

# **Nota Parkeernormen**

## **gemeente Uitgeest**



# Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	3
2. Juridisch kader .....	4
3. Parkeernormen Uitgeest .....	5
3.1 Algemeen .....	5
3.2 Categorieën .....	6
3.2.1 Wonen .....	6
3.2.2 Werken .....	6
3.2.3 Winkelen en boodschappen .....	7
3.2.4 Sport, cultuur en ontspanning .....	7
3.2.5 Horeca en (verblijfsrecreatie) .....	8
3.2.6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen .....	8
3.2.7 Onderwijs .....	8
3.3 Uitvoeringsregels bij parkeernormen .....	10
3.3.1 Minder dan de norm .....	10
3.3.2 Meer dan de norm .....	10
3.3.3 Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen .....	11
Gelijktijdige aanwezigheid .....	11
Berekenwijze parkeerplaatsen eigen terrein bij nieuwe woningen ..	11
3.3.4 Berekenwijze bij wijziging gebruik, uitbreiding of sloop .....	11
3.3.5 Reductie parkeereis .....	12
3.3.6 Acceptabele loopafstanden .....	12
3.3.7 Realisatie parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen .....	12
3.3.8 Overgangsregeling parkeernormen .....	12
3.4 Overige regels en aandachtspunten .....	13
3.4.1 Vervallen van parkeercapaciteit ten gevolge van ontwikkeling .....	13
3.4.2 Parkeerplaatsen op eigen terrein .....	13
Parkeerplaats op eigen terrein opheffen .....	13
Parkeerplaats op eigen terrein aanleggen .....	13
3.4.3 Gehandicaptenparkeerplaatsen .....	14
Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen .....	14
Persoonlijke gehandicaptenparkeerplaatsen .....	14
3.4.4 Speciale parkeerplaatsen .....	14
3.4.5 Benutting parkeercapaciteit .....	14
3.4.6 Betaald parkeren en blauwe zones .....	15
3.4.7 Parkeerbalans .....	15
Stappenplan opstellen parkeerbalans .....	15
4. Beoordeling en ontheffing parkeereis .....	16
Beslisboom beoordeling gemeentelijke parkeereis .....	17
Bijlage 1 Aanwezigheidspercentages	
Bijlage 2 Overzicht parkeernormen gemeente Uitgeest	
Bijlage 3 Begrippen en definities	
Bijlage 4 Gebiedsindeling parkeren Uitgeest	

# 1. Inleiding

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het gemeentebestuur bepalen hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden, om een gebied met de bijbehorende functies zo goed mogelijk te laten functioneren. Om te berekenen hoeveel parkeerplaatsen er moeten komen, stelt de gemeenteraad parkeernormen vast.

Uitgeest heeft een parkeerbeleidsnota uit 2005. Deze beleidsnota geeft onvoldoende houvast om een goede afweging te maken en de normen die hierin gesteld worden dateren uit 2004 en zijn inmiddels achterhaald. Daarnaast is het vanuit het juridisch oogpunt verstandig om een Nota Parkeernormen vast te stellen.

Parkeren is een belangrijk aandachtspunt in een wijk. Parkeeroverlast en/of een gebrek aan parkeerplaatsen in de buurt van de woning of werkplek zijn belangrijk in de beleving van inwoners. Deze Nota Parkeernormen geeft normen en richtlijnen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, maar is niet bedoeld om knelpunten in de bestaande wijken op te lossen.

Iedere gemeente kan zelf haar eigen parkeernormen vast te stellen. Het CROW heeft in oktober 2012 een nieuwe richtlijn uitgebracht (CROW-publicatie 317). De kengetallen van het CROW zijn de basis voor deze Nota Parkeernormen. Uit de uitgebreide CROW-lijst hebben we die functies gekozen, die in Uitgeest daadwerkelijk kunnen voorkomen. In enkele gevallen hebben we meerdere functies uit de CROW-lijst samengevoegd en daarvoor één Uitgeester norm bepaald. Mocht er in de toekomst toch een functie worden ontwikkeld, waarvoor in deze Nota Parkeernormen geen parkeernorm wordt gesteld, dan is de minimumnorm in de kengetallen van het CROW het uitgangspunt.

## 2. Juridisch kader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft het bestemmingsplan een centrale rol. De wetgever beoogde dat bestemmingsplannen een uitputtende planologische regelgeving zouden gaan geven voor onder meer het bouwen. Ook was beoogd dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening, inclusief de regeling met betrekking tot het parkeren, geleidelijk hun werkingskracht zouden verliezen. Vanwege onvolkomenheden in het overgangsrecht van de Wro heeft de wetgever besloten enkele onderdelen van de Invoeringswet Wro nog niet in werking te laten treden. Dat betreft onder meer het voorgenomen schrappen van de regeling in art. 8 Woningwet betreffende de stedenbouwkundige voorschriften van de bouwverordening. Deze wetswijziging zal uiterlijk 1 juli 2018 in werking treden. Tot die tijd mag nog naar bouwverordening worden verwezen. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) adviseren om de parkeernormen en de uitvoeringsregels in een Nota Parkeernormen op te nemen en daar in de bestemmingsplannen, eventueel via de bouwverordening, naar te verwijzen.

Het gemeentebestuur van Uitgeest heeft ervoor gekozen om de parkeernormen in een Nota Parkeernormen op te nemen en niet apart in alle bestemmingsplannen. Op deze manier zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor de hele gemeente en kunnen deze in de toekomst eenvoudig geactualiseerd worden. In de nieuwe bestemmingsplannen van de gemeente Uitgeest is een algemene parkeerbepaling opgenomen waarin verwezen wordt naar de bouwverordening. In de geactualiseerde bouwverordening wordt verwezen naar deze Nota Parkeernormen om de parkeernormen juridisch van kracht te laten zijn. In 2018 moet de verwijzing in de bestemmingsplannen worden aangepast. Dit kan eventueel met een paraplubestemmingsplan.

