Gemeente Vlaardingen

Deelomgevingsprogramma Parkeernormen Vlaardingen 2025



1. INLEIDING 4
1.1. Aanleiding 4
1.2. Parkeernormen als onderdeel van het strategisch parkeerbeleid 4
1.3. Doelstellingen 4
1.4. Juridisch kader en verankering 4
1.5. Rollen en verantwoordelijkheden 5
1.6. Mobiliteitsfonds 5
1.7. Leeswijzer 5
2. UITGANGSPUNTEN 6
2.1. CROW-kencijfers 6
2.2. Stedelijkheid en gebiedsindeling 6
3. TOETSINGSKADER PARKEEREIS FIETS EN AUTOPARKEREN 7
3.1. FASE 1: Vaststellen parkeereis 7
3.2. Minimum- en maximumparkeernorm 11
3.3. FASE 2: Invullen parkeereis 11
3.3.1. Maximaal acceptabele loopafstanden 12
3.3.2. Auto 14
3.3.3. Fiets 16
3.4. Fase 3: Afwijkingsbevoegdheid en Parkeervoorziening 18
3.4.1. Afwijken van parkeernormen 18
3.4.2. Vrijstellingen bij (ver)bouwplannen 18
3.4.3. Vrijstelling kleine projecten in gereguleerd gebied 18
3.4.4. Gebied waarin parkeerregulering van kracht is 18
3.4.5. Resterende parkeerbehoefte niet in te vullen bij een uitzonderlijk gemeentelijk of maatschappelijk belang 18
3.5. Aanvullende voorwaarden 19
4. BASISEISEN STOMP BIJ RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 21
4.1. Lopen 22
4.1.1. Beoordeling voetgangersnetwerk 22
4.1.2. Beoordelingsschema Lopen 23
4.2. Fiets 23
4.2.1. Fietsparkeernormen 23
4.2.2. Beoordeling fietsnetwerk 24
4.2.3. Mobiliteitscorrectie extra fietsparkeerplaatsen 24
4.2.4. Mobiliteitscorrectie Metropolitane Fietsroute 25
4.2.5. Beoordelingsschema Fietsen 25

4.3. Openbaar vervoer 26
4.3.1. Mobiliteitscorrectie metro 27
4.3.2. Mobiliteitscorrectie tram 27
4.3.3. Beoordelingsschema Openbaar vervoer 27

4.4. Deelmobiliteit 28
4.4.1. Mobiliteitscorrectie deelauto 28
4.4.2. Beoordelingsschema Deelmobiliteit 28

4.5. Auto 29
4.5.1. Autoparkeernormen 29
4.5.2. Verkeersaantrekkende werking ontwikkeling 29
4.5.3. Beoordelingsschema auto 30

5. PARKEERNORMEN FIETS 31

6. PARKEERNORMEN AUTO 40

7. BIJLAGE 1 – BEGRIPPENLIJST 49

8. BIJLAGE 2 – BEOORDELINGSSCHEMA'S STOMP 52

Colofon
Deze beleidsregel 'Parkeernormen Vlaardingen 2025' is door Mobycon opgesteld in opdracht van gemeente Vlaardingen.

Mobycon: Eelco Bos, Daan Butterman en Wim van Tilburg
Gemeente Vlaardingen: Bart van de Hulsbeek

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Dit deelomgevingsprogramma ‘Parkeernormen Vlaardingen 2025’ is de vertaling van de nieuwste ontwikkelingen rond auto- en fietsparkeren en de gemeentelijke ambities uit de op 12 juni 2025 vastgestelde Omgevingsvisie Vlaardingen en het deelomgevingsprogramma ‘Duurzame Mobiliteit Vlaardingen’. Met deze beleidsregel kan worden bepaald hoeveel parkeer- en stallingsruimte voor auto’s en fietsen gerealiseerd moeten of mogen worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en hoeveel laadpalen daarbij geplaatst moeten worden. Het aanbieden van kwalitatief goede alternatieven (loop- en fietsvoorzieningen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) maakt een reductie van de parkeeropgave mogelijk en draagt bij aan de gewenste mobiliteitstransitie en biedt daarmee ruimte voor de andere genoemde beleidsopgaven (o.a. klimaatadaptatie).

Kortom: de gemeente gebruikt de parkeernormen voor nieuwbouw als beleidsinstrument om te komen tot de gekozen mobiliteitstransitie. Parkeernormen zijn niet bedoeld om de bestaande parkeersituatie te evalueren en bij te stellen. Het evalueren van de bestaande situatie dient te geschieden aan de hand van een parkeeronderzoek.

1.2. Parkeernormen als onderdeel van het strategisch parkeerbeleid

Dit deelomgevingsprogramma ‘Parkeernormen Vlaardingen 2025’ staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van nieuw strategisch parkeerbeleid. Parallel aan dit deelomgevingsprogramma hebben we ook een achtergronddocument Parkeernormen Vlaardingen 2025 uitgewerkt. Hierin staat onze visie op parkeernormen beschreven en onderbouwen we de uitgangspunten die in dit deelomgevingsprogramma gehanteerd worden. Dit deelomgevingsprogramma is dus een concrete vertaling van die visie. Ook hebben we een deelomgevingsprogramma ‘Parkeerregulering Vlaardingen 2025’ opgesteld, waarin we uitwerken hoe en wanneer parkeerregulering in Vlaardingen wordt uitgerold. De in dat document opgestelde beleidsuitgangspunten zijn voorwaarden voor een succesvolle implementatie van het in dit document uitgewerkte parkeernormenbeleid. De parkeerregulering is gericht op het voorkomen van parkeeroverlast. Het uitzonderen van bewoners of gebruikers van nieuwe ontwikkelingen voor het verkrijgen van een parkeervergunning is zo’n maatregel.

1.3. Doelstellingen

Dit deelomgevingsprogramma heeft samengevat de volgende doelstellingen:

- Bijdragen aan een goede ruimtelijke ordening.
- Bijdragen aan de mobiliteitstransitie door de autoverkeer aantrekkende werking en het aantal autoparkeerplaatsen voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling te beperken.
- Duidelijkheid geven over het aantal te realiseren (fiets)parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Parkeeroverlast in de omgeving van ruimtelijke ontwikkelingen voorkomen.
- Invulling geven aan de opkomende behoefte voor het laden van elektrische voertuigen.

1.4. Juridisch kader en verankering

De gemeente Vlaardingen heeft de parkeernormen opgenomen in een paraplubestemmingsplan dat geldt voor de hele gemeente: het *Paraplubestemmingsplan Parkeren 2019*. Met de invoering van de Omgevingswet is dit bestemmingsplan volgens artikel 22.1 van de Omgevingswet integraal opgenomen in het tijdelijk deel van het Omgevingsplan van de gemeente. Binnen het op te stellen definitieve Omgevingsplan voor de hele gemeente wordt een thematisch omgevingsprogramma Mobiliteit en Bereikbaarheid opgenomen. Totdat het definitieve Omgevingsplan is vastgesteld is voorliggend deelomgevingsprogramma vigerend via het tijdelijke deel van het Omgevingsplan. Daarna

zal het onderdeel worden van het thematisch omgevingsprogramma Mobiliteit en Bereikbaarheid van het definitieve Omgevingsplan.

1.5. Rollen en verantwoordelijkheden

Dit deelomgevingsprogramma is een kader waarmee de gemeente ruimtelijke ontwikkelingen toetst op bereikbaarheid. Het is de verantwoordelijkheid van een ontwikkelaar om de gemeente op basis van dit deelomgevingsprogramma een onderbouwing van de bereikbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling aan te leveren. De gemeente heeft vervolgens een toetsende rol.

In dit deelomgevingsprogramma worden correcties op de autoparkeervraag gegeven die betrekking hebben op mobiliteitsmaatregelen op eigen terrein (bijvoorbeeld het plaatsen van deelauto's) en op de openbare weg (bijvoorbeeld het verbeteren van fietsverbindingen). Het staat een ontwikkelaar vrij om mobiliteitsmaatregelen op eigen terrein te treffen en op basis daarvan aanspraak te maken op een correctie op de autoparkeervraag. Wat betreft maatregelen in de openbare ruimte behoudt de gemeente het recht om te besluiten of maatregelen worden uitgevoerd. Deze beslissing bepaalt of aanspraak kan worden gemaakt op de correctie op de autoparkeervraag die bij die maatregel in de openbare ruimte hoort.

1.6. Mobiliteitsfonds

Ten behoeve van dit deelomgevingsprogramma wordt een mobiliteitsfonds ingesteld dat bestemd is voor het (mede) realiseren van vervoersalternatieven. Dit mobiliteitsfonds wordt gevuld met de afkoopbedragen die voldaan moeten worden in geval van het toepassen van de mobiliteitscorrectie verbeteren fietsinfrastructuur (zie paragraaf 4.2.2), de inzet van parkeerplaatsen in de openbare ruimte als (al dan niet gedeeltelijke) invulling van de parkeereis (zie paragraaf 3.3) en/of afkoop van de parkeereis op basis van fase 3 uit het toetsingskader (zie paragraaf 3.4). Met de middelen in het fonds wordt bijgedragen aan een netwerk van stadsbrede mobiliteitsvoorzieningen zoals een overdekte openbare fietsenstalling of het verbeteren van de fietsinfrastructuur. De middelen komen de stad en daarmee ook het plan ten goede, maar er mag evenwel geen parkeeroverlast in de omgeving ontstaan als gevolg van de afkoop. Ten behoeve van het mobiliteitsfonds wordt in een separaat document een fondsverordening opgesteld. Aan een storting in het Mobiliteitsfonds kunnen geen rechten voor mobiliteitscorrecties worden ontleend (zie paragraaf 1.5).

1.7. Leeswijzer

Dit deelomgevingsprogramma bestaat uit drie delen. Het eerste deel biedt een systematiek om de parkeerbehoefte van ontwikkelingen te berekenen. Hoofdstuk 2 beschrijft hierbij de algemene uitgangspunten voor de gekozen parkeernormen. Hoofdstuk 3 bevat het toetsingskader waarmee aan de ene kant de parkeereis van fiets en auto en aan de andere kant de invulling van deze parkeereis worden vastgesteld en getoetst. Het tweede deel biedt handvaten voor het onderbouwen van de bredere basisbereikbaarheid van een ontwikkeling. Hiervoor worden in hoofdstuk 4 de basiseisen STOMP bij ruimtelijke ontwikkelingen beschreven. Hierin wordt benoemd wanneer we op welke aspecten een ruimtelijke ontwikkeling toetsen en hoe hiermee een reductie op de autoparkeereis gerealiseerd kan worden. Ten slotte bieden de hoofdstukken 5 en 6 de parkeernormen voor fiets en auto.

2. Uitgangspunten

2.1. CROW-kencijfers

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor het invullen van de parkeer- en mobiliteitsbehoefte van ruimtelijke ontwikkelingen. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor parkeerkencijfers, welke zijn opgenomen in CROW-publicaties *Fietsparkeerkencijfers 2025* (fiets) en 744 *Parkeerkencijfers 2024* (auto). Op basis van deze landelijke richtlijnen kunnen parkeernormen worden gekozen aan de hand van een aantal factoren, zoals stedelijkheidsgraad, gebiedsindeling en functie. Om te komen tot parkeernormen, hanteert de gemeente Vlaardingen deze richtlijnen, in combinatie met maatwerk als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen.

De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de keuze voor de te hanteren parkeernormen beschrijven we in het Achtergronddocument Parkeernormen Vlaardingen, waarbij we uitgaan van de beschreven visie op parkeren en de benchmark met andere parkeernormennota's. De parkeernormen zelf zijn te vinden in hoofdstuk 5 (fiets) en 6 (auto). Bij het ontbreken van vastgestelde normen worden de meest recente kencijfers van het CROW gehanteerd.

2.2. Stedelijkheid en gebiedsindeling

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (OAD) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Dit betreft het aantal adressen per km^2. In een gebied met een hoge OAD is het aanbod van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge OAD en daarmee hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. De gemeente Vlaardingen heeft volgens het CBS in 2020 een OAD van 2.836 adressen per km^2 en valt daarmee qua stedelijkheidsgraad in de categorie 'zeer sterk stedelijk'.

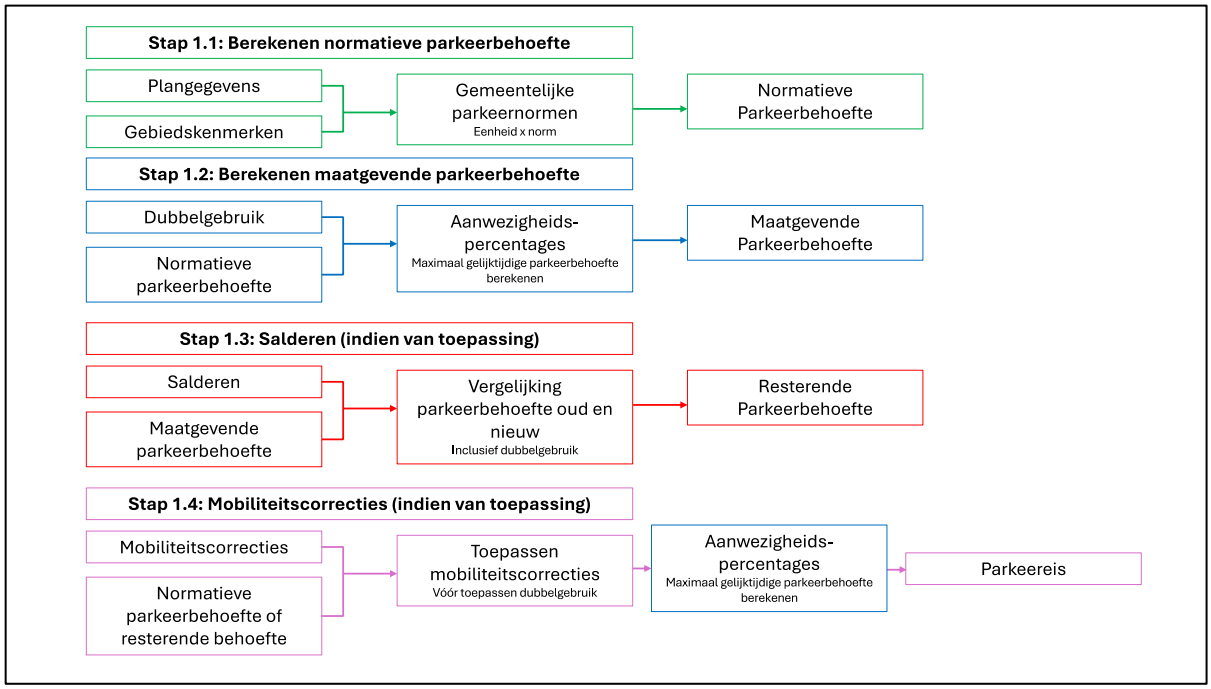
Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) van een gemeente. Dit zijn gebieden die qua geografische ligging, ruimtelijke kenmerken en stedelijke dichtheid zorgen voor een bepaald mobiliteitspatroon en bijbehorende parkeerbehoefte. De gebiedsindeling van de gemeente Vlaardingen is opgenomen in het stappenschema in hoofdstuk 3. Hierbij geldt dat A-gebied gelijk staat aan het centrum, B-gebied de schil en C/I&B-gebied de rest van de bebouwde kom.

