

# Gemeente Vlaardingen

## Beleidsregel Parkeernormen 2019



November 2019  
Versie 1.1

## Inhoudsopgave

1	Deel 1 Bestuurlijke toelichting .....	4
1.1	Waarom parkeernormen? .....	4
1.2	Aanleiding voor het opstellen van de beleidsregel Parkeernormen 2019 .....	5
1.3	Parkeernormen en parkeerbeleid .....	6
1.4	Wat houdt de beleidsregel in? .....	7
2	Deel 2 De parkeernormen en hun toepassing .....	8
3	Fase 1a: Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen als basis .....	11
3.1	Mate van stedelijkheid en gebiedsindeling .....	11
3.2	Woningen .....	11
3.3	Parkeernormen voor woningen .....	11
3.4	Parkeernormen overige functies .....	12
3.5	Aanvullende voorwaarden .....	12
3.6	Normen voor fietsparkeren .....	13
3.7	Loopafstanden .....	15
4	Fase 1b: Het toepassingskader .....	16
4.1	Bepaling normatieve parkeerbehoefte .....	16
4.1.1	De relevante gegevens .....	16
4.1.2	De benodigde parkeercapaciteit .....	17
4.1.3	Gelijktijdige aanwezigheid (dubbelgebruik) .....	17
4.1.4	Verrekening parkeerbehoefte bestaande situatie .....	17
4.1.5	Resultaat: het minimale aantal .....	18
4.2	Bepaling parkeereis .....	18
5	Fase 2: Invullen van de parkeereis .....	19
5.1	Stap 1: Realiseren parkeerplaatsen eigen terrein .....	19
5.2	Stap 2: Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen .....	19
5.3	Stap 3: Gebruik openbare parkeervoorzieningen .....	20
6	Fase 3: Maatwerk .....	22
6.1	Vrijstelling parkeereis .....	22
6.2	Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen .....	22
6.3	Speciale maatregelen met betrekking tot automobilititeit .....	22
6.4	Centrum/Stadshart + .....	24
6.5	Gebieden waarin parkeerregulering van kracht is .....	24



6.6	Resterende parkeerbehoefte niet in te vullen bij een uitzonderlijk gemeentelijk of maatschappelijk belang.....	24
Bijlage 1	Begrippenlijst.....	26
Bijlage 2	Parkeernormen auto.....	30
Bijlage 3	Parkeernormen fiets.....	40
Bijlage 4	Voorbeeldtekst.....	43

## 1 Deel 1 Bestuurlijke toelichting

### 1.1 Waarom parkeernormen?

De Gemeente Vlaardingen wil de vraag naar parkeergelegenheid goed faciliteren, maar wel op een zodanige wijze dat de bereikbaarheid van de stad kan worden gewaarborgd en de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft. Parkeernormen zijn ontwikkeld om dit streven te concretiseren.

De parkeernormen die thans in Vlaardingen worden gebruikt zijn opgenomen in de Nota Parkeerbeleid 2008.

In de nota Herijking Parkeerbeleid (vastgesteld in oktober 2017) en in het Actieplan Mobiliteit (vastgesteld 29 november 2018) is aangegeven dat een nota Parkeernormen zal worden opgesteld waarin de beleidsregel voor parkeereisen voor het oprichten van een bouwwerk/gebouw, verandering van een functie en uitbreiding of wijziging van bestaand gebruik zijn vastgelegd.

#### *Visie Openbare Ruimte*

De gemeente Vlaardingen heeft in 2014 de Visie Openbare Ruimte opgesteld. Het stellen van realistische parkeereisen heeft effect op de openbare ruimte. Door bij nieuwe ontwikkelingen een parkeereis te stellen, wordt geborgd dat voldoende parkeergelegenheid gefaciliteerd wordt. Daarmee worden parkeerproblemen in de openbare ruimte voorkomen. Dit draagt bij aan een goede en bruikbare leefomgeving. De parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen is echter ook een potentieel grote ruimtevrager en kan daardoor op gespannen voet staan bij ambities ten aanzien van groen en een klimaatadaptieve openbare ruimte. Tegelijkertijd is er landelijk een grote verstedelijkingsopgave die ook Vlaardingen raakt. Gezien de beperkte ruimte is het noodzakelijk om bij het verder verdichten van de stad tot verstandige en afgewogen keuzes ten aanzien van de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte en dus ook de parkeerbehoefte te komen.

Deze afwegingen vragen om een toegesneden parkeereis die leidt tot een realistisch aantal parkeerplaatsen, zonder daarbij een overmaat aan parkeerplaatsen te realiseren. Bovendien kunnen externe factoren, zoals de nabijheid van een station of alternatieve vormen van mobiliteit leiden tot een lagere parkeerbehoefte. Dat biedt kansen om de (openbare) ruimte op een andere manier in te richten. Onderhavige beleidsregel Parkeernormen 2019 voorziet in toegesneden parkeernormen en flexibiliteit om te komen tot een realistische parkeereis. Dit draagt bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte en kan een stimulans vormen voor andere vormen van mobiliteit.