## 3. Parkeernormen Uitgeest

### 3.1 Algemeen

Bij nieuwe ontwikkelingen moet er rekening mee gehouden worden dat de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd blijft en dat parkeerproblemen niet worden afgewenteld op de openbare ruimte. Het gemeentebestuur bepaalt per ontwikkelingsgebied of bouwplan de parkeerseis. De normen uit deze Nota Parkeernormen zijn de basis om te berekenen hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden. De initiatiefnemer moet voldoende parkeerplaatsen realiseren, zodat het bouwplan voldoet aan de gemeentelijke parkeereis.

Uitgeest heeft verschillende normen voor parkeren in het centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied. De grenzen van deze gebieden zijn weergegeven op de tekening in bijlage 4. De parkeerkcijfers van het CROW, waarbij Uitgeest conform de CROW-richtlijn in de stedelijkheidsklasse<sup>1</sup> 'weinig stedelijk' valt, zijn als richtlijn gebruikt in de gehanteerde parkeernormen.

De parkeernormen zijn ingedeeld in hoofdfuncties:

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

Het komt vaak voor dat een ontwikkeling meerdere functies in zich herbergt. Zo heeft een tuincentrum vaak ook een horecagelegenheid. Voor de parkeerbehoefte is in dergelijke gevallen de hoofdfunctie bepalend. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten.

Indien het een (bijzondere) functie betreft, die niet in deze nota is opgenomen, hanteert het gemeentebestuur de minimumnorm in de kengetallen van het CROW als uitgangspunt.

Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden (zie bijlage 2). De parkeernormen zijn dus inclusief parkeren door bezoekers.

Het CROW geeft voor een aantal functies slechts globale parkeerkcijfers. Bij het toepassen van die cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. Het is per geval aan het gemeentebestuur om te bepalen hoe er met het parkeren voor een nieuwe functie om wordt gegaan. Het gaat hierbij om de functies: sportveld, stadion, jachthaven, kinderboerderij, manege, café/bar/cafetaria, restaurant, evenementenhal/congresgebouw, religiegebouw, verpleeg- en verzorgingstehuizen.

Bij het berekenen van de gemeentelijke parkeereis voor een bouwplan wordt het totale aantal parkeerplaatsen naar boven afgerond.

---

<sup>1</sup> De stedelijkheidsklasse wordt vastgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek en is gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid van de gemeente.

## 3.2 Categorieën

### 3.2.1 Wonen

In de parkeercijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt tussen allerlei verschillende soorten woningen. Het gemeentebestuur van Uitgeest heeft ervoor gekozen om voor alle woningen één norm te hanteren. Alleen voor aanleunwoningen en kamerverhuur wordt een lagere norm gehanteerd.

Omschrijving (norm per woning)	Centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
Woning	1,3	1,7	1,7	0,3
Kamerverhuur/aanleunwoning/ serviceflat	0,7	1,0	1,0	0,3

#### Aanleunwoning/serviceflat

Dit zijn zelfstandige woonruimten voor ouderen of (licht) verstandelijk gehandicapten waarbij wel een fysieke of organisatorische relatie met een zorginstelling bestaat. Deze woningen staan in de directe nabijheid van (of behoren tot) een zorginstelling / bejaardencentrum, 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 bezoekers.

Verpleeg- en verzorgingstehuizen zijn opgenomen in paragraaf 3.2.6.

### 3.2.2 Werken

In de categorie 'Werken' onderscheidt Uitgeest vier functies.

Het CROW maakt onderscheid in kantoren met of zonder baliefunctie. Bij de realisatie van kantoorpanden is op voorhand vaak niet vast te stellen welke typen kantoren er zich zullen vestigen. Ook komt een functieverandering in de loop van de tijd geregeld voor. Het gemeentebestuur heeft er daarom voor gekozen om geen onderscheid te maken tussen kantoren met of zonder baliefunctie.

Omschrijving (norm per 100 m2 bvo)	Centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
Kantoor/commerciële dienstverlening (met of zonder baliefunctie)	2,0	2,8	2,8	15%
Bedrijfsverzamelgebouw (mix van verschillende typen bedrijven)	1,1	1,7	1,7	-
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	1,3	2,1	2,1	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	0,4	0,8	0,8	5%

Bij bezoekersextensieve bedrijven en bedrijfsverzamelgebouwen zijn de parkeernormen exclusief het vrachtwagenparkeren.

### 3.2.3 Winkelen en boodschappen

Binnen deze hoofdcategorie onderscheidt het CROW een groot aantal functies en soorten winkels. Niet alle functies/winkels komen in Uitgeest voor, daarom heeft het gemeentebestuur vier soorten winkels opgenomen. Onder detailhandel vallen alle reguliere winkels, zoals de slager, de bakker, de drogist, maar ook de Hema, de Action en de kringloopwinkel. Er wordt één norm gehanteerd voor de normale supermarkten. Een eventuele XL-supermarkt heeft een andere norm. Daarnaast is er een aparte norm voor een bouwmarkt of tuincentrum.

Andere functies zoals bijvoorbeeld een groot woonwarenhuis of een outletcentrum komen in Uitgeest niet voor en zijn daarom niet in de lijst opgenomen.

Omschrijving (norm per 100 m2 bvo)	Centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers*
Detailhandel	1,0	1,7	1,7	91%
Supermarkt (tot 2500 m2)	2,6	5,2	-	93%
Grote supermarkt (XL)/ groothandel in levensmiddelen	5,6	7,6	-	84%
Bouwmarkt/tuin- en groencentrum	1,9	2,3	2,4	88%

### 3.2.4 Sport, cultuur en ontspanning

De lijst van het CROW is voor deze categorie zeer uitgebreid. Omdat in Uitgeest lang niet alle functies voorkomen, heeft het gemeentebestuur slechts een beperkt aantal overgenomen.