3. Toetsingskader parkeereis fiets en autoparkeren

De invulling van de auto- en fietsparkeeropgave toetsen we aan de hand van het kader uit dit hoofdstuk. Het toetsingskader is zowel toepasbaar voor het auto- als het fietsparkeren. In fase 1 wordt hiervoor de parkeereis vastgesteld en in fase 2 de manier waarop deze parkeereis wordt ingevuld. Fase 3 kan in uitzonderlijke gevallen gebruikt worden om af te wijken van (het invullen van) de parkeereis.

3.1. FASE 1: Vaststellen parkeereis

In fase 1 wordt de parkeereis van de fiets en auto vastgesteld. Voor het vaststellen van de parkeereis van de auto worden de stappen 1.1 en 1.2 altijd doorlopen en 1.3 en 1.4 indien van toepassing. Voor het vaststellen van de parkeereis van de fiets wordt slechts stap 1.1 doorlopen. Dit betekent dat bij het vaststellen van de fietsparkeereis dubbelgebruik en salderen met de bestaande parkeerbehoefte niet van toepassing is.



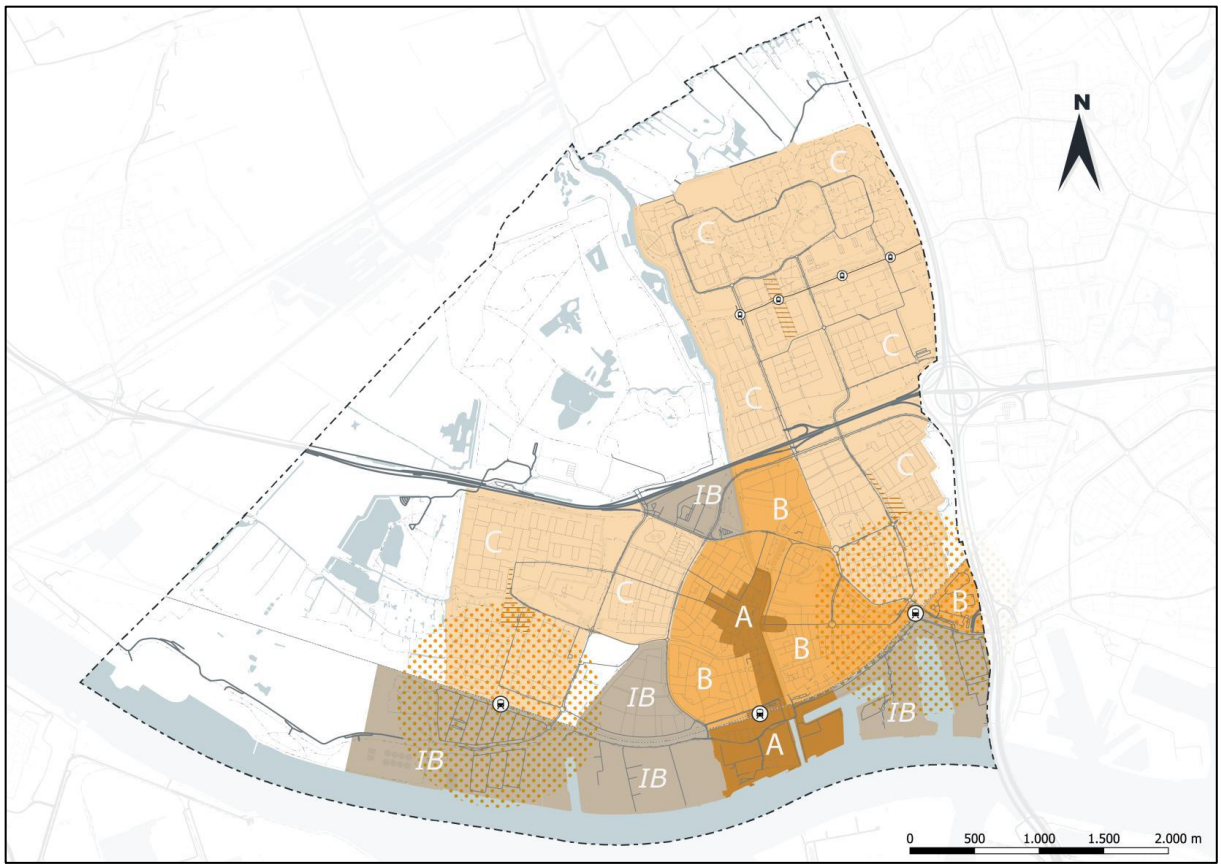
Figuur 1 - Stappenschema fase 1

Stap 1.1: Berekenen normatieve parkeerbehoefte

Bij elk plan wordt eerst per functie het normatieve aantal parkeerplaatsen van het betreffende plan berekend. Hiervoor wordt de parkeernorm van de betreffende functie vermenigvuldigd met het aantal eenheden dat bij die norm hoort (bijvoorbeeld aantal woningen of 100 m^2 bruto vloeroppervlakte). Dit resulteert in de parkeerbehoefte die bij het plan hoort.

De parkeernormen van Vlaardingen zijn opgenomen in hoofdstukken 5 (fiets) en 6 (auto). In de parkeernormentabellen wordt een onderscheid gemaakt in de normen voor verschillende gebiedszones. De ligging van de ontwikkeling bepaalt dus welke parkeernormen toegepast worden.

In onderstaande kaart is de gebiedsindeling opgenomen die we hanteren in dit deelomgevingsprogramma ‘Parkeernormen Vlaardingen 2025’. In de kaart is weergegeven of een gebied tot het A-, B- of C-/I&B-gebied behoort. Voor de witte gebieden zonder aanduiding geldt dat deze gezien worden als buitengebied. Wanneer er in de toekomstige situatie woningbouwontwikkelingen gerealiseerd worden in het gebied met volkstuinen en sportvelden dat door de Marathonweg, Industrieweg, Energieweg en Marnixlaan omsloten wordt, verandert dit gebied in C-gebied. Voor de I&B-gebieden geldt dat deze veranderen in B-gebied wanneer hier in de toekomst woningbouwontwikkelingen gerealiseerd worden.



Figuur 2 – Gebiedsindeling Vlaardingen

Stap 1.2: Bepalen maatgevende parkeerbehoefte

Wanneer binnen een planontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Het kan daardoor zijn dat verschillende doelgroepen die het plan bedient op andere tijden gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Om dit in beeld te brengen is een toets nodig van het dubbelgebruik. Hiervoor wordt de parkeerbehoefte per doelgroep per moment in de week vermenigvuldigd met de aanwezigheid van die doelgroep op dat moment. Hieruit volgt het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte van alle doelgroepen tezamen het hoogst is. De aanwezigheidspercentages die voor deze stap gebruikt dienen te worden zijn opgenomen in Tabel 1 hieronder.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/ bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%

detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/ theater/ podium/ enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/ therapeut/ consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 1 – Aanwezigheidspercentages

Stap 1.3: Salderen parkeerbehoefte

Bij transformatie, herbestemming, functiewijziging en sloop-nieuwbouw wordt een bestaande functie vervangen door een nieuwe. De bestaande functie heeft een (theoretische) parkeerbehoefte die aan de hand van de parkeernormen bepaald kan worden, net als in de vorige stappen voor de nieuwe functie is gedaan. Door het salderen wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe functie verminderd met die van de oude functie, waarvan dan wordt aangenomen dat daarvoor al voldoende parkeergelegenheid aanwezig was. Indien er sprake is van langdurige leegstand (minimaal 5 jaar) mag niet meer gesaldeerd worden. Ook bij het salderen moet rekening gehouden worden met het dubbelgebruik, omdat het maatgevend moment van de nieuwe functie op een ander tijdstip kan liggen dan van de bestaande functie. Als dat zo is, is er feitelijk sprake van een nieuwe parkeerbehoefte die niet gesaldeerd kan worden. Indien de uitkomst van het salderen negatief is dan wordt de parkeerbehoefte op 0 (nul) gesteld.

Wanneer er sprake is van salderen dient de initiatiefnemer bij verkoop/verhuur aan toekomstige bewoners/gebruikers expliciet te maken welke adressen wel en niet worden toegevoegd aan de GROP-lijst.

Stap 1.4: Mobiliteitscorrecties

Met een mobiliteitscorrectie wordt de normatieve parkeerbehoefte anders ingevuld dan met (reguliere) parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte wordt verlaagd wanneer er sprake is van een goede bereikbaarheid met andere modaliteiten en/of de initiatiefnemer een bijdrage doet om dit te verbeteren. In hoofdstuk 4 staat beschreven welke mobiliteitscorrecties er bestaan en hoe kan worden beoordeeld of deze van toepassing zijn.

In Tabel 2 geven we per modaliteit samenvattend weer voor welke mobiliteitscorrecties een ontwikkeling in aanmerking kan komen en hoe hoog de bijbehorende correctiefactor is. Wat betreft ov-mobiliteitscorrecties komt een ontwikkeling alleen in aanmerking voor de hoogste correctie. Wanneer een ontwikkeling zich bijvoorbeeld zowel in de buurt van zowel een metrostation als een tramhalte bevindt is alleen de correctie van het metrostation van toepassing.

Mobiliteitscorrectie	Correctiefactor
Fiets	
D.m.v. investeringen ontwikkelaar in Mobiliteitsfonds verbeteren de fietsroutes van/naar ontwikkeling	10% van de totale parkeereis van de ontwikkeling
Extra fietsparkeervoorzieningen	Maximaal 10% van de het bezoekers- of werknemersaandeel van de parkeereis van een niet-woonfunctie 3 fietsparkeerplaatsen vervangen 1 autoparkeerplaats
Metropolitane Fietsroute	5% van de totale parkeereis van een ontwikkeling binnen de categorie werken
Openbaar vervoer	
Mobiliteitscorrectie metro (binnen 800 meter)	25% reductie autoparkeereis
Mobiliteitscorrectie tram (binnen 200 meter)	5% reductie autoparkeereis
Deelmobiliteit	
Deelauto bij appartementencomplex in gereguleerd gebied	Maximaal 20% van de bewonersparkeereis
Deelauto bij overige woningbouwontwikkelingen	Maximaal 10% van de bewonersparkeereis

Tabel 2 – Samenvatting mogelijke mobiliteitscorrecties

De mobiliteitscorrectie wordt toegepast op het resultaat van stap 1.1, tenzij in stap 1.3 saldering is toegepast. In dat geval wordt de correctie toegepast op het resultaat van stap 1.3. Wanneer binnen een planontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, wordt volgens de in stap 1.2 weergegeven aanwezigheidspercentages dubbelgebruik toegepast op de mobiliteitscorrecties. Zo wordt voorkomen dat een reductie die slechts betrekking heeft op een bepaalde doelgroep ook toegepast wordt op

momenten dat deze doelgroep geen parkeervraag heeft. Met een mobiliteitsplan toont de initiatiefnemer aan hoe met de mobiliteitscorrectie aan de parkeerbehoefte wordt tegemoetgekomen, waarbij de correcties bij elkaar mogen worden opgeteld. In het Achtergronddocument Parkeernormen Vlaardingen is een nadere onderbouwing van de mobiliteitscorrecties opgenomen.

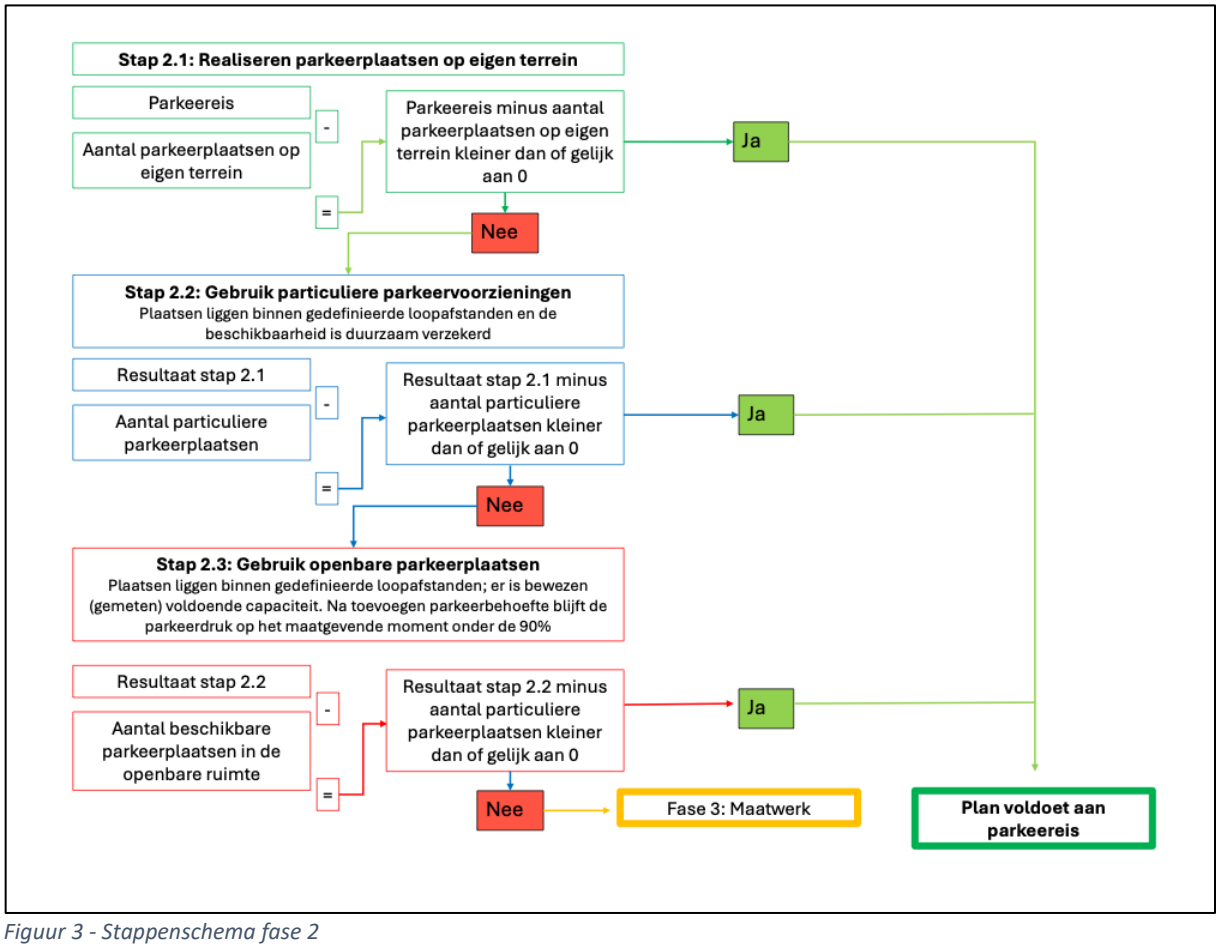
3.2. Minimum- en maximumparkeernorm

Voor de fietsparkeernormen geldt dat deze minimumnormen zijn. Er wordt dus geen maximum gesteld aan het aantal fietsparkeerplaatsen dat bij een ontwikkeling aangelegd mag worden. De autoparkeernormen vormen een bandbreedte en zijn zowel een minimum- als een maximumnorm. Het maximum wordt bepaald door de maatgevende parkeerbehoefte (zoals berekend in stap 1.2). Het is niet toegestaan om daarboven uit te komen. Het minimumaantal parkeerplaatsen wordt bepaald door het resultaat van stap 1.3 en 1.4, waarin eventuele saldering en mobiliteitscorrecties worden meegenomen. Deze stappen kunnen vrijwillig worden toegepast en leiden tot een verlaging van de parkeereis. Zo ontstaat een bandbreedte waarbinnen de uiteindelijke parkeervraag moet worden opgevangen.