## 1.2 Aanleiding voor het opstellen van de beleidsregel Parkeernormen 2019

Per 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften in de gemeentelijke bouwverordening van rechtswege komen te vervallen. Hierdoor is er geen rechtsgrond meer voor het kunnen opleggen van parkeernormen bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor een reeds voorziene ontwikkeling. Deze wijziging vloeit voort uit de op 29 november 2014 in werking getreden Reparatielwet BZK 2014. Het paraplubestemmingsplan parkeren voorziet in het opnemen van een algemene parkeerregel in alle geldende bestemmingsplannen. Deze parkeerregel is opgesteld als een open norm 'voorzien in voldoende parkeergelegenheid' waarbij wordt verwezen naar de als beleidsregel vastgestelde parkeernormen. Deze beleidsregel kan afzonderlijk worden herzien zodra daar aanleiding voor is en werkt dan rechtstreeks door, zonder wijzigen van het bestemmingsplan.

In de nota Herijking Parkeerbeleid (oktober 2017) en in de in het Actieplan Mobiliteit opgenomen mobiliteitsagenda (vastgesteld 29 november 2018) is een herziening van de parkeernormen aangekondigd.

De aanleiding voor de beleidsregel wordt mede gevormd door:

- A. De noodzaak voor een parkeerfondsverordening waarin is bepaald hoe het inmiddels opgerichte parkeerfonds wordt gebruikt.
- B. In 2018 zijn nieuwe kencijfers voor het bepalen van de parkeerbehoefte verschenen (CROW publicatie 381, december 2018).
- C. Er is voortschrijdend inzicht omtrent de vertaling van de parkeernormen in een parkeereis.
- D. De behoefte om normen voor fietsparkeren op te nemen.

### A. Parkeerfonds

In 2014 heeft de raad besloten tot het instellen van een parkeerfonds, dat tot doel heeft om, in gevallen waarin er zwaarwegende omstandigheden zijn die het onmogelijk maken om voldoende parkeerplaatsen te realiseren, deze verplichting over te dragen aan de gemeente. Het parkeerfonds wordt gevuld door bijdragen van initiatiefnemers die niet (volledig) kunnen voldoen aan de parkeereis. Ten behoeve van het parkeerfonds wordt een fondsverordening opgesteld. De basis voor een storting in het parkeerfonds ligt in het gegeven dat een initiatiefnemer van een bouwplan niet of niet geheel aan de parkeereis kan voldoen. Of hiervan sprake is, vloeit voort uit de in deze beleidsregel Parkeernormen 2019 opgenomen parkeernormen en het bijbehorend toepassingskader. De parkeerfonds-verordening is een separaat document.

### B. Nieuwe parkeerkencijfers

In 2018 heeft het CROW, het landelijke kenniscentrum op gebied van onder andere verkeer en vervoer, nieuwe parkeerkencijfers uitgebracht. In de beleidsregel Parkeernormen 2019 worden deze nieuwe kencijfers als basis voor

de parkeernormen gebruikt. Voor wonen is naar de specifieke omstandigheden in Vlaardingen gekeken, in het bijzonder het autobezit. Daarmee past Vlaardingen actuele normen toe.

### **C. Van parkeernormen naar parkeereis**

Om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor een plan beschikbaar moeten zijn of komen (de parkeereis), moeten de parkeernormen vertaald worden naar een parkeereis. Daarvoor moet een berekening uitgevoerd worden. Deze berekening verloopt volgens een aantal regels. De afgelopen jaren heeft Vlaardingen deze regels ontwikkeld en in de praktijk gebracht. Ze waren echter nog niet in een beleidsregel gevat. Deze nota voorziet daarin. Tevens zijn deze regels geactualiseerd in het bijzonder waar het gaat om onderbouwde afwijkingen van de verwachte vraag naar parkeerplaatsen, bijvoorbeeld door inzetten van alternatieve vormen van mobiliteit.

### **D. Normen voor fietsparkeren**

De bereikbaarheid van een bestemming per fiets en het kunnen stallen van de fiets is minstens zo belangrijk als per auto. Zowel voor wonen als voor andere bestemmingen zoals winkels en horeca, zijn daarom eisen gesteld aan parkeerruimte voor fietsen. Hierbij heeft Vlaardingen zich gebaseerd op de landelijke kencijfers van het CROW.