Omschrijving	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,2	0,9	1,1
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,1	2,3	2,3
Fitnesscentrum/sportschool/ dansstudio	per 100 m2 bvo	0,9	4,3	6,0
Sporthal/sportzaal	per 100 m2 bvo	1,3	2,6	3,2
Tennishal	per 100 m2 bvo	0,2	0,4	0,4
Squashhal	per 100 m2 bvo	1,5	2,6	3,1
Zwembad open lucht	per 100 m2 bassin	-	11,9	14,8
Sportveld	per ha. netto terrein	13,0	13,0	13,0
Jachthaven	per ligplaats	0,5	0,5	0,5
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m2 bvo	1,2	3,1	3,6
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gem. boerderij	-	22,5	-
Manege	per box	-	-	0,3
Volkstuin	per 10 tuinen	-	1,2	1,3

Het bezoekersaandeel per functie is weergegeven in het overzicht parkeernormen gemeente Uitgeest (bijlage 2).

### 3.2.5 Horeca en (verblijfs)recreatie

In deze categorie staan in de lijst van het CROW veel verschillende functies. In Uitgeest wordt voor alle soorten hotels één norm gehanteerd.

Omschrijving	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	-	-	1,1
Bungalowpark/huisjescomplex/recreatiewoningen	per bungalow/huisje	-	1,6	2,0
Hotel	per 10 kamers	1,7	4,7	6,3
Café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	5,0	6,0	-
Restaurant	per 100 m2 bvo	10,0	14,0	-
Discotheek	per 100 m2 bvo	5,0	18,9	18,8
Evenementenhal/congresgebouw/zalenverhuur	per 100 m2 bvo	4,0	6,0	-

Het bezoekersaandeel per functie is weergegeven in het overzicht parkeernormen gemeente Uitgeest (bijlage 2).

### 3.2.6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Er worden verschillende gezondheidszorgfuncties en andere sociale voorzieningen genoemd in deze categorie. Een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn.

Omschrijving	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,0	3,0	3,0
Apotheek	per apotheek	2,1	3,1	-
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)/consultatiebureau	per behandelkamer	1,1	1,7	1,7
Tandartsenpraktijk (-centrum) / gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,4	2,3	2,4
Ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,4	1,8	1,9
Uitvaartcentrum/crematorium/begraafplaats	per locatie	-	25	25
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,1	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,5	0,5	-

Het bezoekersaandeel per functie is weergegeven in het overzicht parkeernormen gemeente Uitgeest (bijlage 2).

### 3.2.7 Onderwijs

In deze categorie worden diverse onderwijsfuncties onderscheiden. Uitgeest heeft met name te maken met de functies kinderdagverblijf (crèche) en basisschool. Middelbare scholen en universiteiten komen niet voor en worden in de toekomst ook niet verwacht. Daarom zijn die functies niet in de lijst opgenomen.



<b>Omschrijving</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Buiten- gebied</b>
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m2 bvo	0,9	1,3	1,4
Basisonderwijs	per leslokaal	0,5	0,5	0,5
Avondonderwijs	per 10 studenten	3,6	5,8	9,5

Het bezoekersaandeel per functie is weergegeven in het overzicht parkeernormen gemeente Uitgeest (bijlage 2).

### **3.3 Uitvoeringsregels bij parkeernormen**

De parkeernormen zijn bedoeld om parkeeroverlast als gevolg van nieuwe ontwikkelingen te voorkomen. Er zijn echter altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. De aanvullende uitvoeringsregels geven aan op welke wijze het gemeentebestuur de parkeereis<sup>2</sup> vaststelt. Voor de praktische uitvoerbaarheid zijn de volgende aandachtspunten en uitvoeringsregels van toepassing.

#### **3.3.1 Minder dan de norm**

Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de gemeentelijke parkeereis voorschrijft, wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen in de openbare ruimte in principe niet toegestaan. De initiatiefnemer moet het aantal parkeerplaatsen op zijn eigen grond realiseren. De parkeerplaatsen dienen bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de functie(s) gerealiseerd te worden. Het is echter ook mogelijk om (een deel van) de parkeergelegenheid op eigen grond in de nabije omgeving te realiseren, rekening houdend met de acceptabele loopafstanden (paragraaf 3.3.6).

In sommige situaties kan redelijkerwijs niet op eigen grond aan de parkeereis worden voldaan. Als de initiatiefnemer aantoont dat nu er in de openbare ruimte in de directe omgeving van de functie(s) voldoende ruimte of parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeerbehoefte te voorzien, dan kan de initiatiefnemer een verzoek doen om parkeergelegenheid te realiseren in de openbare ruimte. Het uitgangspunt daarbij is dat kosten door de initiatiefnemer worden betaald.

Meer ten aanzien van de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis is opgenomen in hoofdstuk 4. Als mocht blijken dat de parkeerbehoefte niet op eigen grond bij of in de directe omgeving van het bouwplan kan worden gerealiseerd en er geen (economisch) haalbaar alternatief voor handen is, dan zal vanuit de parkeeroptiek de omgevingsvergunning in principe door het gemeentebestuur worden geweigerd. Het gemeentebestuur kan eventueel een ontheffing verlenen op de gemeentelijke parkeereis indien zwaarwegende motieven dat vereisen.

#### **3.3.2 Meer dan de norm**

Het is denkbaar dat de vergunningaanvrager/initiatiefnemer meer capaciteit wil realiseren dan de parkeereis zoals die op basis van de parkeernormen is berekend. Op voorhand wordt deze mogelijkheid niet uitgesloten door het gemeentebestuur, omdat deze meercapaciteit mogelijk kan worden ingezet voor compensatie van naburige ontwikkelingen of ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving.

In sommige gevallen kan het niet wenselijk zijn dat er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan de maximale parkeernorm. Hierbij kan gedacht worden aan de uitstraling van het gebied, extra kosten voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte of consequenties van de mogelijke extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de meercapaciteit. Als het gemeentebestuur het niet wenselijk vindt dat er extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden, dan kan de vergunningaanvrager gehouden worden aan de eerder gestelde parkeereis.

---

<sup>2</sup> De parkeereis is de eis die het gemeentebestuur stelt aan de initiatiefnemer van een bouwplan in een concreet geval. Bij het bepalen van de parkeereis wordt rekening gehouden met de parkeernormen en de uitvoeringsregels.