Een uitzondering op het maximum aantal parkeerplaatsen kan gemaakt worden als een plan ook kan voorzien in de (bestaande of geplande) parkeerbehoefte in de omgeving. Middels een mobiliteitsplan moet worden onderbouwd waar de extra capaciteit op gebaseerd is en ook daarvoor daadwerkelijk ingezet zal worden.

3.3. FASE 2: Invullen parkeereis

In fase 2 bekijken we in hoeverre de parkeereis ingevuld kan worden. Voor de auto hanteren we hiervoor het stappenschema uit Figuur 3 hieronder. Voor het fietsparkeren gelden aparte voorwaarden, die hierna besproken worden.



Figuur 3 - Stappenschema fase 2

3.3.1. Maximaal acceptabele loopafstanden

Voor zowel auto als fiets geldt dat de parkeervoorzieningen binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkeling geboden dienen te worden. De hiervoor geldende maximaal acceptabele loopafstanden zijn weergegeven in Tabel 3.

Hoofdfunctie	Auto	Fiets	Eenheid
Wonen			
A-gebied (Centrum)	300	50	Meter
B-gebied (Schil centrum)	300	50	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	150	50	Meter
Buitengebied	150	50	Meter
Supermarkten			
A-gebied (Centrum)	600	100	Meter
B-gebied (Schil centrum)	600	50	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	200	50	Meter
Buitengebied	200	50	Meter
Winkelen			
A-gebied (Centrum)	600	100	Meter
B-gebied (Schil centrum)	600	100	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	400	100	Meter
Buitengebied	200	50	Meter
Werken			
A-gebied (Centrum)	800	100	Meter
B-gebied (Schil centrum)	800	50	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	400	50	Meter

Buitengebied	200	50	Meter
Onderwijs			
A-gebied (Centrum)	300	100	Meter
B-gebied (Schil centrum)	300	50	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	300	50	Meter
Buitengebied	300	50	Meter
Horeca			
A-gebied (Centrum)	500	100	Meter
B-gebied (Schil centrum)	500	50	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	200	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter
Huisarts/fysio/apotheek			
A-gebied (Centrum)	250	100	Meter
B-gebied (Schil centrum)	250	50	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	100	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter
Ziekenhuis			
A-gebied (Centrum)	350	100	Meter
B-gebied (Schil centrum)	350	50	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	100	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter
Bioscoop/theater			

A-gebied (Centrum)	600	100	Meter
B-gebied (Schil centrum)	600	50	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	300	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter
Sport			
A-gebied (Centrum)	300	100	Meter
B-gebied (Schil centrum)	300	50	Meter
C-gebied/I&B-gebied (Rest bebouwde kom)	300	50	Meter
Buitengebied	300	100	Meter

Tabel 3 - Maximaal acceptabele loopafstanden

3.3.2. Auto

Stap 2.1: Realiseren op eigen terrein

Uit fase 1 volgt de parkeereis. Deze dient te worden gerealiseerd op eigen terrein, in de vorm van een (gezamenlijke) garage, oprit of carport. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- Bij appartementen wordt de parkeereis bij voorkeur gerealiseerd in een voor bezoekers toegankelijke gebouwde parkeervoorziening. Voorbeelden hiervan zijn een modulaire parkeerhub of een inpandige parkeergarage.
- Bij grondgebonden woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Voor het bepalen van de parkeercapaciteit van deze parkeerruimte zijn de berekeningsaantallen uit Tabel 4 van toepassing.
- De particuliere parkeervoorzieningen worden structureel in stand gehouden (een andere bestemming of functie is niet toegestaan). Dit wordt vastgelegd in het omgevingsplan.
- Voor woningen en overige functies waarvan in de parkeerbehoefte is voorzien op eigen terrein (eigen oprit of collectieve parkeerplaatsen in een appartementencomplex) geldt dat deze niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op openbaar gebied. De adressen van deze woningen en functies worden opgenomen in het “Geen Recht Op Parkeerrecht”-bestand van de gemeente, het zogenaamde GROP-bestand. Deze regeling geldt ook indien later (na oplevering van de functies) gereguleerd parkeren ingevoerd zou worden. De reden van deze regel is om ervoor te zorgen dat de voor de functie bestemde parkeerplaatsen ook daadwerkelijk worden gebruikt en de parkeerdruk niet (alsnog) wordt afgewenteld op de openbare ruimte.
- De initiatiefnemer heeft de verplichting om aan de toekomstige huurders/kopers kenbaar te maken dat zij op de GROP-lijst staan. Bij inzet van mobiliteitscorrecties is de initiatiefnemer tevens verplicht hierbij aan te geven dat er een minder parkeerplaatsen voor de gebruikersdoelgroepen beschikbaar zijn. Middels een kettingbeding dienen ook toekomstige kopers of huurders hierover geïnformeerd te worden.
- Bij aan een ontwikkeling verbonden gemeenschappelijke parkeerplaatsen die niet direct aan een woning, bedrijf of andere functie zijn gebonden, geldt vanuit het perspectief van deze beleidsregel geen afnameplicht. Wie bijvoorbeeld geen auto heeft, wordt niet gedwongen een parkeerplaats te huren of te kopen. Wel geldt dat de verplichting tot parkeren op eigen terrein van toepassing is indien in het gebied waarin het gebouw ligt, gereguleerd (betaald) parkeren van toepassing is of

zou worden (de zogenaamde GROP-verplichting). Er bestaat dan geen recht op een parkeervergunning.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,0	In praktijk andere functie
Garagebox (niet bij woning)	1	0,0	In praktijk andere functie
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 4 - Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Stap 2.2: Gebruik particuliere voorzieningen

Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand bevinden capaciteit hebben om (een deel van) de parkeerbehoefte op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- De voorzieningen bevinden zich binnen de toegestane loopafstand. Deze loopafstanden zijn opgenomen in tabel 3.
- De voorzieningen zijn structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar beschikbaar.
- De voorzieningen zijn niet op straat maar op ander privéterrein of in een andere garage gelegen.
- De tarieven voor het gebruik van particuliere voorzieningen dienen afgestemd te zijn op de doelgroep van de ontwikkeling. Commerciële garagetarieven kunnen bijvoorbeeld te hoog zijn voor bewoners van sociale huurwoningen.
- De initiatiefnemer dient een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden, de termijn (minimaal 10 jaar) en de mate van kettingbeding.
- Daarnaast hebben initiatiefnemer, makelaars en toekomstige verkopers en verhuurders de plicht om de toekomstige gebruikers door middel van een kettingbeding actief te informeren. Hierin moet blijken dat gebruikers geen recht hebben op een parkeervergunning voor openbaar gebied voor het deel van de parkeerbehoefte waarin het project zelf dient te voorzien. Dit geldt voor alle gebieden in Vlaardingen. Ook in gebieden waar we nu nog geen ambities hebben om parkeerregulering in te voeren, omdat parkeren in de openbare ruimte ook hier voor bestaande bewoners overlast kan opleveren.
- De gemeente beoordeelt of de afspraken juridisch houdbaar en duurzaam zijn geborgd.

Stap 2.3: Gebruik openbare voorzieningen

Indien zowel het invullen van de parkeereis op eigen terrein, als op andere particuliere voorzieningen niet mogelijk is, mag gebruik worden gemaakt van parkeercapaciteit in de openbare ruimte die in de directe omgeving van de ontwikkeling beschikbaar is. Dit mag onder de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld.
- De parkeerplaatsen bevinden zicht binnen de acceptabele loopafstand (zie bijlage 5).
- De bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief de theoretische parkeerbehoefte van de ontwikkeling mag niet hoger uitkomen dan 90%. Dit wordt aangetoond door middel van een parkeertoets die is gebaseerd op een door de gemeente goedgekeurde parkeerdrukmeting. Het onderzoeksgebied en de onderzoeksmomenten worden in overleg met de gemeente nader bepaald op basis van de toegestane loopafstanden in bijlage 5 en de aanwezigheidspercentages van de ontwikkeling en omliggende functies in bijlage 6. De kosten voor deze parkeerdruktoets zijn voor rekening van de initiatiefnemer.
- Wanneer een initiatiefnemer een deel van de parkeereis van een ontwikkeling invult met openbare parkeercapaciteit dient de initiatiefnemer bij verkoop/verhuur aan toekomstige bewoners/gebruikers expliciet maken welke adressen wel en niet worden toegevoegd aan de GROP-lijst.

Het percentage van 90% houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekverkeer wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is. Ook in woonbuurten willen we voorkomen dat de buurt tijdens de nacht volledig vol komt te staan, zodat ook de laatste bewoners die thuis komen nog steeds een parkeerplaats kunnen vinden.

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden de resultaten van het door de gemeente goedgekeurde parkeeronderzoek vergeleken met de in Tabel 1 genoteerde aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik. De beschikbare parkeercapaciteit in de openbare ruimte wordt vergeleken met de berekende parkeerbehoefte per moment van de dag.

De initiatiefnemer kan verzoeken gebruik te maken van door de gemeente Vlaardingen uitgevoerde parkeeronderzoeken (indien deze recent zijn uitgevoerd).

Het is vervolgens aan de gemeente Vlaardingen om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren. De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen niet als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te accepteren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, verkeerskundige argumenten, ontwikkeling van autobezit en -gebruik van reeds bestaande functies e.d.).

De gemeente kan aan het gebruik van de openbare ruimte voor het opvangen van de parkeerbehoefte nadere voorwaarden verbinden, bijvoorbeeld het door de ontwikkelaar voldoen van een financiële bijdrage in reconstructie en beheerskosten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte en/of het doen van een storting in het Mobiliteitsfonds.

3.3.3. Fiets

Vormgeving fietsparkeerplaatsen

Er zijn veel soorten fietsparkeerplaatsen. In dit beleidsstuk wordt onder een fietsparkeerplaats een ruimte verstaan die gereserveerd is voor het parkeren van een fiets. Deze reservering van (openbare) ruimte kan op twee manieren vormgegeven worden:

- Expliciet: reservering van (openbare) ruimte voor fietsparkeerplaatsen met behulp van voorzieningen zoals fietsenrekken, fietsennietjes, fietskluizen of markering.
- Impliciet: reservering van (openbare) ruimte voor fietsparkeerplaatsen zonder dat hier voorzieningen voor getroffen worden. Een voorwaarde hierbij is dat de geparkeerde fietsen geen belemmering voor de vrije doorgang mogen vormen.

Voorwaarden fietsparkeerplaatsen

Initiatiefnemer moet inzichtelijk maken waar de fietsparkeereis voor de bouwontwikkeling gepositioneerd wordt, waarbij de volgende voorwaarden gelden:

- De gemiddelde fietser wil zijn fiets het liefst zo dicht mogelijk bij zijn bestemming parkeren. Fietsparkeerplaatsen op meer dan 50 meter afstand zijn voor fietsers minder aantrekkelijk. Voor de meeste functies geldt een maximale loopafstand van 50 meter tussen de functie en de fietsparkeerplaatsen. Uitzonderingen daarop zijn:
- Voor winkelen geldt in het A-, B- en C-/I&B-gebied een loopafstand van 100 meter.
- In autoluw gebied in de binnenstad wordt voor andere functies dan wonen een loopafstand voor fietsen gehanteerd van maximaal 100 meter, omdat op bepaalde locaties binnen 50 meter geen mogelijkheden zijn tot het realiseren van fietsparkeerplaatsen.
- Om tegemoet te komen aan het (toenemend) aantal bijzondere fietsen, zoals bakfietsen en scootmobielen moet 10% van het aantal plaatsen hiervoor voldoende ruimte bieden.
- Bij woonfuncties wordt een buitenberging gerealiseerd conform de voorschriften van het Bbl. Bij appartementen is een voorstel (gemeenschappelijke stalling) onder voorwaarden gelijkwaardig aan de voorschriften van het Bbl.
- Bij overige functies zijn alleen expliciete fietsparkeerplaatsen inclusief aanbindmogelijkheid toegestaan.
- De fietsparkeerplaatsen mogen geen hinder of overlast opleveren voor voetgangers en mensen met een functiebeperking.
- Verkeerd gepositioneerde fietsparkeerplaatsen kunnen tot een situatie leiden waarin er feitelijk voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn. Deze parkeerplaatsen worden niet of nauwelijks gebruikt. Maak bij bouwontwikkelingen fietsparkeerplaatsen op locaties waarvan fietsers daadwerkelijk gebruik van maken. Dit betekent dat zij op een logische locatie tussen de bestemming en fietsroute dienen te liggen
- Maatvoeringen en toegankelijkheid/bereikbaarheid stallingsvoorzieningen:

Functie	Type fietsvoorziening
Wonen bewoners (appartement)	Buitenberging conform Bbl of gelijkwaardig voorstel
Wonen bewoners (niet-appartement)	Buitenberging conform Bbl
Werknemers	Expliciete fietsparkeerplaats inclusief aanbindmogelijkheid
Bezoekers (wonen en overige functies)	Openbaar toegankelijke expliciete fietsparkeerplaats inclusief aanbindmogelijkheid

Tabel 5 - Type fietsparkeervoorziening per functie

3.4. Fase 3: Afwijkingsbevoegdheid en Parkeervoorziening

3.4.1. Afwijken van parkeernormen

In lijn met artikel 4.2 van het Paraplubestemmingsplan Parkeren 2019 kan het college van B&W, indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, bij de vaststelling van de parkeereis gemotiveerd afwijken van de parkeernormen zoals opgenomen in hoofdstukken 5 en 6.

3.4.2. Vrijstellingen bij (ver)bouwplannen

Wanneer bij (ver)bouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling 2 parkeerplaatsen of minder bedraagt, verleent de gemeente in principe en in beginsel vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van ca. 120m2). De in deze paragraaf genoemde vrijstellingen gelden niet voor ontwikkelingen met de functie “wonen”.

3.4.3. Vrijstelling kleine projecten in gereguleerd gebied

In sommige delen van Vlaardingen zijn de mogelijkheden voor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein beperkt. Om kleine projecten toch mogelijk te maken kan geheel of gedeeltelijk worden afgeweken als de parkeereis twee parkeerplaatsen of minder bedraagt. Deze vrijstelling kan door het college worden verleend onder de volgende voorwaarden:

1. (Een deel van) de parkeereis kan na het doorlopen van fase 1 en 2 niet worden ingevuld.
2. Bewoners of gebruikers van deze ontwikkelingen hebben geen recht op een parkeervergunning. De adressen worden dus op de GROP-lijst geplaatst.

3.4.4. Gebied waarin parkeerregulering van kracht is

In een gebied met parkeerregulering (zie begrippenlijst) kan bewerkstelligd worden dat een door een ontwikkeling ontstane parkeerbehoefte, voor zover hierin niet op eigen terrein kan worden voorzien, niet onbedoeld kan worden afgewenteld op de openbare ruimte. Dit gebeurt door de betreffende ontwikkeling uit te zonderen van het recht op een parkeervergunning. Dit heeft hoofdzakelijk effect op het parkeren door zogenaamde langparkeerders (meestal bewoners, werkers/ondernemers). Kortparkerende bezoekers kunnen ervoor kiezen te betalen voor het parkeren en zodoende van de ruimte gebruik te maken.