## **1.3 Parkeernormen en parkeerbeleid**

De uitgangspunten van het parkeerbeleid zijn de kaders voor de parkeernormen. Dat wil zeggen:

- Vlaardingen streeft naar het bieden van voldoende parkeercapaciteit op een redelijke loopafstand van de bestemming voor bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van huidige doelgroepen te faciliteren binnen de loopafstand die voor de doelgroep als acceptabel wordt beschouwd.
- Duurzame vervoerswijzen worden gestimuleerd. Als door het inzetten hiervan de parkeerbehoefte wordt beperkt, kan langs deze weg aan de parkeereis worden voldaan.
- Vlaardingen zet in op een optimale bezetting van de parkeercapaciteit. Van de initiatiefnemer wordt verwacht dat in de eigen parkeerbehoefte op eigen terrein wordt voorzien. Pas nadat aangetoond is dat niet (geheel) in de parkeerbehoefte voorzien kan worden, wordt gekeken naar mogelijkheden om (een deel van) de nieuwe parkeervraag onder te brengen in en op bestaande parkeervoorzieningen.
- In dicht bebouwde gebieden heeft gebouwde parkeerruimte de voorkeur boven parkeren aan de straat. Dit betekent dat in dicht bebouwde gebieden het gebruik van de openbare ruimte om aan de parkeereis te voldoen zo veel mogelijk wordt beperkt.

Nota Herijking Parkeerbeleid (2017), Actieplan Mobiliteit (2018)

Bij de herijking van het parkeerbeleid zijn de bovengenoemde uitgangspunten van het parkeerbeleid vastgesteld. Deze uitgangspunten zijn ook in lijn met het Actieplan Mobiliteit.

Parkeernormen worden gebruikt voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij (ver)bouwplannen. De parkeernormen zijn voor heel Vlaardingen. Ze zijn toepasbaar in gebieden met en zonder parkeerregulering.

#### **1.4 Wat houdt de beleidsregel in?**

In de beleidsregel is omschreven hoe de parkeerbehoefte voor een ontwikkeling moet worden berekend en hoe die behoefte moet worden vertaald in parkeerplaatsen die voor die ontwikkeling moeten worden aangelegd of beschikbaar moeten zijn (de parkeereis).

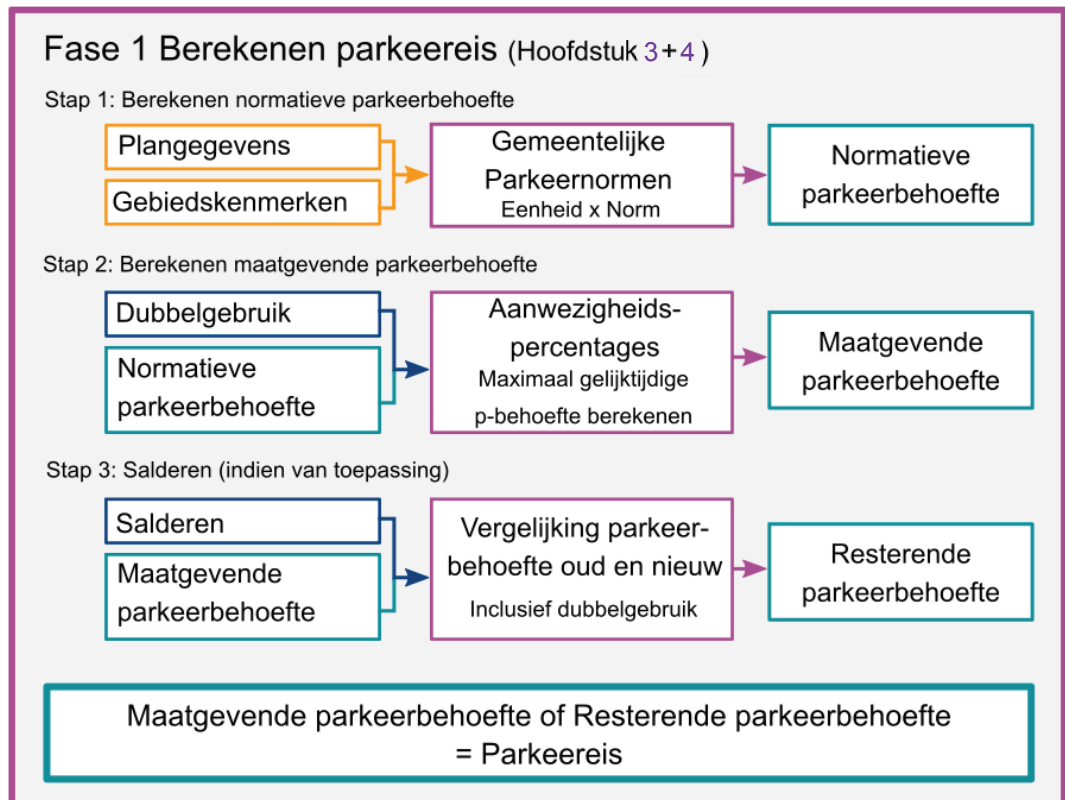
De parkeernormen voor zowel auto- als fietsparkeernormen zijn alleen van toepassing op bouwontwikkelingen en vormen niet de oplossing voor huidige vraagstukken rondom parkeren. De parkeernormen garanderen dat er bij bouwontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Er is ook beschreven in welke gevallen en onder welke condities het College van B&W vrijstelling kan verlenen van de parkeereis en wanneer een bijdrage in het parkeerfonds moet worden gestort. Dit fonds wordt gevuld door bijdragen van initiatiefnemers die niet (volledig) kunnen voldoen aan de parkeereis. In voorliggende beleidsregel wordt geregeld onder welke omstandigheden aan de invulling van (een deel van) de parkeereis kan worden voldaan door een bijdrage aan het parkeerfonds.