### 3.3.3 Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen

#### Gelijktijdige aanwezigheid

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven per functie het benodigde aantal parkeerplaatsen weer. Elke functie en gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. 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. Op deze wijze is dubbelgebruik te realiseren, hetgeen uit oogpunt van kostenbesparing en optimaal gebruik van spaarzame ruimte wenselijk is.

In een parkeerbalans kan inzichtelijk gemaakt worden of dubbelgebruik mogelijk is (zie paragraaf 3.4.7).

De parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Bij het bepalen van de gemeentelijke parkeereis bij multifunctionele projecten wordt vaak het uitgangspunt van maximaal dubbelgebruik gehanteerd. In de praktijk blijken de mogelijkheden van dubbelgebruik vaak echter minder gunstig uit te pakken, waardoor er vooral voor bezoekers onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent dat niet openbare parkeerplaatsen niet meegerekend kunnen worden voor het bezoekersdeel.

In de CROW-richtlijnen is een tabel opgenomen waarin op basis van ervaringen per functie over de specifieke delen van de week het aanwezigheidspercentage wordt weergegeven. Deze tabel wordt ook in Uitgeest toegepast. In bijlage 1 van deze nota is een overzicht met aanwezigheidspercentages opgenomen voor alle in deze nota voorkomende functies.

#### Berekenwijze parkeren eigen terrein bij nieuwe woningen

In een woonwijk met veel particuliere garages en eigen opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen aanwezig. In de praktijk blijkt dat veel eigenaren de auto toch op de openbare weg parkeren.

Uitgeest telt een parkeerplaats op een oprit van tenminste 5,5 meter lengte, mee als één parkeerplaats. Als het een oprit voor een garage betreft, wordt de garage in dat geval niet apart meegerekend.

Garages met een kleinere oprit en garages zonder oprit tellen voor 50% mee (1 garage = 0,5 parkeerplaats), omdat een garage vaak niet door de eigenaar gebruikt wordt om de auto in te parkeren.

Parkeerplaatsen in een niet openbare parkeergarage of op een particulier parkeerterrein tellen mee als 1 parkeerplaats voor de woningen/bedrijven die hier toegang toe hebben. Voor het bezoekersdeel en voor bewoners/medewerkers die geen gebruik kunnen maken van de betreffende parkeergelegenheid, moeten door de initiatiefnemer openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

### 3.3.4 Berekenwijze bij wijziging van gebruik, uitbreiding of sloop

Ook bij verbouwplannen wordt op basis van de parkeernormen door het gemeentebestuur een parkeereis vastgesteld. Daarbij hoeven eventuele tekorten uit het verleden echter niet door de initiatiefnemer gecompenseerd te worden.

Ook voor nieuwbouwplannen op een locatie waar een bestaande functie verdwijnt wordt deze systematiek toegepast. Op deze manier wordt de parkeerdruk in de directe omgeving in ieder geval niet nadelig beïnvloed.

### 3.3.5 Reductie parkeereis

Een uitbreiding van een ontwikkeling zal niet altijd leiden tot een rechtevenredige verhoging van de benodigde parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld, een supermarkt die haar vloeroppervlak met 30% uitbreidt, zal niet 30% meer bezoekers trekken. Er is wel uitbreiding van parkeerplaatsen nodig, want er zullen wel wat meer bezoekers komen en bezoekers zullen langer in de winkel blijven, waardoor de parkeerplaatsen later beschikbaar komen. Het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen is in een dergelijk geval maatwerk, waarover het gemeentebestuur beslist.

Als leidraad kan worden aangehouden dat bij uitbreiding van een functie met een groot bezoekersaandeel (> 80%), een reductie van 15% op de parkeereis wordt toegepast.

### 3.3.6 Acceptabele loopafstanden

Voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies gelden maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres en de aantrekkelijkheid van de looproute.

Omdat ruimte steeds schaarser wordt, zal in intensief bebouwde gebieden een grotere loopafstand geaccepteerd moeten worden.

Uitgangspunt voor de maximaal acceptabele loopafstanden zijn de CROW-richtlijnen, welke in onderstaande tabel zijn weergegeven.

hoofdfunctie	acceptabele loopafstand
wonen	100 meter
werken	200 - 600 meter
winkelen	200 - 600 meter
ontspanning	100 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	150 meter

Het gemeentebestuur van Uitgeest streeft ernaar deze maximaal acceptabele loopafstanden bij nieuwe ontwikkelingen toe te passen.

### 3.3.7 Realisatie parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen

De aan te leggen parkeerplaatsen moeten voldoen aan technische en kwalitatieve eisen. Het gemeentebestuur stelt deze eisen voorafgaand aan de bouw aan de initiatiefnemer.

Indien het gemeentebestuur een kwaliteitshandboek heeft vastgesteld, dan gelden de eisen die hierin worden gesteld. De inrichting van parkeervoorzieningen moet in elk geval voldoen aan de algemene eisen zoals die gesteld worden in de ASVV.

### 3.3.8 Overgangsregeling parkeernormen

Voor bouwinitiatieven, waarvoor al een omgevingsvergunning is aangevraagd op het moment van vaststelling van deze nota, worden de oude normen gehanteerd.

Voor initiatieven waarvoor nog geen omgevingsvergunning is aangevraagd, worden de nieuwe normen gehanteerd.

## **3.4 Overige regels en aandachtspunten parkeren**

### **3.4.1 Vervallen van parkeercapaciteit ten gevolge van ontwikkeling**

Bij bouwiniciatieven die gerealiseerd moeten worden op een bestaande (gemeentelijke) parkeervoorziening of waarbij beschikbare parkeercapaciteit vervalt, moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van deze bestaande parkeercapaciteit. Het verlies aan capaciteit dient door de initiatiefnemer binnen het project zodanig te worden gecompenseerd dat er geen extra (structureel) nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving.

### **3.4.2 Parkeerplaatsen op eigen terrein**

De berekenwijze voor het meerekenen van parkeren op particuliere grond bij nieuwe woningen staat beschreven in paragraaf 3.3.3. Daarnaast kan het ook voorkomen dat er in bestaande wijken parkeerplaatsen op eigen terrein worden opgeheven of aangelegd.