Het afzien of matigen van de parkeereis behoeft onderbouwing door de initiatiefnemer, bijvoorbeeld zoals in de vorige paragrafen is beschreven. Het niet (of beperkt) hebben van een recht op een parkeervergunning moet robuust zijn vastgelegd (in de koop en huurovereenkomst). Daarnaast geldt dat de gemeente hierbij ook rekening houdt met loopafstanden tot parkeerplaatsen in een eventueel aangrenzend gebied zonder parkeerregulering, om een onbedoelde toename van de parkeerdruk in deze gebieden te voorkomen.

De aanwezigheid van parkeerregulering is een conditie die het College van B&W extra ruimte biedt om van de parkeereis af te zien of deze te matigen. Het is aan het College van B&W om de reductie op de parkeerbehoefte in relatie tot parkeerregulering vast te stellen. Deze reductie dient middels een collegebesluit onderbouwd te worden.

3.4.5. Resterende parkeerbehoefte niet in te vullen bij een uitzonderlijk gemeentelijk of maatschappelijk belang

Indien een ontwikkeling uit het oogpunt van een bijzonder gemeentelijk of maatschappelijk belang gewenst is, kan gedeeltelijk of volledig vrijstelling van de parkeereis worden verleend. Het is aan het College van B&W om deze vrijstelling vast te stellen. Deze volledige vrijstelling wordt alleen in uitzonderlijke gevallen verleend en een verzoek daartoe wordt uitvoerig gemotiveerd. Voor het verkrijgen van de vrijstelling wordt in ieder geval aangetoond dat het niet mogelijk is om geheel of

gedeeltelijk aan de parkeereis op eigen terrein te voldoen en dat er evenmin mogelijkheden bestaan om de parkeereis geheel of gedeeltelijk in de openbare ruimte op te lossen.

Aan een vrijstelling kan een financiële verplichting gekoppeld worden in de vorm van een storting in het Mobiliteitsfonds. Deze storting heeft tot doel dat de gemeente de parkeereis kan overnemen. Met de middelen uit het Mobiliteitsfonds wordt bijgedragen aan een netwerk van stadsbrede mobiliteitsvoorzieningen.

De gemeente kan de parkeereis alleen overnemen als er samen met de initiatiefnemer concrete oplossingsrichtingen bedacht worden die uitvoerbaar zijn, welke niet leiden tot een onevenredige aantasting van de openbare ruimte of de woon- en leefsituatie. De gemeente neemt hiermee de verplichting over om aan dit gedeelte van de parkeereis te moeten voldoen. Dit gedeelte van de parkeereis kan de gemeente met maatregelen voor alle mogelijke modaliteit invullen, zodat het Mobiliteitsfonds voor stadsbrede mobiliteitsvoorzieningen ingezet kan worden. Voor de overname van deze verplichting zal de initiatiefnemer aan de gemeente een financiële bijdrage moeten doen. De gemeente kan op verschillende manieren voldoen aan het overgenomen gedeelte van de parkeereis. Zo kan dit ook geschieden door te investeren in alternatieven voor de (privé)auto. Bij de overname van een gedeelte van de parkeereis door de gemeente geldt dat deze uitsluitend plaatsvindt indien na doorlopen van fasen 1 en 2 van dit toetsingskader en de bovenstaande afwijkingsbevoegdheden is gebleken dat niet in de volledige parkeereis kan worden voorzien.

De in het Mobiliteitsfonds te storten bedragen worden in een Mobiliteitsfondsverordening vastgelegd.

3.5. Aanvullende voorwaarden

Bij het toepassen van het toetsingskader gelden tot slot de volgende voorwaarden:

1. In het geval dat salderen wordt toegepast moet het aantal bestaande parkeerplaatsen dat als gevolg van het bouwplan komt te vervallen, bij de parkeereis worden opgeteld.
2. De parkeereis wordt in hele getallen vastgesteld. De parkeerbehoefte van de toekomstige functie(s) wordt na de laatste rekenstap naar boven afgerond.
3. De ruimte voor het parkeren of stallen van auto's zal als zodanig herkenbaar, bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De dimensionering van de parkeerruimte moet voldoen aan de NEN 2443 dan wel de ASVV-richtlijnen van het CROW.
4. De benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers alsmede het eventueel overeenkomstig lid 1 te compenseren verlies aan parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn.
5. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden en/of lossen van goederen, dienen bij het dimensioneren van deze ruimte en de bereikbaarheid daarvan de afmetingen en de eigenschappen van de ontwerpvoertuigen uit de meest recente ASVV van het CROW te worden gehanteerd.
6. Bij publieke voorzieningen (bijvoorbeeld bioscoop of bibliotheek) moet op basis van advies van Vexpan[1] minimaal 2% van de parkeereis worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. De afstand tussen deze gehandicaptenparkeerplaats(en) en ingang van de voorziening bedraagt maximaal 100 meter.
7. Zowel openbare als kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaatsen worden bij de invulling van de parkeereis gezien als volwaardige parkeerplaatsen.
8. Indien een ontwikkeling zich op een doelgroep richt waarbij het aannemelijk is dat een relatief groot deel van de bewoners of bezoekers zal beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart (bijvoorbeeld een seniorenflat) heeft het college het recht de parkeernorm hierop aan te passen en naar boven bij te stellen.
9. Van de parkeereis moet per functie het aandeel dat is vermeld bij de meest recente CROW-publicatie van parkeerkencijfers worden voorzien van een laadpunt voor elektrische voertuigen. In aanvulling daarop moet minimaal het aantal parkeerplaatsen dat is vastgesteld in de Europese Energy Performance of Buildings Directive worden voorzien van laadinfrastructuur. Ook moet de positionering van alle parkeerplaatsen van de parkeereis voldoende ruimte bieden voor het realiseren van een laadpunt.

[1] *https://vexpan.nl/nieuws/nen-9120-en-de-gevolgen-voor-parkeren/*

10. Parkeerplaatsen met een oplaadpunt voor een elektrische auto in het publieke domein worden beschouwd als openbare parkeerplaatsen.
11. Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt in principe geen extra parkeernorm toegevoegd.
12. Indien de functie van een bouwontwikkeling aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen (met name van toepassing op detailhandel- en horecavoorzieningen), dan is een initiatiefnemer verplicht om deze ruimte te faciliteren op eigen terrein. Uitsluitend in die gevallen dat op grond van bijzondere omstandigheden de initiatiefnemer aannemelijk maakt dat de logistieke aan- en afvoer van producten geen specifieke laad- en losplaatsen behoeft, dan wel dat op een andere wijze kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losmogelijkheden beschikbaar te hebben, kan toepassing worden gegeven aan de afwijkingsbevoegdheid uit de Paraplubestemmingsplan Parkeren.

4. Basiseisen STOMP bij ruimtelijke ontwikkelingen

In Vlaardingen gaan we uit van het STOMP-principe. Dit betekent dat we bij de beoordeling van een ruimtelijke ontwikkeling integraal kijken naar de basisbereikbaarheid. Hierbij nemen we alle modaliteiten in acht en ligt de prioriteit bij actieve en collectieve vormen van mobiliteit. Om de basisbereikbaarheid te kunnen beoordelen dient een initiatiefnemer van ontwikkelingen van een bepaalde minimale omvang en/of waar een mobiliteitscorrectie toegepast wordt een mobiliteitsplan in te dienen. In dit mobiliteitsplan dient de initiatiefnemer in te gaan op de bereikbaarheid van de ontwikkeling met alle modaliteiten:

1. Lopen
2. Fiets
3. Openbaar vervoer
4. Deelmobiliteit
5. Privéauto[2]

De bereikbaarheid van de ontwikkeling wordt per modaliteit afzonderlijk getoetst. Alle beoordelingsaspecten zijn opgenomen in bijlage 8. Wanneer er knelpunten of conflicten tussen modaliteiten ontstaan zullen er keuzes gemaakt dienen te worden. Bij het maken van deze keuzes wordt er in beginsel in de hierboven weergegeven volgorde geprioriteerd. Een goede autobereikbaarheid vinden we als gemeente Vlaardingen belangrijk, maar de prioriteit ligt bij verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers als de voetganger en fietser.

Wanneer een ontwikkeling een goede bereikbaarheid heeft (of krijgt) met andere modaliteiten dan de privéauto kan de autoparkeereis door mobiliteitscorrecties gereduceerd worden. De initiatiefnemer dient in het mobiliteitsplan aan te tonen hoe en in welke mate een duurzame reductie op de autoparkeereis mogelijk is.

Voor kleinere ontwikkelingen is het niet realistisch om een uitgebreid mobiliteitsplan te verlangen. Daarnaast bestaat er een verschil tussen postzegelplannen (een ontwikkeling op één perceel waar geen aanpassingen aan de openbare ruimte gedaan worden) en grotere gebiedsontwikkelingen waarbij ook de openbare ruimte onderdeel is van de scope van het plan. Daarom hanteren we een keuzeschema waarmee bepaald wordt aan welke voorwaarden een onderbouwing of mobiliteitsplan moet voldoen (zie Figuur 4). Zo hoeven initiatiefnemers van kleinere ontwikkelingen met een autoparkeereis van lager dan 20 parkeerplaatsen (resultaat fase 1 in hoofdstuk 3) waarbij geen mobiliteitscorrectie toegepast wordt alleen een onderbouwing te geven waarin aangetoond wordt dat de ontwikkeling voldoet aan de parkeernormen voor fiets en auto (zie hoofdstuk 3).

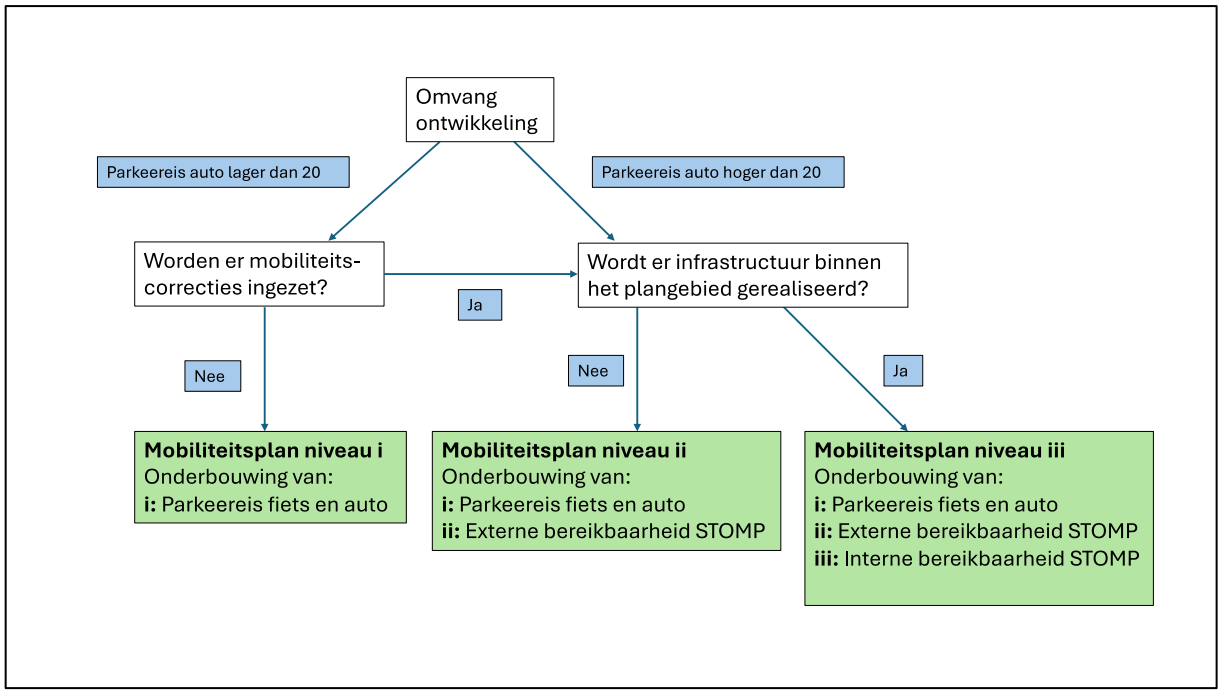
Uit het keuzeschema komen drie niveaus van mobiliteitsonderbouwing voort. Deze zijn als volgt:

- Mobiliteitsplan niveau i: Een onderbouwing waarin aangetoond wordt dat er op een geschikte en duurzame manier aan de parkeereis van fiets en auto wordt voldaan.
- Mobiliteitsplan niveau ii: Een onderbouwing van de externe bereikbaarheid van de ontwikkeling volgens het STOMP-principe. Bij een goede bereikbaarheid met alternatieven voor de privéauto kan een reductie op de autoparkeereis gerealiseerd worden.
- Mobiliteitsplan niveau iii: Een onderbouwing van de interne bereikbaarheid van de ontwikkeling volgens het STOMP-principe. Een positieve beoordeling van de infrastructuur binnen het plangebied is nodig voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

In dit beleidsstuk geven we per beoordelingsaspect aan onder welk niveau van mobiliteitsonderbouwing deze valt. In Figuur 1 geven we een samenvattend overzicht van het type onderbouwing waar per type ontwikkeling aan voldaan moet worden. Een ontwikkeling waarvoor een mobiliteitsplan van een hoger niveau aangeleverd dient te worden moet ook ingaan op de onderdelen van een mobiliteitsplan van een lager niveau. Wanneer dus op basis van het keuzeschema in Figuur 4 een mobiliteitsplan van niveau iii verlangd wordt dient een initiatiefnemer ook hierbij ook een onderbouwing van de onderdelen van een mobiliteitsplan niveau i en ii te geven.

---

[2] *Onder privéauto verstaan we alle auto's behalve deelauto's. Ook bedrijfsbussen vallen dus bijvoorbeeld onder deze categorie.*



Figuur 4 - Keuzeschema voorwaarden onderbouwing en mobiliteitsplan

4.1. Lopen

Voor het aspect lopen beoordelen we de externe (niveau ii) en de interne (niveau iii) bereikbaarheid. Voor ontwikkelingen waarvoor een mobiliteitsplan van het niveau iii vereist is, is een positief advies op de interne bereikbaarheid een voorwaarde voor de vergunningverlening. Looproutes binnen het plangebied moeten dus voldoen aan de richtlijnen en eisen die we in dit beleidsstuk stellen. Een positieve beoordeling op het aspect lopen is randvoorwaardelijk en brengt dus geen correctie op de autoparkeereis met zich mee.

