	100	100	100	80	100	80
sportschool	50	50	100	100	0	100	100	75

De nieuwe functie is leidend voor het bepalen van het maatgevend moment van dit bouwplan. Het parkeerrecht van de oude functie in de openbare ruimte kan dan voor hetzelfde moment berekend worden. Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat het maatgevend moment voor de nieuwe functie (de sportschool) op de werkdagavond, koopavond, zaterdagmiddag en zaterdagavond ligt. Dit komt voor een drietal momenten overeen met het maatgevend moment van de oude functie (het hotel): de werkdagavond, koopavond en zaterdagavond. Omdat in dit geval de maatgevende momenten overlappen, kan het parkeerrecht in de openbare ruimte van de oude functie volledig toegerekend worden aan de nieuwe functie.

We berekenen de parkeernormen voor beide functies. Omdat zowel in de oude als in de nieuwe situatie de werknemers op eigen terrein parkeren, en er daar voldoende capaciteit is/blijft, is er alleen sprake van een bezoekersnorm. En omdat het hotel een parkeerrecht heeft van 7,6 bezoekersplaatsen in de openbare ruimte, hoeft er voor de sportschool niet de volledige bezoekersnorm gerealiseerd te worden. Er resteert een parkeereis van 5,7 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

parkeernorm	gebruikers	bezoekers	totaal
te verwijderen (parkeerrecht)			
4* hotel	2,5	7,6	10,1
af: parkeerplaatsen op eigen terrein	-4	-	
4* hotel	0	7,6	7,6
te realiseren (parkeereis)			
sportschool	1,5	13,2	14,7
af: parkeerplaatsen op eigen terrein	-4	-	
sportschool	0	13,2	13,2
totaal (parkeereis nieuw functie minus parkeerrecht oude functie)	0	5,7	5,7

Vervolgens kijken we of de vrijstellingen op de parkeereis uit paragraaf 3.2.2, 3.2.4 en 3.2.6 van toepassing zijn.

- Het betreft geen kleine ontwikkeling, want de totale parkeerbehoefte is groter dan 2,0 parkeerplaatsen. De kruimelregeling is als zodanig niet van toepassing, echter vanuit het gelijkheidsbeginsel vindt wel een reductie plaats van 2,0 parkeerplaatsen op de uiteindelijke parkeernorm.
- Er kan daarnaast mogelijk vrijstelling op de realisatie van de parkeereis worden gegeven in het kader van het stimuleren van bouwontwikkelingen. Voorwaarde is dat er gedurende de week voldoende restcapaciteit beschikbaar is in Wijk aan Zee, op loopafstand van de betreffende functie. De loopafstanden staan in tabel 2 in paragraaf 3.2.3. Voor vrijetijdsvoorzieningen, zoals een sportschool, is de maximale loopafstand 250 meter.
Er zijn geen recente parkeertellingen voor Wijk aan Zee beschikbaar. De gemeente houdt op kosten van de aanvrager een representatieve telling om eventuele restcapaciteit aan te tonen binnen een straal van 250 meter van het bouwplan. De telling laat zien dat er op een aantal momenten in de week onvoldoende restcapaciteit aanwezig is, waardoor het bouwplan voor wat betreft het onderdeel parkeren niet akkoord is.

Conclusie:

Parkeereis in de openbare ruimte is (naar boven afgerond en inclusief reductie) 4 bezoekersparkeerplaatsen. Op loopafstand van het bouwplan is volgens een parkeertelling geen restcapaciteit beschikbaar. Het bouwplan wordt op het onderdeel parkeren niet goedgekeurd.

Bijlage 6 Richtlijnen fietsparkeervoorzieningen

functie	eenheid	fietsparkeerplaatsen		toelichting
		ondergrens	bovengrens	
winkelcentra				
centrum Beverwijk	per 100 m² bvo	4	6	
Wijkerbaan, Plantage	per 100 m² bvo	5	7	
overige wijk-, buurt- en dorpscentrum Wijk aan Zee	per 100 m² bvo	6	8	
kantoren				
kantoren zonder baliefunctie	per 100 m² bvo	2	3	kies ondergrens bij sterk OV
kantoren met baliefunctie	per balie	2	4	kies ondergrens bij sterk OV
sociaal/culturele instellingen				
religiegebouw	per 100 zitplaatsen	5	15	
museum	per 100 bezoekers	1	3	kies ondergrens bij sterk OV
uitgaansgelegenheden				
theater	per 100 zitplaatsen grootste zaal	20	25	kies ondergrens bij sterk OV en regiofunctie
bioscoop	per 100 zitplaatsen grootste zaal	25	30	kies ondergrens bij sterk OV en regiofunctie
discotheek	per 100 bezoekers topdag	5	35	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
recreatieve bestemmingen				
recreatiegebied / strand	per 100 bezoekers topdag	20	40	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
De Bazaar	per 100 bezoekers topdag	10	15	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
sportcomplexen				
sporthal	per 100 bezoekerscapaciteit	35	45	kies ondergrens bij perifere ligging
sportveld	per 100 bezoekerscapaciteit	20	30	kies ondergrens bij perifere ligging
zwembad	per 100 m² oppervlak bassin	15	20	kies ondergrens bij perifere ligging
zorginstellingen				
ziekenhuis	per 100 bedden	15	40	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
verpleeg-/verzorgingstehuis	per 100 wooneenheden	5	15	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
onderwijsinstellingen				
crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	per 10 kinderen	1	3	kies ondergrens bij grote bovenwijkse functie
basisonderwijs	per 100 leerlingen	30	40	kies ondergrens bij grote bovenwijkse functie
voortgezet onderwijs	per 100 leerlingen	60	70	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
ROC	per 100 leerlingen	40	60	kies ondergrens bij sterk OV en perifere ligging
openbaar vervoer				
haltes lijn 71/73	per halte	10	30	
haltes overige buslijnen	per halte	3	5	