#### **Parkeerplaats op eigen terrein opheffen**

In diverse wijken is vanuit de nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein gerealiseerd, bijvoorbeeld opritten bij woningen. In die gevallen is de situatie daarop gemaakt en deze parkeerplaatsen tellen (voor een deel) mee in de totale parkeerbalans. Het is niet gewenst dat de parkeerplaatsen op eigen terrein zomaar worden opgeheven, omdat er dan in de openbare ruimte parkeerproblemen kunnen ontstaan.

Om te voorkomen dat parkeerplaatsen op eigen terrein na de bouw worden opgeheven is het verstandig bij de ontwikkeling van een wijk al maatregelen te nemen om te bereiken dat dergelijke parkeerplaatsen ook voor dit doel beschikbaar blijven. In de overeenkomst met de initiatiefnemer kan worden vastgelegd dat de op eigen terrein gerealiseerde parkeerplaatsen als zodanig behouden moeten blijven. De ontwikkelaar is verplicht deze regel in de koopovereenkomst op te nemen. Tevens wordt een kettingbeding opgenomen, zodat eventuele toekomstige eigenaren aan de regel gebonden zijn.

#### **Parkeerplaats op eigen terrein aanleggen**

Het omgekeerde komt ook voor, men realiseert na de bouw alsnog een oprit bij een woning of bij een bedrijf. Dit kan ook leiden tot problemen, omdat de ruimte die nodig is voor de inrit ten koste kan gaan van parkeerruimte op de openbare weg. Daarom is een vergunning nodig om:

- Een aansluiting te maken naar de openbare weg.
- Van de weg gebruik te maken voor het hebben van een inrit (bijvoorbeeld verlagen van het trottoir).
- Verandering te brengen in de bestaande situatie van de weg.

De hiervoor genoemde regels voor de verstrekking van een inritvergunning en de weigeringsgronden zijn terug te vinden in de Algemene Plaatselijke Verordening.

Een omgevingsvergunning voor bouw van een garage wordt getoetst aan het bestemmingsplan en eventueel aan welstandseisen. Het kan in de praktijk voorkomen dat wel een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen kan worden verleend, maar dat de inritvergunning wordt geweigerd.

### **3.4.3 Gehandicaptenparkeerplaatsen**

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een algemene gehandicaptenparkeerkaart. Deze kaart geeft hen enkele bijzondere rechten voor het gebruik van openbare parkeervoorzieningen. Hiervoor gelden landelijke regels.

Het uitgangspunt is dat er algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bij publieke voorzieningen zoals een bioscoop, een bibliotheek of een gemeentehuis. Een gangbare norm is 5%. Deze parkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk te liggen bij de ingang van het gebouw waarin de functie is gehuisvest. De afstand tussen parkeerplaats en ingang moet zo klein mogelijk zijn en minder dan 100 meter. De ASVV geeft voor grote (openbare) parkeerterreinen en -garages een verhouding aangepaste parkeerplaats/gewone parkeerplaatsen aan. In de ASVV wordt ook uitgebreid ingegaan op de vormgeving van aangepaste parkeerplaatsen.

Persoonlijke gehandicaptenparkeerplaatsen

Voor de gehandicapte inwoners van Uitgeest bestaat de mogelijkheid dat het gemeentebestuur een parkeerplaats reserveert op de openbare weg in de buurt van de woning van de betreffende inwoner.

Deze reserveringen geven over het algemeen geen grote problemen voor de parkeerdruk in een wijk. Het gaat niet om grote aantallen en de betreffende bewoner parkeerde er voorheen ook al.

In de omgeving van De Slimp (Dokter Brugmanstraat) is een concentratie van gehandicaptenparkeerplaatsen, waardoor er weinig ruimte overblijft voor de andere weggebruikers. Als er meer aanvragen komen dan er plaatsen beschikbaar zijn, moet er gekeken worden naar andere oplossingen. Mogelijk moet er dan op het terrein van de instelling ruimte gevonden worden voor gehandicaptenparkeerplaatsen.

### **3.4.4 Speciale parkeerplaatsen**

In uitzonderlijke gevallen kan het gemeentebestuur overgaan tot het instellen van aparte parkeerplaatsen, zoals plaatsen bestemd voor politie, artsen en plekken waar elektrische auto's opgeladen kunnen worden. Deze reserveringen geven meestal geen grote problemen voor de parkeerdruk in de openbare ruimte. Het gaat om een enkele parkeerplaats en de gebruikers parkeerden voorheen meestal ook al in de omgeving. Het aanwijzen van een speciale parkeerplaats is een bestuurlijke afweging.

### **3.4.5 Benutting van parkeercapaciteit**

De structuur en de inrichting van de openbare ruimte zijn van invloed op het gebruik van de parkeervoorzieningen. Tijdens het ontwerpproces moet hiermee zoveel mogelijk rekening worden gehouden, om later klachten of ongewenst foutparkeren (met als gevolg overlast, onveiligheid of een rommelig straatbeeld) te voorkomen.

Voor een optimale benutting van de parkeercapaciteit is het van belang dat de parkeerplaatsen op een gunstige plek liggen. De volgende parkeerplaatsen blijken in de praktijk relatief slecht te worden gebruikt, waardoor de parkeerdruk op andere plaatsen stijgt:

- Parkeerplaatsen op particuliere grond in de achtertuin.
- Parkeerplaatsen op de kop van een woonblok (buiten het zicht van de woningen).
- Parkeerplaatsen op relatief grote afstand van de woningen.

Als parkeerplaatsen op iets grotere afstand van de woningen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld geconcentreerd in parkeerhofjes, dan is het van belang dat in de directe

omgeving van de woningen het parkeren op ongewenste plekken fysiek onmogelijk wordt gemaakt.

### **3.4.6 Betaald parkeren en blauwe zones**

In Uitgeest is parkeren overall gratis. Er is nog geen aanleiding om dit in de nabije toekomst te veranderen.