4.1.1. Beoordeling voetgangersnetwerk

In tegenstelling tot de fiets, deelmobiliteit en de auto brengt lopen geen parkeervraag met zich mee. De basisbereikbaarheid van lopen is dan ook lastig uit te drukken in een rekenkundige (parkeer)norm. Om te borgen dat de behoeften van de voetganger in een ruimtelijk ontwerp aan de voorkant meegenomen worden, beoordelen we ruimtelijke ontwikkelingen op het aspect lopen dan ook kwalitatief. We beoordelen hierbij zowel het plangebied zelf als de belangrijkste routes van/naar de ontwikkeling. Gezien de soms beperkte ruimte en invloed van de ontwikkeling op de omgeving passen we indien nodig maatwerk toe. Bij de beoordeling houden wij rekening met de volgende criteria:

- CROW-richtlijnen: Voldoet de voetgangersinfrastructuur binnen het plangebied en in de nabije omgeving aan de meest recente richtlijnen van het CROW? We kijken hierbij onder andere naar de breedte van de trottoirs en de inrichting van oversteekvoorzieningen.
- Logische routes: Zijn de routes van/naar en binnen het plangebied kort en logisch? Zijn er genoeg tussendoorgangen? Worden er olifantenpaadjes verwacht?
- Bereikbaarheid voorzieningen: Is de route naar de belangrijkste voorzieningen in en om het plangebied logisch en veilig toegankelijk? Speelvoorzieningen, winkels, scholen, medische voorzieningen, buurthuizen, bushaltes etc.
- Oversteekvoorzieningen: Zijn er voldoende oversteekvoorzieningen en zijn deze goed ingericht?
- Toegankelijkheid: Zijn de looproutes toegankelijk voor mensen met een functiebeperking? Voldoen deze aan de richtlijnen? Zijn er voldoende op- en afritjes op logische plekken en zijn er voldoende hoge stoepranden of andere geleidelijnen voor blinden/slechtzienden? Zijn er voldoende rustgelegenheden zoals bankjes of muurtjes op de route (minimaal om de 200 meter)?

- Sociale veiligheid: Is de route goed verlicht en zijn er voldoende doorkijkmogelijkheden? Is er naar verwachting zowel 's avonds als 's nachts voldoende sociale controle (bijvoorbeeld door omwonenden of andere verkeersgebruikers).

4.1.2. Beoordelingsschema Lopen

Door het beantwoorden van deze vragen kan het Beoordelingsschema Lopen (zie Tabel 6) ingevuld worden.

Hierbij dient de initiatiefnemer ook te beargumenteren waarom een ontwikkeling aan de voorwaarden voldoet (of deze op de ontwikkeling niet van toepassing zijn).

Beoordelingscriterium	Mobiliteitsplan niveau i	Mobiliteitsplan niveau ii: Externe bereikbaarheid (van/naar ontwikkeling)	Mobiliteitsplan niveau iii: Interne bereikbaarheid (binnen plangebied)
4.1.1 Beoordeling voetgangersnetwerk	**nvt**		
CROW-richtlijnen	nvt	☐	☐
Logische routes	nvt	☐	☐
Bereikbaarheid voorzieningen	nvt	☐	☐
Oversteekvoorzieningen	nvt	☐	☐
Toegankelijkheid	nvt	☐	☐
Sociale veiligheid	nvt	☐	☐
Indien alle criteria voldoende	**nvt**	**nvt**	☐ **Positief advies aspect lopen**

Tabel 6 - Beoordelingsschema Lopen

4.2. Fiets

Voor het aspect fiets beoordelen we het voldoen aan de fietsparkeereis (niveau i) en de externe (niveau ii) en interne (niveau iii) bereikbaarheid. Dit betekent dat alle ontwikkelingen moeten voldoen aan de fietsparkeereis (niveau i). Verder is voor ontwikkelingen die een mobiliteitsplan van het niveau iii dienen aan te leveren een positief advies op de interne bereikbaarheid een voorwaarde voor de vergunningverlening. Fietsroutes binnen het plangebied moeten dus voldoen aan de richtlijnen en eisen die we in dit beleidsstuk stellen. Wanneer een initiatiefnemer bij een niet-woonfunctie extra fietsparkeerplaatsen boven op de fietsparkeereis aanbiedt en/of wanneer een ontwikkeling goed is ontsloten op de Metropolitane Fietsroute kan er een reductie toegepast worden op de autoparkeereis. Ook is een reductie op de autoparkeereis mogelijk wanneer een initiatiefnemer bijdraagt aan het verbeteren van de fietsroutes van/naar de ontwikkeling.

4.2.1. Fietsparkeernormen

Het fietsparkeren beoordelen we aan de hand van de parkeernormen voor het stallen van fietsen. Het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) schrijft een buitenberging voor bij een woonfunctie, die onder

andere gebruikt kan worden voor het stallen van fietsen. Bij appartementen is een voorstel (gemeenschappelijke stalling) onder voorwaarden gelijkwaardig aan de voorschriften van het Bbl. De parkeernormen voor fietsen zijn te vinden in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 3 is uitgewerkt hoe de fietsparkeereis vastgesteld wordt.

4.2.2. Beoordeling fietsnetwerk

Om te borgen dat de behoeften van fietsers in een ruimtelijk ontwerp aan de voorkant meegenomen worden, beoordelen we ruimtelijke ontwikkelingen op het aspect fietsen ook kwalitatief. We beoordelen hierbij zowel het netwerk in het plangebied zelf als de belangrijkste routes van/naar de ontwikkeling. In het mobiliteitsplan dient de initiatiefnemer de volgende aspecten te onderbouwen:

- CROW-richtlijnen: Voldoet de fietsinfrastructuur binnen het plangebied en in de nabije omgeving aan de meest recente richtlijnen van het CROW? We kijken hierbij onder andere naar plaats van de fietser (gemengd vs. gescheiden) op de weg in relatie tot de wegfunctie en (verwachte) verkeersintensiteiten, de breedte van de fietsvoorzieningen en de inrichting van fietsoversteken en kruispunten.
- Logische routes: Zijn de routes van/naar en binnen het plangebied kort en logisch? Is er aanleiding om te verwachten dat fietsers gebruik gaan maken van looproutes en vormt dat een probleem? Zijn de routes voor fietsers (met doorsteekjes) korter dan die voor de auto?
- Bereikbaarheid voorzieningen: Is de route naar de belangrijkste voorzieningen in en om het plangebied logisch en veilig toegankelijk? Speelvoorzieningen, winkels, scholen, medische voorzieningen, buurthuizen, bushaltes etc.
- Sociale veiligheid: Is de route goed verlicht en zijn er voldoende doorkijkmogelijkheden? Is er naar verwachting zowel ’s avonds als ’s nachts voldoende sociale controle (bijvoorbeeld door omwonenden of andere verkeersgebruikers).
- Paaltjes en obstakels: Staan er paaltjes of andere obstakels op de fietsroute? Is dit strikt noodzakelijk? Zijn de obstakels goed zichtbaar, is er inleidende markering en is er voldoende vrije ruimte voor de fietser om te passeren?

In het geval dat de fietsroutes van/naar de ontwikkeling in de huidige situatie niet voldoende scoren kan de ontwikkelaar met de gemeente Vlaardingen in gesprek gaan om een financiële bijdrage te doen aan het mobiliteitsfonds om investeringen in het verbeteren van de fietsinfrastructuur mogelijk te maken. Initiatiefnemer en gemeente komen dan samen tot een breed gedragen plan om de externe bereikbaarheid per fiets te verbeteren. Hiermee kan een reductie van 10% gerealiseerd worden op de parkeereis. Het College van B&W neemt uiteindelijk het besluit over de uitvoering van de voorgestelde verbetermaatregelen en de toekenning van de bijbehorende reductie. Daarbij weegt de gemeente zorgvuldig af of de infrastructurele aanpassingen haalbaar en in overeenstemming zijn met andere ruimtelijke of beleidsmatige belangen. Mocht blijken dat uitvoering niet wenselijk of realistisch is, behoudt de gemeente de mogelijkheid om van deze optie af te zien.

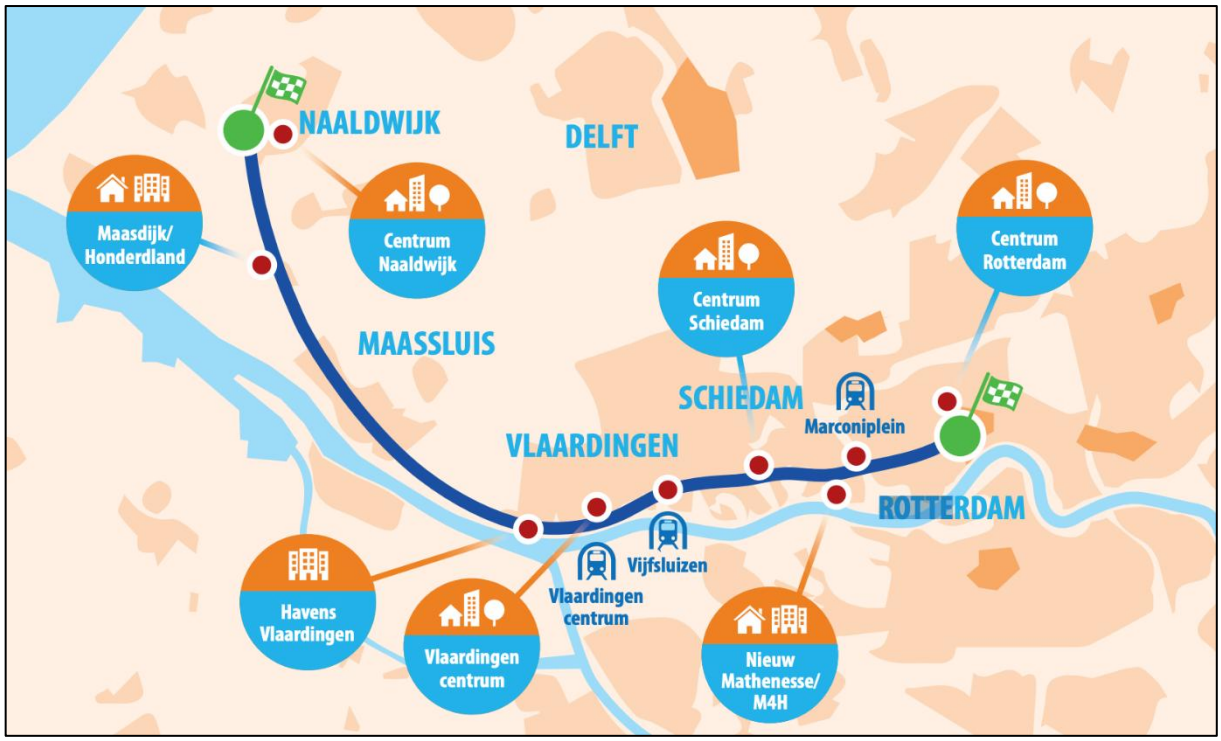
4.2.3. Mobiliteitscorrectie extra fietsparkeerplaatsen

Voor de bezoekers of werknemers van een (niet-woon)functie is een reductie van de parkeerbehoefte voor auto’s mogelijk door de aanleg van extra parkeerplaatsen voor fietsen boven op de al geldende fietsparkeernorm. Als voorwaarde hierbij geldt dat voor 1 autoparkeerplaats 3 fietsparkeerplaatsen worden aangelegd. Deze extra plaatsen moeten expliciet aangegeven en openbaar toegankelijk zijn. De maximale reductie van autoparkeerplaatsen is 10% van het bezoekers- en werknemersaandeel van het oorspronkelijke berekende aantal autoparkeerplaatsen. De extra aan te leggen fietsparkeerplaatsen moeten voldoen aan de eisen voor fietsparkeerplaatsen zoals gesteld in paragraaf 3.3.3.

Het is aan de initiatiefnemer om aan te tonen dat de extra fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Beargumenteerd moet dus worden dat het slechts realiseren van het aantal fietsparkeerplaatsen op basis van de fietsparkeernormen uit dit beleidsstuk leidt tot een tekort aan fietsparkeerplaatsen. Ook dient de initiatiefnemer een plan aan te leveren waar de extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. De gemeente Vlaardingen beoordeelt de onderbouwing van de initiatiefnemer en heeft te allen tijde het recht om het voorstel voor het toepassen van deze correctie te weigeren.

4.2.4. Mobiliteitscorrectie Metropolitane Fietsroute

In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wordt momenteel flink geïnvesteerd in zogenaamde Metropolitane Fietsroutes (MFR). Dit zijn de hoofdfietsroutes die verschillende kernen in de metropoolregio met elkaar verbinden. In 2020 is gestart met het realiseren van de MFR Westland-Rotterdam, welke in 2026 gereed moet zijn (zie Figuur 5). Wanneer een ontwikkeling binnen de categorie werken goed is aangesloten op de MFR bieden we een mobiliteitscorrectie op de parkeereis. Deze ontwikkelingen komen in aanmerking voor een reductie van 5% op de totale autoparkeereis wanneer zij zich binnen 500 meter fietsafstand van de MFR bevinden en de route daarheen goed en veilig ingericht is. De route van de ontwikkeling naar de MFR beoordelen we op dezelfde manier als de overige fietsroutes (zie paragraaf 4.2.2). Deze mobiliteitsreductie kan toegepast worden vanaf het moment dat de MFR in de regio volledig gerealiseerd is.



Figuur 5 - Metropolitane Fietsroute Westland-Rotterdam (Bron: MRDH)

4.2.5. Beoordelingsschema Fietsen

Voor het beoordelen van het aspect fietsen doorlopen we het Beoordelingsschema Fietsen (zie Tabel 7). De inrichting van de fietsroutes binnen het plangebied en het fietsparkeren zijn de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar. Wanneer aan deze eisen voldaan wordt volgt een positief advies op het aspect fietsen. Daarnaast vragen we ontwikkelaars om de externe bereikbaarheid per fiets te onderbouwen in het mobiliteitsplan. Door een goede aantakking op de MFR of door het aanbieden van extra fietsparkeerplaatsen bovenop de fietsparkeereis is een reductie op de autoparkeereis mogelijk. Daarnaast kan een ontwikkelaar met de gemeente in gesprek gaan om een bijdrage te doen aan het mobiliteitsfonds om de fietsinfrastructuur van/naar de ontwikkeling te verbeteren. Bij een dergelijke verbetering is ook een reductie op de autoparkeereis mogelijk.

Beoordelingscriterium	Onderbouwing niveau i	Onderbouwing niveau ii: Externe bereikbaarheid (van/naar ontwikkeling)	Onderbouwing niveau iii: Interne bereikbaarheid (binnen plangebied)

4.2.1 Fietsparkeernormen	☐	nvt	nvt
Vormgeving fietsparkeerplaatsen (3.3.3)	☐	nvt	nvt
Voorwaarden fietsparkeerplaatsen (3.3.3)	☐	nvt	nvt
4.2.2 Beoordeling fietsnetwerk	nvt		
CROW-richtlijnen		☐	☐
Logische routes		☐	☐
Bereikbaarheid voorzieningen		☐	☐
Sociale veiligheid		☐	☐
Paaltjes en obstakels		☐	☐
Indien bovenstaande criteria voldoende		**nvt**	☐ **positief advies aspect fietsen**
4.2.3 Mobiliteitscorrectie extra fietsparkeerplaatsen		☐ Max. 10% reductie bezoekers- en werknemersaandeel autoparkeereis van niet-woonfuncties	nvt
4.2.4 Mobiliteitscorrectie Metropolitane Fietsroute		☐ 5% reductie op totale autoparkeereis van een ontwikkeling binnen de categorie werken	nvt

Tabel 7 - Beoordelingsschema Fietsen

4.3. Openbaar vervoer

Voor het aspect openbaar vervoer geven we geen positief of negatief advies. Dit betekent dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer geen voorwaarde is voor het wel of niet door kunnen gaan van een ontwikkeling. Wel vragen we initiatiefnemers om de externe bereikbaarheid per openbaar vervoer te onderbouwen (niveau ii) in het mobiliteitsplan. Wanneer een ontwikkeling een goed aanbod van openbaar vervoer heeft in de nabijheid en de loop/fietsroutes hiernaartoe goed zijn komt deze in aanmerking voor een correctiefactor op de autoparkeereis. Er bestaat een correctiefactor voor de nabijheid van een metrostation en een voor de nabijheid van een tramhalte met aantrekkelijke looproute.