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor de parkeerbehoefte. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor de hoogte en het toepassen van parkeercijfers. Deze zijn opgenomen in Publicatie met de titel 'Toekomstbestendig parkeren', in 2018 opgesteld door het CROW. De gemeente Vlaardingen hanteert deze richtlijnen, in combinatie met haar eigen onderzoek en inzichten naar de parkeervraag als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen.

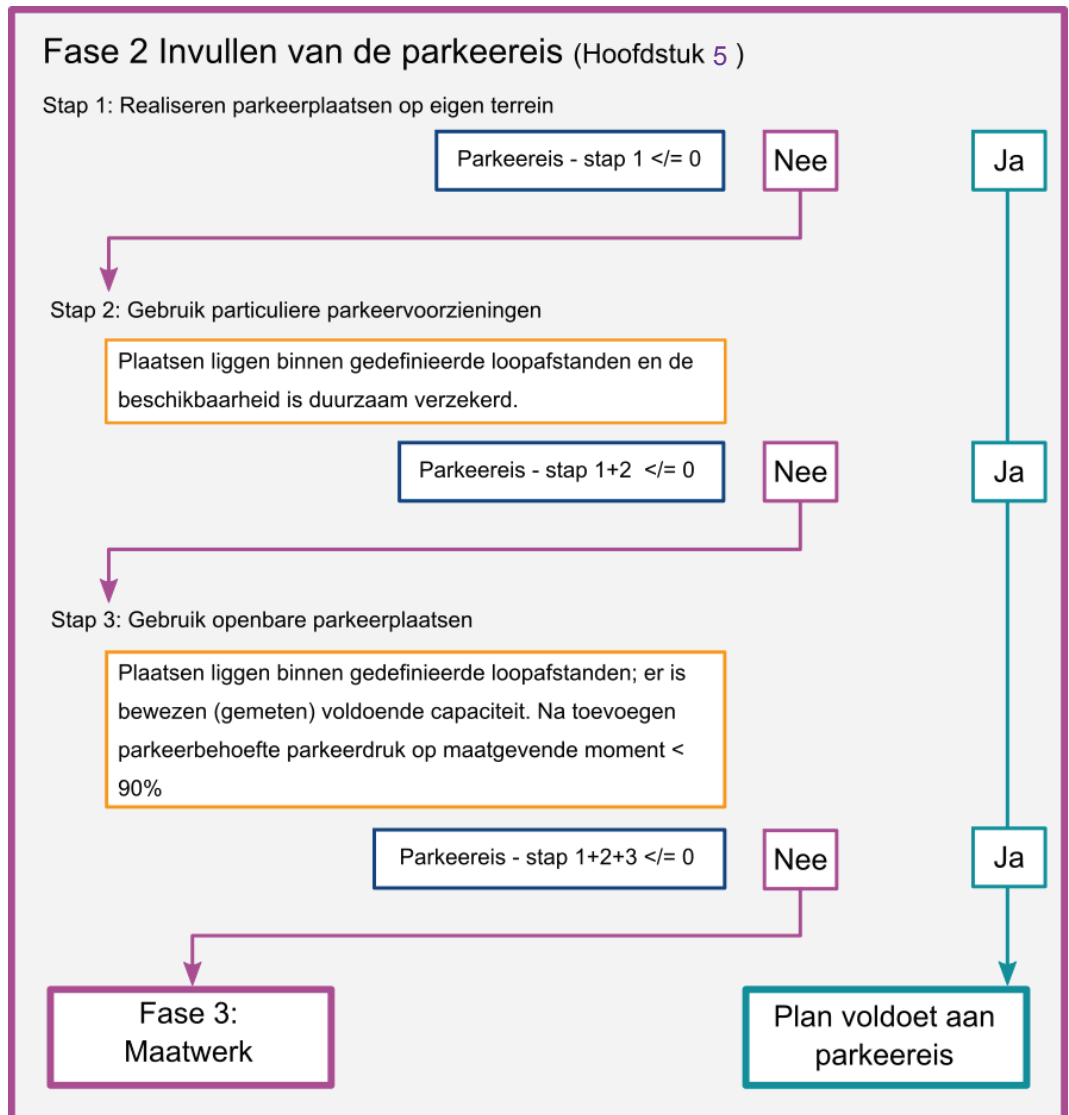
## 2 Deel 2 De parkeernormen en hun toepassing

In de schema's hierna is aangegeven hoe in drie fasen wordt gekomen van het vaststellen van de parkeerbehoefte, het voorzien daarin in de vorm van parkeerplaatsen en de mogelijkheden om via maatwerk te komen tot een aangepaste parkeerbehoefte of invulling daarvan.