Indien het gemeentebestuur het wenselijk vindt om het parkeren in een gebied te reguleren, kan eventueel ook een blauwe zone ingesteld worden om aan te geven waar voor een bepaalde tijdsduur geparkeerd kan worden. In winkelgebieden heeft dit systeem een positieve invloed op het gebruik en de bezetting van de parkeerruimte. Op locaties waar lang parkeren en kort parkeren gelijktijdig plaatsvindt, geeft een blauwe zone op een eenvoudige manier ruimte voor alle gebruikers. Per locatie dienen bij de invoering of aanpassing van een dergelijke zone de gevolgen voor de verschillende gebruikers afgewogen te worden.

### **3.4.7 Parkeerbalans**

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet nodig is om in een gebied alle voor de afzonderlijke functies benodigde parkeerplaatsen aan te leggen. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstanden naar de bestemmingen (zie paragraaf 3.3.6).

De parkeernormen en de aanwezigheidspercentages (bijlage 1) geven indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen. Elke functie en elk gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. Om een totaalbeeld te krijgen kan een parkeerbalans opgesteld worden.

#### Stappenplan opstellen parkeerbalans

1. Deze nota parkeernormen is het uitgangspunt. Hierin staan de parkeernormen, de aanwezigheidspercentages, het meerekenen van parkeerplaatsen op eigen terrein en de acceptabele loopafstanden omschreven. Deze zaken kunnen van invloed zijn op de parkeerbalans.
2. Met een parkeerbalans wordt zowel de huidige als een toekomstige situatie berekend. De parkeervraag wordt gegenereerd door de aanwezige en/of de nog te realiseren functies en het parkeeraanbod, bestaande uit het huidig aantal en/of te realiseren parkeerplaatsen. Bij het bepalen van het parkeeraanbod dient ook rekening gehouden te worden met het parkeren op eigen terrein (zie paragraaf 3.3.3). De mate van openbaarheid van parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. Vergunningsplaatsen of parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoren kunnen gedurende bepaalde perioden eventueel wel voor andere functies worden gebruikt.
3. Met behulp van de geldende parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik kan de parkeervraag per periode bepaald worden. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in bijlage 1. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op bepaalde momenten van de dag kan tussen bepaalde functies frictie ontstaan.
4. De verhouding tussen parkeervraag- en -aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het parkeren in balans is. Als dit niet het geval is, dient naar oplossingen gezocht te worden.

## 4. Beoordeling en ontheffing parkeereis

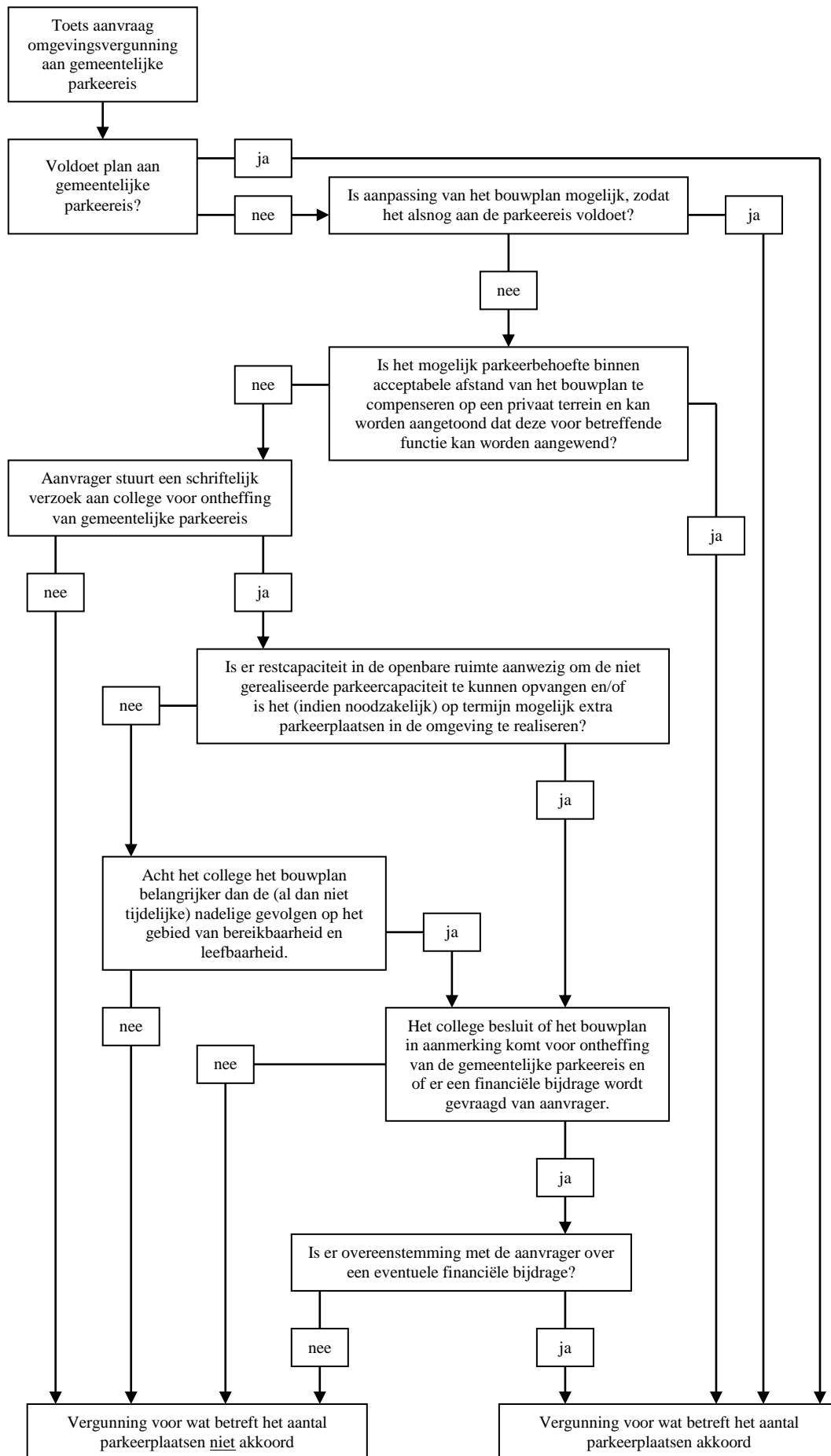
In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijk ontheffing van de parkeereis. Op pagina 17 is een beslisboom opgenomen waarin de verschillende stappen en beslismomenten duidelijk staan omschreven.

### Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

1. De aanvrager van een omgevingsvergunning moet voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen grond (bij het bouwplan of in directe omgeving) worden gerealiseerd en dat parkeerplaatsen voldoende toegankelijk moeten zijn, ook voor bezoekers.
2. Indien realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen op eigen grond in eerste instantie niet mogelijk blijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het alsnog voldoen aan de gemeentelijke parkeereis.
3. Wanneer op een andere wijze aan de parkeereis wordt voldaan dan op eigen grond, moet aangegeven worden hoe dit gebeurt. De parkeerbehoefte kan mogelijk binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden gecompenseerd op een andere private parkeervoorziening in de buurt. De initiatiefnemer moet aantonen dat deze parkeerplaatsen ook in de toekomst ten behoeve van het betreffende bouwplan gebruikt kunnen worden.
4. Als de oplossingen onder 1 t/m 3 niet mogelijk blijken, dan kan in overleg met het gemeentebestuur onderzocht worden of de resterende parkeervraag in de in de openbare ruimte kan worden opgevangen. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft.
5. Bij het zoeken naar een oplossing in de directe omgeving van het bouwplan dient rekening gehouden te worden met de acceptabele loopafstanden (zie paragraaf 3.3.6).
6. Als de resterende parkeervraag op eigen grond in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten betaald door de initiatiefnemer. Dit geldt ook als mogelijk bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte wordt ingezet voor de parkeervraag van de betreffende ontwikkeling. Het gemeentebestuur beslist of een exploitatiebijdrage aan de initiatiefnemer wordt gevraagd.
7. Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen grond niet mogelijk is en niet elders kan worden gecompenseerd, dan dient de initiatiefnemer een verzoek in te dienen bij het college van Burgemeester en wethouders om voor ontheffing van de gemeentelijke parkeereis in aanmerking te komen. Dit geldt ook in het geval dat met medewerking van de gemeente aanvullende capaciteit in de openbare ruimte kan worden gevonden. Het verzoek van de aanvrager moet aannemelijk maken dat redelijkerwijs niet op een andere wijze aan de parkeereis voldaan kan worden.
8. Het college van Burgemeester en wethouders kan besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van Burgemeester en wethouders de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.



## Beslisboom beoordeling gemeentelijke parkeereis



# Aanwezigheidspercentages

# Bijlage 1

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0% <sup>3</sup>
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut etc.	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/aanleunwoningen	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten incl. bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bron: CROW-publicatie 317

<sup>3</sup> In deze percentages is geen rekening gehouden met een eventuele koopzondag.

# Overzicht Parkeernormen Gemeente Uitgeest

## bijlage 2

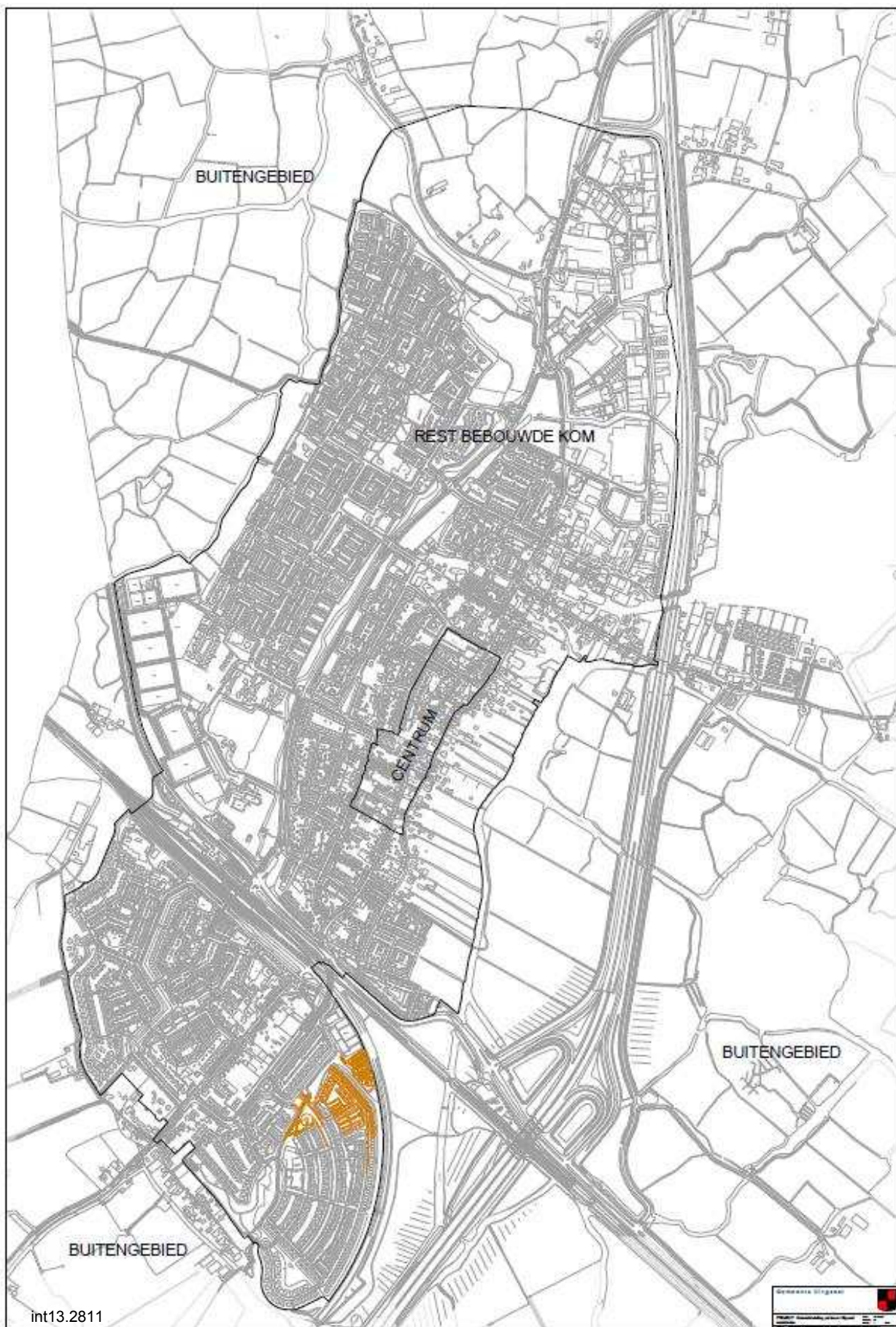
Omschrijving	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers*
<b>WONEN</b>					
Woning	Per woning	1,3	1,7	1,7	0,3
Kamerverhuur/aanleunwoning/ serviceflat	Per woning	0,7	1,0	1,0	0,3
<b>WERKEN</b>					
Kantoor/commerciële dienstverlening (met en zonder baliefunctie)	per 100 m2 bvo	2,0	2,8	2,8	15%
Bedrijfsverzamelgebouw (mix van verschillende typen bedrijven)	per 100 m2 bvo	1,1	1,7	1,7	-
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 bvo	1,3	2,1	2,1	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 bvo	0,4	0,8	0,8	5%
<b>WINKELN EN BOODSCHAPPEN</b>					
Detailhandel	per 100 m2 bvo	1,0	1,7	1,7	91%
Supermarkt (tot 2500 m2)	per 100 m2 bvo	2,6	5,2	-	93%
Grote supermarkt (XL)/ groothandel in levensmiddelen	per 100 m2 bvo	5,6	7,6	-	84%
Bouwmarkt/tuin- en groencentrum	per 100 m2 bvo	1,9	2,3	2,4	88%
<b>SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING</b>					
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,2	0,9	1,1	97%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,1	2,3	2,3	89%
Fitnesscentrum/sportschool/ dansstudio	per 100 m2 bvo	0,9	4,3	6,0	87%
Sporthal/sportzaal	per 100 m2 bvo	1,3	2,6	3,2	96%
Tennishal	per 100 m2 bvo	0,2	0,4	0,4	87%
Squashhal	per 100 m2 bvo	1,5	2,6	3,1	84%
Zwembad open lucht	per 100 m2 bassin	-	11,9	14,8	99%
Sportveld	per ha. netto terrein	-	13,0	13,0	95%
Jachthaven	per ligplaats	-	0,5	0,5	-
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m2 bvo	1,2	3,1	3,6	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gem. boerderij	-	22,5	-	-
Manege (paardenhouderij)	per box	-	-	0,3	90%
Volkstuin	per 10 tuinen	-	1,2	1,3	100%