4.3.1. Mobiliteitscorrectie metro

Binnen een loopafstand van 800 meter mag de parkeerbehoefte met 25% worden gecorrigeerd. Om voor de mobiliteitscorrectie metro in aanmerking te komen moet de initiatiefnemer aantonen dat de loop- en fietsroutes van de ontwikkeling naar het metrostation goed en veilig ingericht zijn. Deze routes toetsen we net als de overige loop- en fietsroutes aan de hand van het beoordelingsschema aspect lopen en fietsen (zie paragrafen 4.1 en 4.2).

4.3.2. Mobiliteitscorrectie tram

Voor ontwikkelingen binnen 200 meter loopafstand van een tramhalte wordt een correctiefactor van 5% op de autoparkeereis gehanteerd. Om voor deze reductie in aanmerking te komen dient een ontwikkelaar aan te tonen dat er sprake is van een goed en veilig ingerichte looproute van de ontwikkeling naar de tramhalte. Deze looproute toetsen we net als de overige looproutes aan de hand van het beoordelingsschema aspect lopen (zie paragraaf 4.1).

4.3.3. Beoordelingsschema Openbaar vervoer

Bij het aspect openbaar vervoer toetsen we uitsluitend de twee mobiliteitscorrecties. Deze zijn niet nodig voor een positief advies om de ontwikkeling mogelijk te maken, maar bieden wel een reductie op de autoparkeereis. Bij de beoordeling van de mobiliteitscorrecties openbaar vervoer is er sprake van een hiërarchie. Een ontwikkeling met een metrostation in de nabijheid kan niet aanvullend nog in aanmerking komen voor de mobiliteitscorrectie tram/HOV. De mobiliteitscorrectie met het hoogste reductiepercentage wordt toegepast op de ontwikkeling.

Beoordelingscriterium	**Mobiliteitsplan niveau ii: Externe bereikbaarheid (van/naar ontwikkeling)**
4.3.1 Mobiliteitscorrectie metro **(binnen 800 meter)**	
Beoordeling looproute	
CROW-richtlijnen	☐
Logische routes	☐
Oversteekvoorzieningen	☐
Toegankelijkheid	☐
Sociale veiligheid	☐
Indien alle criteria voldoende	☐ **25% reductie op totale autoparkeereis**
4.3.2 Mobiliteitscorrectie tram **(binnen 200 meter)**	
Beoordeling looproute	
CROW-richtlijnen	☐

Logische routes	☐
Oversteekvoorzieningen	☐
Toegankelijkheid	☐
Sociale veiligheid	☐
Indien alle criteria voldoende	☐ **5% reductie op totale autoparkeereis**

Tabel 8 Beoordelingsschema Openbaar vervoer

4.4. Deelmobiliteit

Voor deelmobiliteit hanteren we geen minimale voorwaarden. Deze vormen een aanvulling op het basisaanbod van mobiliteit. Het is mogelijk om een mobiliteitscorrectie op de autoparkeereis toe te passen wanneer een initiatiefnemer nieuwe deelauto's bij de ontwikkeling aanbiedt. Het aanbod van deelauto's dient onderbouwd te worden in het mobiliteitsplan (niveau ii).

4.4.1. Mobiliteitscorrectie deelauto

Door het aanbieden van deelauto's kan een maximale correctie van 20% op de bewonersparkeereis voor appartementencomplexen in gebied met gereguleerd parkeren en 10% voor overige woningbouwontwikkelingen gerealiseerd worden. Hierbij vervangt 1 deelauto 4 reguliere autoparkeerplaatsen. Omdat de deelauto zelf een parkeerplaats nodig heeft, komt dit neer op een netto reductie van 3 parkeerplaatsen per deelauto.

Om voor de mobiliteitscorrectie in aanmerking te komen dient de ontwikkelaar in het mobiliteitsplan aan te tonen dat het gekozen aanbod van deelmobiliteit realistisch is en ten minste 10 jaar duurzaam beschikbaar blijft. Een onderbouwing van de doelgroep die in een ontwikkeling komt wonen en het gebruik van de meest recente onderzoeken naar het gebruik en de effecten van deelauto's kan de initiatiefnemer hierbij helpen. De correctie van deelmobiliteit is alleen toepasbaar op het bewonersaandeel van de parkeereis van woonfuncties. Deelmobiliteit dient te worden aangeboden in een als zodanig herkenbare mobiliteitshub en op een logische plaats gesitueerd zijn (d.w.z. op een goed zichtbare locatie die sneller te bereiken is dan het parkeren van privéauto's). De kosten voor de deelmobiliteit worden vanuit de betreffende ontwikkeling gedragen en contractueel vastgelegd.

4.4.2. Beoordelingsschema Deelmobiliteit

Bij aspect openbaar vervoer toetsen we uitsluitend de mobiliteitscorrectie voor deelauto's. Deze is niet nodig voor een positief advies op de haalbaarheid van de ontwikkeling, maar biedt wel een reductie op de autoparkeereis.

Beoordelingscriterium	Maximale reductie	Vervangingswaarde
4.4.1 Mobiliteitscorrectie deelauto (appartementencomplex in gereguleerd gebied)	Maximaal 20% reductie op het bewonersaandeel van de autoparkeereis	1 deelauto vervangt 4 reguliere autoparkeerplaatsen

4.4.1 Mobiliteitscorrectie deelauto (overige ontwikkelingen)	Maximaal 10% reductie op het bewonersaandeel van de autoparkeereis	1 deelauto vervangt 4 reguliere autoparkeerplaatsen

Tabel 9 Beoordelingsschema Deelmobiliteit

4.5. Auto

Alle nieuwe ontwikkelingen dienen aan de in deze beleidsregel gestelde parkeernormen voldoen (niveau i). De autoparkeereis toetsen we aan de hand van het in hoofdstuk 3 opgenomen toetsingskader. De externe bereikbaarheid dient een ontwikkelaar in een mobiliteitsplan (niveau ii) te onderbouwen door de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling te berekenen en de effecten op de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming aan te tonen. De gemeente Vlaardingen toetst vervolgens of deze effecten acceptabel worden geacht. Voor grotere ontwikkelingen met infrastructuur binnen het plangebied (niveau iii) toetsen we ook of het volledige wegennet binnen een plangebied veilig is ingericht volgens de CROW-richtlijnen.

4.5.1. Autoparkeernormen

Het fietsparkeren beoordelen we aan de hand van de parkeernormen voor het parkeren van auto's. Deze zijn te vinden in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 3 is uitgewerkt hoe de autoparkeereis vastgesteld wordt.

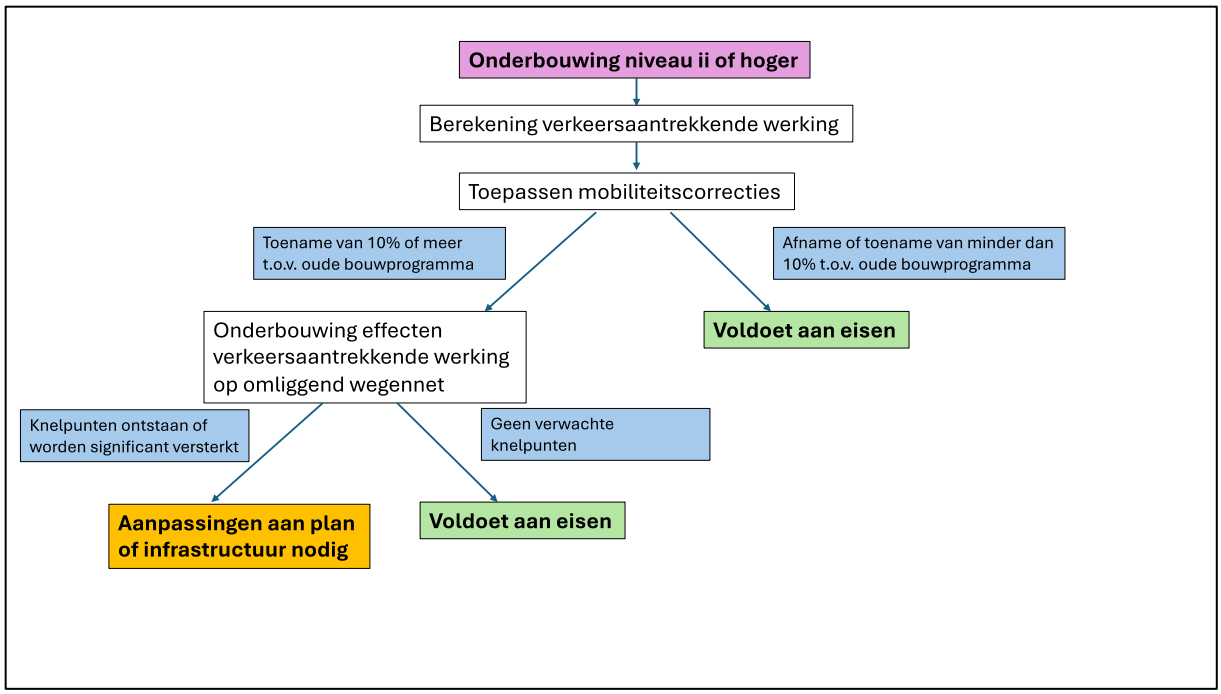
4.5.2. Verkeersaantrekkende werking ontwikkeling

Initiatiefnemers van ontwikkelingen die een mobiliteitsplan van het niveau ii moeten aanleveren dienen in dit mobiliteitsplan de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling inzichtelijk maken. De verkeersaantrekkende werking kan berekend worden met CROW-kencijfers of het verkeersmodel.

Wanneer er sprake is van een toename van de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling van 10% of meer ten opzichte van het oude bouwprogramma dient de initiatiefnemer een verdere onderbouwing te geven van de effecten van de verkeersaantrekkende werking op het omliggende wegennet. De gemeente Vlaardingen beoordeelt vervolgens op basis van landelijke richtlijnen van het CROW of deze effecten acceptabel worden geacht. Indien de gemeente ten behoeve van de haalbaarheid van het plan een aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk acht levert de initiatiefnemer hiervoor de nodige financiële bijdrage.

Met het nieuwe parkeerbeleid zetten we in op alternatieven voor de auto om het autobezit en -gebruik van ruimtelijke ontwikkelingen te reduceren. Wanneer er bij een ontwikkeling minder autoparkeerplaatsen en goede alternatieven voor de auto aanwezig zijn, neemt ook de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling af. We hanteren een reductie van de verkeersaantrekkende werking van 7,5% wanneer het aantal parkeerplaatsen met 10% gereduceerd wordt.

Het stappenplan van de beoordeling van de verkeerskundige effecten van de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling is te zien in Figuur 6.



Figuur 6 - Stappenplan onderbouwing verkeersaantrekkende werking ontwikkeling

4.5.3. Beoordelingsschema auto

In onderstaand beoordelingsschema is te zien welke onderbouwingen er per niveau van onderbouwing op het aspect auto gehanteerd worden.

Beoordelingscriterium	Mobiliteitsplan niveau i	Mobiliteitsplan niveau ii: Externe bereikbaarheid (van/naar ontwikkeling)	Mobiliteitsplan niveau iii: Interne bereikbaarheid (binnen plangebied)
Autoparkeernormen (zie toetsingskader in hoofdstuk 3)	☐	nvt	nvt
4.5.2 Verkeersaantrekkende werking	nvt	☐	nvt
Beoordeling wegennet			
CROW-richtlijnen	nvt	nvt	☐

Tabel 10 - Beoordelingsschema auto

5. Parkeernormen Fiets

Parkeernormen wonen bewoners

In onderstaande tabel zijn de fietsparkeernormen van woonfuncties opgenomen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op het maximale parkeerkencijfers van het CROW en zijn zonder bezoekersaandeel. De parkeernorm voor bezoekers dient daarom nog afzonderlijk hierbij opgeteld te worden.

	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	6,0	6,0	6,0	6,0
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	6,0	6,0	6,0	6,0
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	6,0	6,0	6,0	6,0
Koop, appartement, >100 m² bvo	Per woning	6,0	6,0	6,0	6,0
Koop, appartement, 75 - 100 m² bvo	Per woning	5,0	5,0	5,0	5,0
Koop, appartement, <75 m² bvo	Per woning	4,0	4,0	4,0	4,0
Huur, huis, vrije sector	Per woning	6,0	6,0	6,0	6,0
Huur, huis, sociale huur	Per woning	6,0	6,0	6,0	6,0
Huur, appartement, vrije sector, >100 m² bvo	Per woning	6,0	6,0	6,0	6,0
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m² bvo	Per woning	5,0	5,0	5,0	5,0
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	Per woning	4,0	4,0	4,0	4,0
Huur, appartement, sociale huur, >100 m² bvo	Per woning	6,0	6,0	6,0	6,0
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m² bvo	Per woning	5,0	5,0	5,0	5,0
Huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo	Per woning	4,0	4,0	4,0	4,0
Huur, appartement, sociale huur, <30 m² bvo	Per woning	3,0	3,0	3,0	3,0
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Per kamer	1,5	1,5	1,5	1,5

Aanleunwoning, serviceflat	Per woning	0,8	0,8	1,0	1,0
Kleine eenpersoonswoning (tiny house; meestal grondgebonden)	Per woning	3,0	3,0	3,0	3,0

Parkeernormen wonen bezoekers

In onderstaande tabel zijn de fietsparkeernormen voor bezoekers van woningen weergegeven.

	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied
Wonen bezoekers	Per woning	0,3	0,3	0,25	0,2

Parkeernormen overige functies

In onderstaande tabellen zijn de fietsparkeernormen voor alle overige functies weergegeven.

Werken	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100m2 BVO	3,2	2,5	2,4	1,80	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100m2 BVO	4,8	3,6	3,0	2,30	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (bijvoorbeeld industrie, laboratorium of werkplaats)	Per 100m2 BVO	3,2	2,5	2,1	2,00	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (bijvoorbeeld loods, bedrijfsopslag, transportbedrijf of distributiecentra)	Per 100m2 BVO	1,7	1,3	1,1	1,00	5%

Bedrijfsverzamelgebouw (mix van kantoren zonder baliefunctie en bedrijven)	Per 100m2 BVO	2,7	2,1	1,8	1,60	
Opslagruimte (particulier)	Per 100m2 BVO	-	-	8,0	8,00	

Winkelen en boodschappen[3]	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Buurtsupermarkt[4]	Per 100m2 BVO	5,5	5,0	3,8	-	89%
Fullservice supermarkt[5]	Per 100m2 BVO	6,9	5,3	4,5	-	93%
Grote supermarkt (XL)[6]	Per 100m2 BVO	6,9	5,3	4,5	-	84%
Groothandel specialist[7]	Per 100m2 BVO	-	2,3	2,0	-	80%
Groothandel algemeen	Per 100m2 BVO	-	2,3	2,0	-	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	Per 100m2 BVO	5,2	-	-	-	88%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	Per 100m2 BVO	5,2	-	-	-	88%
Wijkwinkelcentrum (klein)	Per 100m2 BVO	5,6	-	-	-	76%

[3] De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centraal winkelgebied). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie). Stadsdeel-, wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp (< 20.000 inwoners).