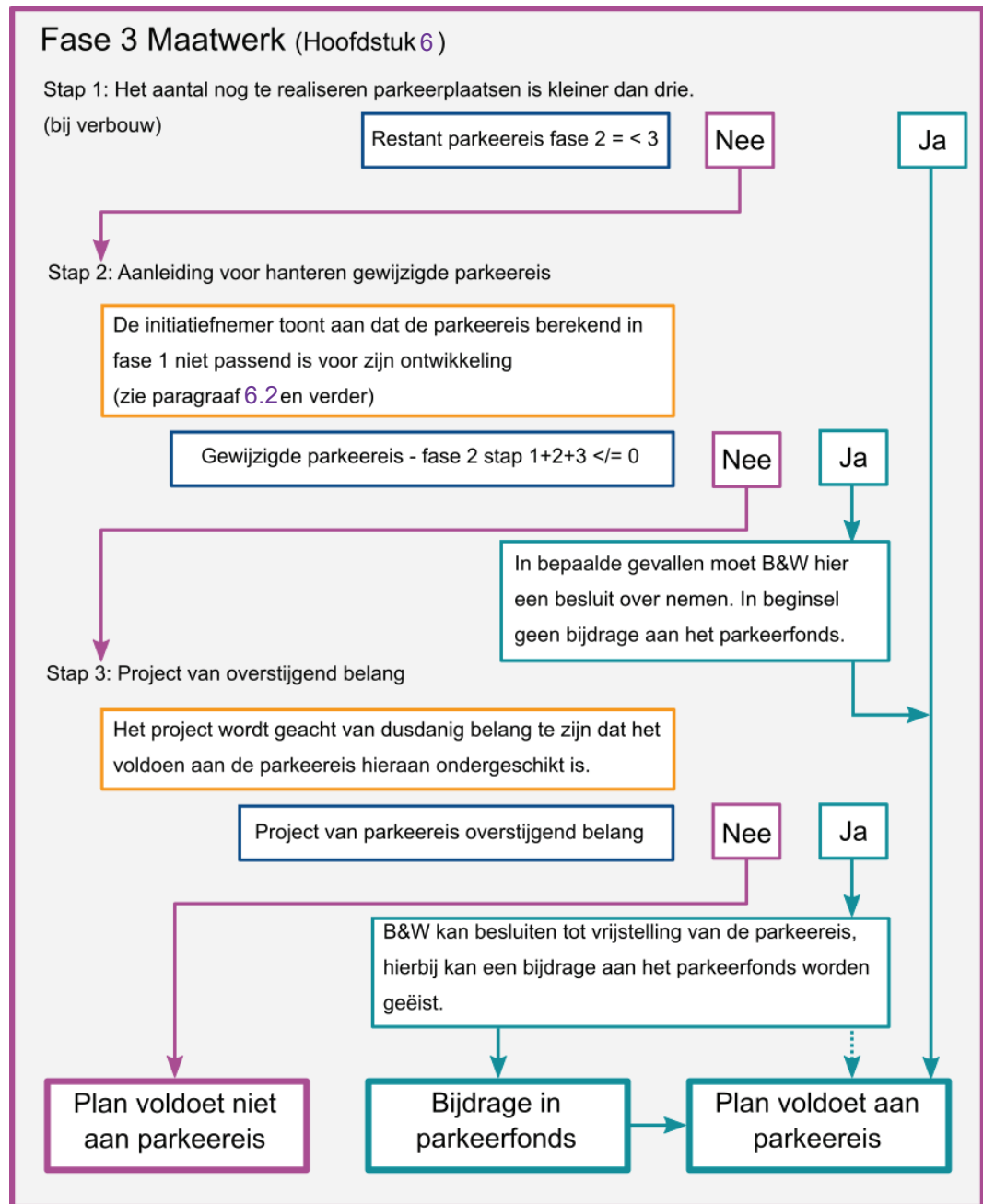


Figuur 1: Fase 1 - Stap 1, 2 en 3 berekening parkeereis





Figuur 2: Fase 2 - Stap 1, 2 en 3 berekening parkeereis



Figuur 3: Fase 3 - Stap 1, 2 en 3 berekening parkeereis

### 3 Fase 1a: Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen als basis

Bouwprojecten of functiewijzigingen (of het nu nieuw- of verbouwactiviteiten zijn) creëren in principe een parkeerbehoefte. Het is mogelijk om deze parkeerbehoefte vooraf te berekenen op basis van zogenaamde 'parkeernormen'.

In dit hoofdstuk gaan we nader in op de verschillende parkeernormen, afhankelijk van het soort en type functie, en hoe om te gaan met bezoekers van die functies, parkeerplaatsen op eigen terrein (opritten e.d.) en loopafstanden.

#### 3.1 Mate van stedelijkheid en gebiedsindeling

Aangezien de parkeerbehoefte afhankelijk is van de locatie van de voorziening en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen wordt bij de toepassing van parkeernormen onderscheid gemaakt naar stedelijkheid en de zone waarin de voorziening gelegen is. De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid, dit is het aantal adressen per km<sup>2</sup> binnen de bebouwde kom. Binnen Vlaardingen geldt een omgevingsadressendichtheid van 2.763<sup>1</sup> adressen/km<sup>2</sup>. Daarmee wordt Vlaardingen als zeer sterk stedelijk aangemerkt. Bij de indeling worden de volgende normgebieden gehanteerd:

- Centrum/ Stadshart+;
- Schil centrum;
- Woonwijken;
- Rest bebouwde kom;
- Buitengebied.