\* onderdeel van parkeernorm

Omschrijving	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers*
<b>HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE</b>					
Camping (kampeerterein)	per standplaats	-	-	1,1	90%
Bungalowpark/huisjescomplex/ recreatiewoningen	per bungalow/huisje	-	1,6	2,0	91%
Hotel	per 10 kamers	1,7	4,7	6,3	77%
Café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	5,0	6,0	-	90%
Restaurant	per 100 m2 bvo	10,0	14,0	-	80%
Discotheek	per 100 m2 bvo	5,0	18,9	18,8	99%
Evenementenhal/congres- gebouw/zalenverhuur	per 100 m2 bvo	4,0	6,0	-	99%
<b>GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN</b>					
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,0	3,0	3,0	57%
Apotheek	per apotheek	2,1	3,1	-	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)/consultatiebureau	per behandelkamer	1,1	1,7	1,7	57%
Tandartsenpraktijk (-centrum) / gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,4	2,3	2,4	47%
Ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,4	1,8	1,9	29%
Uitvaartcentrum/crematorium/ begraafplaats	per locatie	15	25	25	99%
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,1	-	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,5	0,5	-	60%
<b>ONDERWIJS</b>					
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m2 bvo	0,9	1,3	1,4	0%
Basisonderwijs	per leslokaal	0,5	0,5	0,5	-
Avondonderwijs	per 10 studenten	3,6	5,8	9,5	95%

\* onderdeel van parkeernorm

ASVV	Handboek Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen van het CROW
arbeidsextensief bedrijf	Bedrijf met relatief weinig werknemers
arbeidsintensief bedrijf	Bedrijf met relatief veel werknemers
bezoekersextensief bedrijf	Bedrijf met relatief weinig bezoekers
bvo	brutovloeroppervlak, het gedeelte dat wordt begrensd door de buitenomtrek van de omringende opgaande scheidingsconstructies gemeten op vloerniveau(s). Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo.
CROW	kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur
kencijfer/kengetal	Kencijfers of kengetallen zijn snel toepasbare basisgegevens, waarmee een eerste indruk van maat en getal kan worden verkregen. Deze cijfers zijn gebaseerd op praktijk- of literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan.
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
omgevingsadressendichtheid	Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van een kilometer rondom een adres, gedeeld door het oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in adressen per km <sup>2</sup> .
parkeerbalans	Met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod binnen een bepaald gebied. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk.
parkeereis	De eis die gemeente stelt aan de initiatiefnemer van een bouwplan in een concreet geval.
parkeernorm	Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen (bij een bestemming) aan. Gemeenten kunnen zelf parkeernormen vaststellen. Zij kunnen deze vaststellen op basis van (parkeer)kencijfers met daarbij een correctie, gebaseerd op de plaatselijke situatie. Aan de hand van de parkeernorm wordt de parkeereis vastgesteld.
stedelijkheidsgraad	De mate waarin mensen bij elkaar in de buurt wonen, uitgedrukt in adressendichtheid per km <sup>2</sup> . Het CBS hanteert vijf stedelijkheidsgraden (van 'zeer sterk stedelijk' tot 'niet stedelijk'). Deze zijn op het aantal huisadressen per km <sup>2</sup> , ook wel de omgevingsadressendichtheid genoemd. Uitgeest valt in de stedelijkheidsklasse 4, 'weinig stedelijk'.
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
Wro	Wet ruimtelijke ordening



## Centrumgebied parkeren