[4] Dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m2 wvo) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.

[5] Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m2 wvo.

[6] Grote supermarkten kenmerken zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlakte groter dan 2.500 m2 wvo (en vaak kleiner dan 4.000 m2 wvo). Het serviceniveau is hoog. In dit soort supermarkten worden vaak producten (brood, vlees) ter plekke bereid.

[7] Een groothandel in levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging voor een specifieke productgroep op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.

Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	Per 100m2 BVO	5,8	-	-	-	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	Per 100m2 BVO	5,4	-	-	-	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100m2 BVO	5,9	6,4	5,3	-	81%
Weekmarkt/ klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	Per 100m2 BVO	-	7,5	6,1	-	85%
Kringloopwinkel	Per 100m2 BVO	-	8,2	7,0	-	89%
Bruin- en witgoedzaken[8]	Per 100m2 BVO	-	9,0	7,6	-	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel[9]	Per 100m2 BVO	-	9,9	8,2	-	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)[10]	Per 100m2 BVO	5,90	6,40	5,30	-	92%
Meubelboulevard/ woonboulevard	Per 100m2 BVO	-	3,8	2,5	2,00	93%
Winkelboulevard[11]	Per 100m2 BVO	0,6	0,6	0,5	0,50	94%
Outletcentrum[12]	Per 100m2 BVO	0,6	0,6	0,5	0,50	94%
Bouwmarkt	Per 100m2 BVO	-		0,5	0,40	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)[13]	Per 100m2 BVO	-	0,8	0,6	-	89%

[8] Grootschalige, volumineuze vestigingen, die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden, die aan de rand van de stad liggen

[9] Detailhandelszaken, die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting.

[10] Grootschalige detailhandelszaken met vaak een bovenregionaal verzorgingsgebied, die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting.

[11] Een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).

[12] Bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m2 wvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.

[13] Middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m2 wvo) die ook aanverwante artikelen, zoals dierartikelen, seizoenartikelen (kerstversiering, paasversiering en dergelijke), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis verkopen.

Groencentrum (inclusief buitenruimte)[14]	Per 100m2 BVO	-	0,8	0,6	-	89%

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Bibliotheek	Per 100m2 BVO	6,0	6,0	5,0	4,0	97%
Museum	Per 100m2 BVO	1,9	1,4	1,0	-	95%
Bioscoop	Per 100m2 BVO	12,0	12,0	6,0	2,5	94%
Filmtheater/filmhuis[15]	Per 100m2 BVO	12,0	12,0	6,0	2,5	97%
Theater/schouwburg	Per 100m2 BVO	40,0	33,0	28,0	18,0	87%
Musicaltheater[16]	Per 100m2 BVO	40,0	33,0	28,0	18,0	86%
Casino	Per 100m2 BVO	3,0	3,0	2,0	0,8	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	6,4	4,5	3,6	3,5	89%
Biljartcentrum/snookercentrum	Per 100m2 BVO	3,4	2,6	2,1	1,6	87%
Dansstudio	Per 100m2 BVO	8,5	5,8	4,5	3,0	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100m2 BVO	8,5	5,8	4,5	3,0	87%
Fitnesscentrum[17]	Per 100m2 BVO	8,5	5,8	4,5	3,0	90%
Wellnesscentrum[18]	Per 100m2 BVO	-		6,0	6,0	99%

[14] Kleinere tuincentra (< 2.000 m2 wvo) die in beperkte mate aanverwante artikelen verkopen (alleen aan groen gerelateerde producten, zoals tuingereedschap, materiaal voor klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties).

[15] Uitgaansgelegenheid voor kleinschalige, artistieke films die een minder groot publiek trekken dan films in de bioscoop

[16] Grootschalig theater, waar vaak langlopende theaterproducties gepresenteerd worden

[17] Grotere multifunctionele centra (> 1.500 m2 bvo), die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.

[18] Grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting, waar mensen saunabaden kunnen nemen. Kuurcentra bieden naast

Sauna/hammam	Per 100m2 BVO	8,0	8,0	6,0	6,0	99%
Sporthal	Per 100m2 BVO	6,1	4,3	3,3	2,7	96%
Sportzaal	Per 100m2 BVO	7,4	4,3	3,0	2,3	94%
Sportveld	Per ha netto terrein	85,0	85,0	85,0	85,0	95%
Stadion	Per zitplaats	0,3	0,3	0,3	-	95%
Tennishal	Per 100m2 BVO	1,0	0,8	0,6	0,6	87%
Padelhal	Per 100m2 BVO	2,0	1,5	1,3	1,2	84%
Squashhal	Per 100m2 BVO	5,5	3,6	3,2	2,7	84%
Zwembad (overdekt)	Per 100 m2 bassin	-	32,0	25,0	20,0	97%
Zwembad (openlucht)	Per 100 m2 bassin	-	43,0	36,0	31,0	99%
Zwemparadijs	Per 100 m2 bassin	-	-	11,0	11,0	99%
Kunstijsbaan (< 400 meter)	Per 100m2 BVO	3,5	2,9	2,4	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100m2 BVO	-	4,3	3,7	3,4	98%
Ski- snowboardhal	Per 100 m2 sneeuw (exclusief oefenpistes)	-	-	3,8	-	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	-
Golfoefencentrum[19]	Per centrum (6 ha)	-	-	25,0	25,0	93%

saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn in veel gevallen ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig (meestal een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.

[19] Al dan niet in combinatie met een golfbaan kan er sprake zijn van een golf(oefen)centrum. Een dergelijk centrum heeft bijvoorbeeld een driving range (afslagplaatsen) en een oefenbaan, eventueel gecombineerd met andere oefenfaciliteiten (zoals oefenbunkers of een putting green).

Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes, 60 ha	-	-	25,0	25,0	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (gemiddeld en kleiner)	Per 100m2 BVO	2,0	2,0	1,5	1,0	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (groot)	Per 100m2 BVO	2,0	2,0	1,5	1,0	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (zeer groot)	Per 100m2 BVO	2,0	2,0	1,5	1,0	98%
Kinderboerderij	Per boerderij	20,0	20,0	20,0	20,0	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	-	-	-	0,7	-
Dierenpark	Per ha netto terrein	16,1	16,1	16,1	16,1	-
Attractie- en pretpark	ha netto terrein	-		16,1	16,1	-
Volkstuin	Per 10 tuinen	-	2,3	2,2	1,9	100%
Plantentuin	Per tuin	-	24,4	17,4	13,6	99%

Horeca en (verblijfs)recreatie	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	-	-	-	0,2	-
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	-	-	0,2	0,2	91%
Hotel (1 ster)	Per 10 kamers	3,0	3,0	3,0	3,0	77%
Hotel (2 sterren)	Per 10 kamers	3,0	3,0	3,0	3,0	80%
Hotel (3 sterren)	Per 10 kamers	3,0	3,0	3,0	3,0	77%
Hotel (4 sterren)	Per 10 kamers	3,0	3,0	3,0	3,0	73%

Hotel (5 sterren)	Per 10 kamers	3,0	3,0	3,0	3,0	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100m2 BVO	20,0	20,0	20,0	-	-
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	Per 100m2 BVO	20,0	20,0	10,0	-	-
Discotheek	Per 100m2 BVO	20,0	20,0	15,0	10,0	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	Per 100m2 BVO	1,5	1,5	1,0	-	99%

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,0	2,0	1,60	0,6	57%
Apotheek	Per apotheek	10,0	10,0	10,0	-	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,0	2,0	1,6	0,60	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	2,0	2,0	1,6	0,60	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	2,0	2,0	1,6	0,60	38%
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	4,0	4,0	3,6	2,60	47%
Gezondheidscentrum[20]	Per behandelkamer	2,0	2,0	1,6	0,60	55%
Ziekenhuis	Per 100 m2 bvo	1,8	1,6	1,4	1,20	29%

[20] *Een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen, een apotheek en/of een consultatiebureau. De diverse gezondheidsinstellingen hebben vaak verschillende openingstijden, ook avondopeningstijden komen voor. Bij de parkeernorm is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van een apotheek.*

Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	10,0	10,00	99%
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	10,0	10,00	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	0,6	0,6	0,6	0,60	-
Religiegebouw	Per zitplaats	0,6	0,6	0,6	-	0%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,8	0,8	1,0	-	60%

Onderwijs (exclusief halen en brengen)	**Eenheid**	**A-gebied**	**B-gebied**	**C-gebied/ I&B-gebied**	**Buitengebied**	**Aandeel bezoek**
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m2 bvo	1,5	1,5	1,0	1,00	0%
Basisonderwijs	Per leslokaal	16,0	16,0	16,0	16,0	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	100,0	100,0	100,0	100,0	11%
ROC	Per 100 leerlingen	60,0	60,0	60,0	60,00	7%
HBO	Per 100 studenten	80,0	80,0	80,0	80,00	72%
Universiteit	Per 100 studenten	80,0	80,0	80,0	80,00	48%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	Per 10 studenten	5,0	5,0	5,0	5,00	95%

6. Parkeernormen auto

Parkeernormen wonen bewoners

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen van woonfuncties opgenomen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW en zijn zonder bezoekersaandeel. De parkeernorm voor bezoekers dient daarom nog afzonderlijk hierbij opgeteld te worden.

	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,2	1,4	1,7	2,0
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,1	1,3	1,6	1,8
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,0	1,2	1,4	1,6
Koop, appartement, >100 m² bvo	Per woning	1,0	1,2	1,5	1,7
Koop, appartement, 75 - 100 m² bvo	Per woning	0,9	1,0	1,1	1,3
Koop, appartement, <75 m² bvo	Per woning	0,8	0,9	1,0	1,2
Huur, huis, vrije sector	Per woning	0,8	1,0	1,1	1,3
Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,6	0,7	0,8	1,0
Huur, appartement, vrije sector, >100 m² bvo	Per woning	0,8	1,0	1,1	1,2
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m² bvo	Per woning	0,5	0,6	0,7	0,9
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	Per woning	0,4	0,5	0,6	0,8
Huur, appartement, sociale huur, >100 m² bvo	Per woning	0,6	0,6	0,7	0,9
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m² bvo	Per woning	0,4	0,5	0,6	0,8
Huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo	Per woning	0,4	0,4	0,5	0,7
Huur, appartement, sociale huur, <30 m² bvo	Per woning	0,2	0,3	0,3	0,4
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Per kamer	0,0	0,0	0,1	0,2

Aanleunwoning, serviceflat	Per woning	0,1	0,1	0,7	0,8
Kleine eenpersoonswoning (tiny house; meestal grondgebonden)	Per woning			0,3	0,3

Parkeernormen wonen bezoekers

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor bezoekers van woningen weergegeven.

	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied
Wonen bezoekers	Per woning	0,1	0,1	0,15	0,2

Parkeernormen overige functies

In onderstaande tabellen zijn de parkeernormen voor alle overige functies weergegeven.

Werken	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100m2 BVO	0,85	1,15	1,15	2,55	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100m2 BVO	1,15	1,35	1,65	3,55	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (bijvoorbeeld industrie, laboratorium of werkplaats)	Per 100m2 BVO	1,25	1,55	1,85	2,35	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (bijvoorbeeld loods, bedrijfsopslag, transportbedrijf of distributiecentra)	Per 100m2 BVO	0,55	0,75	0,85	1,05	5%

Bedrijfsverzamelgebouw (mix van kantoren zonder baliefunctie en bedrijven)	Per 100m2 BVO	0,85	1,15	1,35	1,95	
Opslagruimte (particulier)	Per vestiging			10,0	10,0	

Winkelen en boodschappen[21]	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Buurtsupermarkt[22]	Per 100m2 BVO	1,40	2,00	2,60	-	89%
Fullservice supermarkt[23]	Per 100m2 BVO	2,65	3,45	4,15	-	93%
Grote supermarkt (XL)[24]	Per 100m2 BVO	5,10	5,80	6,60	-	84%
Groothandel specialist[25]	Per 100m2 BVO	-	4,65	5,05	-	80%
Groothandel algemeen	Per 100m2 BVO	-	5,40	5,50	-	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	Per 100m2 BVO	3,40	-	-	-	88%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	Per 100m2 BVO	-	2,80	3,40	-	88%
Wijkwinkelcentrum (klein)	Per 100m2 BVO	-	3,30	4,10	-	76%

[21] De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centraal winkelgebied). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie). Stadsdeel-, wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp (< 20.000 inwoners).

[22] Dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m2 wvo) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.

[23] Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m2 wvo.

[24] Grote supermarkten kenmerken zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlakte groter dan 2.500 m2 wvo (en vaak kleiner dan 4.000 m2 wvo). Het serviceniveau is hoog. In dit soort supermarkten worden vaak producten (brood, vlees) ter plekke bereid.

[25] Een groothandel in levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging voor een specifieke productgroep op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.

Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	Per 100m2 BVO	-	3,90	4,60	-	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	Per 100m2 BVO	-	4,30	5,10	-	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100m2 BVO	-	4,70	5,70	-	81%
Weekmarkt/ klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	Per 100m2 BVO	0,20	0,20	0,20	-	85%
Kringloopwinkel	Per 100m2 BVO	-	0,85	1,35	2,25	89%
Bruin- en witgoedzaken[26]	Per 100m2 BVO	3,05	4,55	6,15	9,25	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel[27]	Per 100m2 BVO	0,85	1,25	1,35	1,95	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)[28]	Per 100m2 BVO	-	-	4,15	5,15	92%
Meubelboulevard/ woonboulevard	Per 100m2 BVO	-	1,45	1,75	-	93%
Winkelboulevard[29]	Per 100m2 BVO	-	2,75	3,15	-	94%
Outletcentrum[30]	Per 100m2 BVO	-	7,60	8,30	10,40	94%
Bouwmarkt	Per 100m2 BVO	-	1,45	1,95	2,45	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)[31]	Per 100m2 BVO	-	2,05	2,25	2,85	89%

[26] Grootschalige, volumineuze vestigingen, die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden, die aan de rand van de stad liggen

[27] Detailhandelszaken, die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting.

[28] Grootschalige detailhandelszaken met vaak een bovenregionaal verzorgingsgebied, die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting.

[29] Een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).

[30] Bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m2 wvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.

[31] Middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m2 wvo) die ook aanverwante artikelen, zoals dierartikelen, seizoenartikelen (kerstversiering, paasversiering en dergelijke), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis verkopen.