In bijlage 2 is een kaart met de gebiedsindeling opgenomen.

De gebiedsindeling is een resultante van de dominant aanwezige functies in het gebied. Dat brengt met zich mee dat, als door ontwikkeling de dominante functies wijzigen, de gebiedsindeling kan veranderen.

#### 3.2 Woningen

#### 3.3 Parkeernormen voor woningen

De gemeente Vlaardingen wil met de parkeernormen zoveel mogelijk aansluiten bij de daadwerkelijke parkeerbehoefte in de stad. Hiermee wordt de aanleg van teveel capaciteit voorkomen. Daarbij wordt niet uitgegaan van een verder toenemend autobezit. De gemeente gaat ervan uit dat het autobezit de komende jaren niet verder zal groeien en baseert de parkeernormen daarom op de

---

<sup>1</sup> CBS, cijfers 2016

daadwerkelijk gemeten situatie in de stad. Bovendien wordt de mogelijkheid geboden om de parkeernormen naar beneden bij te stellen, wanneer daar aanleiding toe is (zie paragraaf 6.2).

De parkeernorm voor wonen is samengesteld uit en houdt rekening met:

- het gemiddeld autobezit per huishouden (incl. gebruik van leaseauto's);
- de verwachte ontwikkeling van het autobezit;
- de niet-buurtgebonden voertuigen ('bezoekers').

Op basis van het voorgaande is een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor wonen in en buiten het centrum (zie Bijlage 2). Hierbij is rekening gehouden met bezoekers.

### 3.4 Parkeernormen overige functies

Bij ontwikkelingen voor bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en overige functies is met name het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van een nieuwe ontwikkeling of functie van belang bij het bepalen van de hoogte van de normen. Ook de verkeersaantrekkende werking speelt hierbij een rol. In Bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de parkeernormen voor de overige functies in en buiten het centrum. Daar waar de lijst niet voorziet in een parkeernorm wordt verwezen naar de parkeerkcijfers zoals opgenomen in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', CROW-publicatie 381, december 2018.

### 3.5 Aanvullende voorwaarden

Onderstaande aanvullende voorwaarden gelden zowel voor parkeerplaatsen bij woningen als overige functies:

- Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor gehandicapten.
- Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten in principe openbaar toegankelijk zijn.
- Parkeerplaatsen met een oplaadpunt voor een elektrische auto in het publieke domein worden beschouwd als openbare parkeerplaatsen.
- Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt in principe geen extra parkeernorm toegevoegd, tenzij het bedrijfsdeel een substantieel onderdeel uitmaakt van de woning. In dat geval moet de geldende parkeernorm worden toegepast.

#### *Kiss & Ride zones*

De functies kinderdagverblijf en basisschool kennen naast een reguliere parkeernorm ook een parkeernorm voor halen en brengen (Kiss&Ride). Voor de dimensionering van Kiss&Ride-zones wordt aangesloten bij het CROW-rekenprogramma dat is opgenomen in de CROW publicatie 182. Bij de omvang van de Kiss&Ride-zone moet ook het te verwachten mobiliteitsgedrag betrokken worden. Bij deze afweging kan het stimuleren van andere vervoerswijzen, zoals de fiets, ook een rol spelen. Wanneer voor Kiss&Ride gebruik wordt gemaakt van

openbare parkeerplaatsen, mag de parkeerdruk op piekmomenten niet hoger liggen dan 90%.

#### *Laad- en losvoorzieningen*

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.

### **3.6 Normen voor fietsparkeren**

Vlaardingen heeft de ambitie om bij uitstek een fietsstad te zijn.<sup>2</sup> Naast een goed netwerk van fietsverbindingen horen daar goede, veilige stallingsmogelijkheden bij herkomst en bestemming bij. Het Actieplan Mobiliteit geeft ook aan dat rekening gehouden zal worden met elektrische fietsen en “buitenmodel” fietsen zoals bakfietsen.

Artikel 4.31 van het Bouwbesluit 2012 stelt eisen aan de aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen van de buitenberging bij woningen. Om deze reden zijn in deze beleidsregel geen fietsparkeernormen voor de functie wonen opgenomen. Het Bouwbesluit stelt echter geen prestatie-eisen aan berguimtes voor studentenwoningen, aanleunwoningen/serviceflats en verpleeg- en verzorgingstehuizen. Daardoor kan het voorkomen dat op basis van het Bouwbesluit berguimtes niet geschikt zijn voor het stallen van fietsen en bevat deze beleidsregel specifieke fietsparkeernormen voor deze woningtypen (zie Bijlage 3).

Mochten er op enig moment geen voorschriften voor een (fietsen-)berging meer zijn opgenomen in de regeling die het Bouwbesluit 2012 opvolgt, dan geldt bij nieuwbouw van woningen, transformatie of herbestemming tot woningen de parkeereis voor fietsen, bedoeld in Bijlage 3 van deze beleidsregel. In appartementsgebouwen moeten de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden.

#### Wat er onder een fietsparkeerplaats wordt verstaan

Fietsparkeerplaatsen dienen zich in veel verschillende hoedanigheden aan. In deze beleidsregel wordt onder een fietsparkeerplaats een ruimte verstaan die

---

<sup>2</sup> Actieplan Mobiliteit 2018

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 bijvoorbeeld fietsenrekken, fietsennietjes, fietskluisen 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.

In een omgevingsvergunningsaanvraag dient een initiatiefnemer inzichtelijk te maken waar de expliciete en/of impliciete fietsparkeerplaatsen voor de bouwontwikkeling gepositioneerd worden. Voor alle functies geldt een maximale loopafstand zoals opgenomen in Tabel 4 in Bijlage 2, tussen de functie en de fietsparkeerplaatsen. Om tegemoet te komen aan het (toenemend) aantal "buitenmodel" fietsen zoals bakfietsen en om ook scooters te kunnen accommoderen, moet 10% van het aantal plaatsen hiervoor voldoende ruimte bieden.

#### Gebiedsgerichte aanpak bij toepassing van fietsparkeernormen

In de Bijlage 3 is voor een groot aantal functies fietsparkeernormen opgenomen. Binnen het toepassen van deze fietsparkeernormen staat voorop dat een gebiedsgerichte aanpak vereist is om tot een goede afstemming te kunnen komen tussen de vraag naar en het aanbod van fietsparkeerplaatsen. Er zijn drie richtlijnen om tot deze gebiedsgerichte aanpak te kunnen komen.

1. De vraag naar fietsparkeerplaatsen verschilt per locatie en per doelgroep. Bij het bepalen van het aantal fietsparkeerplaatsen en de positionering van deze fietsparkeerplaatsen dient altijd rekening gehouden te worden met de beoogde gebruikersgroepen.
2. Realiseer bij bouwontwikkelingen fietsparkeerplaatsen op dusdanige locaties dat fietsers hier ook daadwerkelijk gebruik van gaan maken. Verkeerd gepositioneerde fietsparkeerplaatsen kunnen tot een situatie leiden waarin er feitelijk voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn, echter worden deze parkeerplaatsen niet of nauwelijks gebruikt.
3. 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. In het autoluw gebied in de binnenstad wordt voor andere functies dan wonen wel een loopafstand voor fietsen gehanteerd van maximaal 100 meter, omdat op bepaalde locaties binnen 50 meter geen mogelijkheden zijn tot het realiseren van fietsparkeerplaatsen.

### 3.7 Loopafstanden

Normen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke afstand (dus niet hemelsbreed) van de bestemming tot de parkeerplaats. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen.

Voor parkeerplaatsen voor fietsen gelden andere loopafstanden dan voor auto's.

De loopafstanden zijn opgenomen in Tabel 4 in Bijlage 2.

## 4 Fase 1b: Het toepassingskader

Uitgangspunt voor de gemeente is dat:

1. de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd;
2. binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd worden (gebruik makend van reeds gebouwde parkeervoorzieningen);
3. aangevuld met mogelijk gebruik van reeds bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Vlaardingen tot een parkeereis komt. De parkeereis wordt stapsgewijs berekend en wordt, naar mate meer projectgegevens bekend zijn steeds concreter. Het proces dat leidt tot benoeming van de parkeereis is weergegeven in Figuur 1. Dit proces wordt hierna stap voor stap toegelicht. Het uitgangspunt hierbij is altijd dat de initiatiefnemer zelf haar eigen parkeereis berekent, deze berekening ter toetsing voorlegt aan de gemeente en de gemeente die berekening toetst. Het proces wordt in dit hoofdstuk verduidelijkt aan de hand van een rekenvoorbeeld, iedere stap wordt aan de hand van dit rekenvoorbeeld toegelicht.

### 4.1 Bepaling normatieve parkeerbehoefte

Zodra een aanvraag wordt gedaan, wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in deze beleidsregel Parkeernormen 2019 genoemde parkeernormen. Het betreft de basis van de berekening van het aantal parkeerplaatsen waarvan de initiatiefnemer tijdens het ontwerpproces kan uitgaan. Dit aantal moet hij realiseren op de ontwikkelingslocatie of vinden binnen de benoemde loopafstanden (afhankelijk van de te faciliteren doelgroepen).

#### 4.1.1 De relevante gegevens

Om een goede parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een project met grondgebonden woningen is dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor campings is dit het aantal standplaatsen.

Hoe meer gegevens, hoe beter

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig (type functie, omvang, beoogd gebruik etc.). Het is van belang om zo concreet mogelijk te benoemen om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal gaan worden. Ook de omvang van de totale ontwikkeling moet worden aangegeven. Bij onzekerheden gaat de gemeente altijd uit van functies en omvang welke leiden tot de hoogste parkeerbehoefte ("worstcaseberekening").