Groencentrum (inclusief buitenruimte)[32]	Per 100m2 BVO	-	2,05	2,35	2,85	89%

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Bibliotheek	Per 100 m2 bvo	0,35	0,65	0,85	1,35	97%
Museum	Per 100 m2 bvo	0,4	0,6	0,95	-	95%
Bioscoop	Per 100 m2 bvo	2,6	6,5	9,1	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis[33]	Per 100 m2 bvo	2,0	4,0	6,0	9,9	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m2 bvo	6,7	7,2	8,9	12,0	87%
Musicaltheater[34]	Per 100 m2 bvo	2,6	3,0	3,5	5,1	86%
Casino	Per 100 m2 bvo	5,3	5,7	6,1	8,0	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,2	1,7	2,2	2,8	89%
Biljartcentrum/snookercentrum	100 m2 bvo	0,65	0,85	1,05	1,75	87%
Dansstudio	Per 100 m2 bvo	1,2	3,0	4,2	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m2 bvo	1,1	2,6	3,7	6,5	87%
Fitnesscentrum[35]	Per 100 m2 bvo	1,3	3,4	4,8	7,4	90%
Wellnesscentrum[36]	Per 100 m2 bvo	-	-	8,8	10,3	99%

[32] Kleinere tuincentra (< 2.000 m2 wvo) die in beperkte mate aanverwante artikelen verkopen (alleen aan groen gerelateerde producten, zoals tuingereedschap, materiaal voor klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties).

[33] Uitgaansgelegenheid voor kleinschalige, artistieke films die een minder groot publiek trekken dan films in de bioscoop

[34] Grootschalig theater, waar vaak langlopende theaterproducties gepresenteerd worden

[35] Grotere multifunctionele centra (> 1.500 m2 bvo), die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.

[36] Grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting, waar mensen saunabaden kunnen nemen. Kuurcentra bieden naast

Sauna/hammam	Per 100 m2 bvo	2,1	3,8	5,5	7,3	99%
Sporthal	Per 100 m2 bvo	1,45	2,05	2,65	3,45	96%
Sportzaal	Per 100 m2 bvo	1,05	1,85	2,65	3,55	94%
Sportveld	Per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	Per zitplaats	0,12	0,12	0,12	-	95%
Tennishal	Per 100 m2 bvo	0,3	0,4	0,4	0,5	87%
Padelhal	Per 100 m2 bvo	0,35	0,45	0,55	0,65	84%
Squashhal	Per 100 m2 bvo	1,5	2,3	2,6	3,2	84%
Zwembad (overdekt)	Per 100 m2 bassin	-	9,8	10,6	13,3	97%
Zwembad (openlucht)	Per 100 m2 bassin	-	9,0	11,5	15,8	99%
Zwemparadijs	Per 100 m2 bassin	-	-	4,0	4,0	99%
Kunstijsbaan (< 400 meter)	Per 100 m2 bvo	1,15	1,35	1,65	2,05	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m2 bvo	-	2,05	2,35	2,75	98%
Ski- snowboardhal	Per 100 m2 sneeuw (exclusief oefenpistes)	-	-	2,35	-	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum[37]	Per centrum (6 ha)	-	-	46,1	56,2	93%

saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn in veel gevallen ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig (meestal een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.

[37] Al dan niet in combinatie met een golfbaan kan er sprake zijn van een golf(oefen)centrum. Een dergelijk centrum heeft bijvoorbeeld een driving range (afslagplaatsen) en een oefenbaan, eventueel gecombineerd met andere oefenfaciliteiten (zoals oefenbunkers of een putting green).

Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes, 60 ha	-	-	90,1	118,3	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (gemiddeld en kleiner)	Per 100 m2 bvo	2,9	3,7	4,4	5,1	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (groot)	Per 100 m2 bvo	3,5	4,3	5,3	6,1	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (zeer groot)	Per 100 m2 bvo	3,7	4,6	5,5	6,4	98%
Kinderboerderij	Per boerderij	2,9	3,7	4,4	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	-	-	-	0,4	-
Dierenpark	Per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	-
Attractie- en pretpark	Per ha netto terrein	-	-	8,0	8,0	-
Volkstuin	Per 10 tuinen	-	1,05	1,15	1,45	100%
Plantentuin	Per tuin	-	7,5	10,5	13,5	99%

Horeca en (verblijfs)recreatie	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	-	-	-	1,2	-
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	-	-	1,6	2,1	91%
Hotel (1 ster)	Per 10 kamers	0,4	0,8	2,3	4,5	77%
Hotel (2 sterren)	Per 10 kamers	1,4	2,2	3,9	6,3	80%
Hotel (3 sterren)	Per 10 kamers	2,0	3,1	4,7	6,8	77%
Hotel (4 sterren)	Per 10 kamers	3,2	4,9	6,8	9,0	73%

Hotel (5 sterren)	Per 10 kamers	5,0	7,6	10,1	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100m2 BVO	5,0	5,0	6,0	-	-
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	Per 100m2 BVO	5,0	5,0	6,0	8,0	-
Discotheek	Per 100m2 BVO	3,6	7,2	10,7	20,8	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	Per 100m2 BVO	4,0	5,5	7,5	-	99%

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,65	1,95	2,35	3,25	57%
Apotheek	Per apotheek	2,05	2,55	2,95	-	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	0,95	1,15	1,35	1,95	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,05	1,25	1,45	2,15	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,2	1,5	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,35	1,65	1,95	2,65	47%
Gezondheidscentrum[38]	Per behandelkamer	1,25	1,45	1,75	2,45	55%
Ziekenhuis	Per 100 m2 bvo	1,2	1,3	1,5	2,0	29%

[38] Een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen, een apotheek en/of een consultatiebureau. De diverse gezondheidsinstellingen hebben vaak verschillende openingstijden, ook avondopeningstijden komen voor. Bij de parkeernorm is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van een apotheek.

Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,65	2,15	3,25	3,65	-
Religiegebouw	Per zitplaats	0,15	0,15	0,15	-	0%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	-	60%

Onderwijs (exclusief halen en brengen)	Eenheid	A-gebied	B-gebied	C-gebied/ I&B-gebied	Buitengebied	Aandeel bezoek
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m2 bvo	0,8	1,0	1,1	1,5	0%
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,0	3,6	3,9	4,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	3,8	4,3	4,7	5,9	7%
HBO	Per 100 studenten	7,5	8,1	8,6	10,9	72%
Universiteit	Per 100 studenten	10,6	12,2	13,3	16,8	48%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	Per 10 studenten	3,6	4,5	5,4	10,5	95%

7. Bijlage 1 – Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
auto	Personenauto of bestelauto die past op een standaard autoparkeerplaats (NEN 2443:2013).
autoparkeerplaats	De minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren (NEN 2443:2013)
aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte.
Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)	Landelijk geldend besluit op basis van de Omgevingswet met voorschriften met betrekking tot het bouwen, gebruiken en slopen van bouwwerken.
bvo/bruto vloeroppervlakte	Oppervlakte van het gebied 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.
College van B&W	College van burgemeesters en wethouders
CROW	Onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en (fiets)parkeren en richtlijnen voor het wegontwerp.
deelauto	Het herhaaldelijk en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen een aanbieder, die motorvoertuigen 24 uur per dag beschikbaar stelt voor autodate en meerdere deelnemers, die met de aanbieder een overeenkomst hebben gesloten en waarbij de voertuigen zijn voorzien van een systeem dat ritgegevens registreert.
deelautoparkeerplaatsen	Geoormerkte autoparkeerplaats die alleen voor een specifieke deelauto te gebruiken is.
dubbelgebruik	Bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
e-bike, elektrische fiets	Fiets met elektrische trapondersteuning.
eigen terrein	Niet openbaar privéterrein.
fiets	Voertuig op twee of meer wielen voortgedreven door spierkracht, al dan niet met elektrische ondersteuning.
fietsparkeerplaats	De ruimte die nodig is om een gangbare fiets te kunnen stallen.
fietsparkeerplaats, expliciet	Reservering van ruimte voor fietsparkeerplaatsen met behulp van voorzieningen zoals fietsenrekken, fietsennietjes, fietskluizen of markering.
fietsparkeerplaats, impliciet	Reservering van ruimte voor fietsparkeerplaatsen zonder dat hier voorzieningen voor getroffen worden.

gebouwd parkeren	Verzamelnaam voor alle soorten parkeeroplossingen waar een gebouwstructuur voor nodig is. Alleen onoverdekte parkeerplaatsen op maaiveld vallen buiten deze term.
gereguleerd gebied	Het gebied waar conform de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit van de gemeente Vlaardingen sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbendenparkeren
GROP-lijst	Op de Geen Recht Op Parkeerrecht-lijst (GROP) staan de adressen welke bij (toekomstige invoering van) gereguleerd parkeren geen aanspraak kunnen maken op een (eerste) parkeervergunning.
initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een ontwikkeling is ingediend.
koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van de functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
maatgevend moment	Het tijdstip van de dag waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootste is.
maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.
maatwerk	Als er geen parkeernorm bestaat, of als er een bijzondere ontwikkeling plaatsvindt, dan wordt de parkeerbehoefte c.q. de parkeereis bepaald aan de hand van de voor die ontwikkeling te verwachten behoefte.
niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is.
nieuwbouw	Het realiseren van een geheel nieuw bouwwerk dat nog niet eerder bestond op die locatie. Ook het vernieuwen na sloop waarbij alleen de oorspronkelijke fundering resteert valt hieronder.
normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
omgevingsvergunning	Onder andere de vergunning benodigd voor het bouwen of het wijzigen van (het gebruik van) een bouwwerk.
ontwikkeling	Een ontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel over gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
openbare parkeercapaciteit	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeercapaciteit. Algemene gehandicapten parkeerplaatsen en plaatsen met een oplaadpunt voor een elektrische auto in het publieke domein worden hiertoe gerekend.
ov	Openbaar vervoer: stads- en streekvervoer (metro, tram en bus), treinvervoer en openbaar vervoer te water.

paraplubestemmingsplan	Bestemmingsplan waarmee op meerdere reeds vastgestelde bestemmingsplannen regels voor één of meerdere (deel)aspecten - zoals parkeren - worden toegevoegd of gewijzigd.
parkeerbehoefte	Het benodigd aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
parkeerdruk	De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In de gemeente Vlaardingen wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 90% of meer bedraagt.
parkeereis	Het aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen dat ten behoeve van een bepaalde ontwikkeling gerealiseerd dient te worden.
parkeerkencijfer	Op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
parkeernorm	Het aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte eenheid.
parkeerplaats	Een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die wat betreft maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
parkeerregulering	Het pakket van maatregelen waarmee bereikt wordt dat de openbare parkeerruimte binnen bepaalde tijdsvensters hoofdzakelijk gebruikt wordt door de doelgroepen waarvoor deze is beoogd. Hetzij door een stelsel van parkeervergunningen hetzij door het heffen van een parkeertarief.
salderen/ saldering	Het bepalen van de parkeerbehoefte/-eis bij een functiewijziging door de parkeerbehoefte/eis van de nieuwe functie te verminderen met die van de oorspronkelijke functie. Verondersteld wordt dat voor de oorspronkelijke functie voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.
transformatie/ herontwikkeling	Het ingrijpend vernieuwen van een bestaand gebouw, waarbij de oorspronkelijke bestemming gewijzigd wordt. Bijvoorbeeld een pakhuis wordt een appartementencomplex
woning	Een zelfstandige wooneenheid met een eigen adres.

8. Bijlage 2 – Beoordelingsschema's STOMP

Beoordelingscriterium	Mobiliteitsplan niveau i	Mobiliteitsplan niveau ii: Externe bereikbaarheid (van/naar ontwikkeling)	Mobiliteitsplan niveau iii: Interne bereikbaarheid (binnen plangebied)
4.1.1 Beoordeling voetgangersnetwerk	**nvt**		
CROW-richtlijnen	nvt	☐	☐
Logische routes	nvt	☐	☐
Bereikbaarheid voorzieningen	nvt	☐	☐
Oversteekvoorzieningen	nvt	☐	☐
Toegankelijkheid	nvt	☐	☐
Sociale veiligheid	nvt	☐	☐
Indien alle criteria voldoende	**nvt**	**nvt**	☐ **Positief advies aspect lopen**

Beoordelingscriterium	Onderbouwing niveau i	Onderbouwing niveau ii: Externe bereikbaarheid (van/naar ontwikkeling)	Onderbouwing niveau iii: Interne bereikbaarheid (binnen plangebied)
4.2.1 Fietsparkeernormen	☐	nvt	nvt
Vormgeving fietsparkeerplaatsen (3.3.3)	☐	nvt	nvt
Voorwaarden fietsparkeerplaatsen (3.3.3)	☐	nvt	nvt
4.2.2 Beoordeling fietsnetwerk	nvt		
CROW-richtlijnen		☐	☐

Logische routes	☐	☐
Bereikbaarheid voorzieningen	☐	☐
Sociale veiligheid	☐	☐
Paaltjes en obstakels	☐	☐
Indien bovenstaande criteria voldoende	**nvt**	☐ **positief advies aspect fietsen**
4.2.3 Mobiliteitscorrectie extra fietsparkeerplaatsen	☐ Max. 10% reductie bezoekers- en werknemersaandeel autoparkeereis van niet-woonfuncties	nvt
4.2.4 Mobiliteitscorrectie Metropolitane Fietsroute	☐ 5% reductie op totale autoparkeereis van een ontwikkeling binnen de categorie werken	nvt

Beoordelingscriterium	**Mobiliteitsplan niveau ii: Externe bereikbaarheid (van/naar ontwikkeling)**
4.3.1 Mobiliteitscorrectie metro **(binnen 400 meter)**	
Beoordeling looproute	
CROW-richtlijnen	☐
Logische routes	☐
Oversteekvoorzieningen	☐
Toegankelijkheid	☐
Sociale veiligheid	☐
Indien alle criteria voldoende	☐ **25% reductie op totale autoparkeereis**
4.3.1 Mobiliteitscorrectie metro **(binnen 400 – 800 meter)**	

Beoordeling looproute	
CROW-richtlijnen	☐
Logische routes	☐
Oversteekvoorzieningen	☐
Toegankelijkheid	☐
Sociale veiligheid	☐
Beoordeling fietsroute	
CROW-richtlijnen	☐
Logische routes	☐
Sociale veiligheid	☐
Paaltjes en obstakels	☐
Indien alle criteria voldoende	☐ **10% reductie op totale autoparkeereis**

4.3.2 **Mobiliteitscorrectie** tram **(binnen 200 meter)**

Beoordeling looproute	
CROW-richtlijnen	☐
Logische routes	☐
Oversteekvoorzieningen	☐
Toegankelijkheid	☐
Sociale veiligheid	☐
Indien alle criteria voldoende	☐ **5% reductie op totale autoparkeereis**

Beoordelingscriterium	Maximale reductie	Vervangingswaarde
4.4.1 Mobiliteitscorrectie deelauto (appartementencomplex in gereguleerd gebied)	Maximaal 20% reductie op het bewonersaandeel van de autoparkeereis	1 deelauto vervangt 4 reguliere autoparkeerplaatsen
4.4.1 Mobiliteitscorrectie deelauto (overige ontwikkelingen)	Maximaal 10% reductie op het bewonersaandeel van de autoparkeereis	1 deelauto vervangt 4 reguliere autoparkeerplaatsen

Beoordelingscriterium	Mobiliteitsplan niveau i	Mobiliteitsplan niveau ii: Externe bereikbaarheid (van/naar ontwikkeling)	Mobiliteitsplan niveau iii: Interne bereikbaarheid (binnen plangebied)
Autoparkeernormen (zie toetsingskader in hoofdstuk 3)	☐	nvt	nvt
4.5.2 Verkeersaantrekkende werking	nvt	☐	nvt
Beoordeling wegennet			
CROW-richtlijnen	nvt	nvt	☐