Binnen Vlaardingen zijn zowel voor woningen als overige functies vier verschillende zones met parkeernormen gedefinieerd. Het is noodzakelijk te bepalen in welke zone het plangebied ligt.

In de tabellen met parkeernormen in Bijlage 3 is aangegeven welke invoergegevens zijn benodigd.

#### **4.1.2 De benodigde parkeercapaciteit**

Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm gekozen. Deze wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen, met het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een schouwburg). Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld. Dit wordt de normatieve parkeerbehoefte genoemd.

#### **4.1.3 Gelijktijdige aanwezigheid (dubbelgebruik)**

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, is het mogelijk dat de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet op hetzelfde moment vallen. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

Alleen parkeerplaatsen die feitelijk beschikbaar zijn en blijven voor dubbelgebruik komen in aanmerking voor toepassing van dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers.

In Tabel 6 in Bijlage 2 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per voorziening berekend. Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto of normatieve parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

#### **4.1.4 Verrekening parkeerbehoefte bestaande situatie**

Bij vervangende nieuwbouw, verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande situatie.

Uitgangspunt is dat de normatieve behoefte van het laatste legale gebruik van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de te berekenen normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Dit geldt alleen indien de parkeerplaatsen die in de bestaande situatie gebruikt werden, blijven bestaan en beschikbaar komen voor de nieuwe ontwikkeling. Als een gebouw of terrein vijf jaar of langer ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik. Bij het verrekenen van de parkeerbehoefte van de bestaande situatie dient ook altijd gekeken worden naar het maatgevende moment. Ook voor de bestaande situatie dient derhalve een analyse op basis van aanwezigheidspercentages plaats te vinden. Bij het bepalen of de parkeerplaatsen in de bestaande situatie beschikbaar komen voor de ontwikkeling, wordt tevens de bestaande parkeerdruk betrokken. Bij een parkeerdruk hoger dan 90%, kan de gemeente het gebruik van bestaande parkeerplaatsen voor de ontwikkeling beperken. De invulling hiervan wordt beschouwd als maatwerk en zal per geval worden uitgewerkt.

#### 4.1.5 Resultaat: het minimale aantal

Voor de parkeernormen geldt dat gemeente Vlaardingen werkt met minimumeisen. Dit zijn de minimaal te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen. Wanneer een initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wenst te realiseren is maatwerk mogelijk, maar minder mag niet (tenzij er redenen zijn voor de gemeente om gemotiveerd hiervan af te wijken).

## 4.2 Bepaling parkeereis

De parkeereis is de som van de deeloplossingen die benoemd worden voor het faciliteren van de normatieve parkeerbehoefte. Een zorgvuldige afweging is van groot belang om overdimensionering van het parkeerareaal en dus onnodig ruimtegebruik te voorkomen.

De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen. De vragen zijn:

1. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?
2. Welk deel van de normatieve behoefte kan niet gefaciliteerd worden en moet, onderbouwd, in of op private parkeervoorzieningen gerealiseerd worden?
3. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op openbare parkeervoorzieningen?

## 5 Fase 2: Invullen van de parkeereis

In dit hoofdstuk is beschreven hoe de in hoofdstuk 4 berekende parkeereis ingevuld kan worden. Het proces dat leidt tot invulling van de parkeereis is weergegeven in Figuur 2.

### 5.1 Stap 1: Realiseren parkeerplaatsen eigen terrein

Bij grondgebonden woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Omdat deze voorzieningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden, telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit. In Tabel 3 in Bijlage 2 staan de berekeningsaantallen weergegeven van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Aan de hand hiervan kan de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein worden bepaald.

Bij de dimensionering van het aantal parkeerplaatsen veronderstelt deze beleidsregel dat parkeerplaatsen op eigen terrein in stand gehouden moeten worden (een andere bestemming is niet toegestaan).

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 "parkeren op eigen terrein"-bestand van de gemeente, het zogenaamde POET-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.

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 POET-verplichting). Er bestaat dan geen recht op een parkeervergunning.

### 5.2 Stap 2: Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen

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.

Het gaat hier dus om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages, bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoor tijden parkeerplaatsen te benutten zijn. Het is aan de initiatiefnemer om een (contractuele) afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zodat het door hem benodigde gebruik langdurig (minimaal 10 jaar) is verzekerd. Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij 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. Daarnaast heeft de initiatiefnemer 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 gebieden waarin parkeerregulering al van kracht is, of in de toekomst nog van kracht wordt. De gemeente beoordeelt of de afspraken juridisch houdbaar en duurzaam zijn geborgd.

Zie Bijlage 4 voor concept teksten.

### 5.3 Stap 3: Gebruik openbare parkeervoorzieningen

Nadat de initiatiefnemer heeft aangetoond niet te kunnen voorzien in de additionele parkeerbehoefte op eigen terrein (stap 1), noch in reeds aanwezige gebouwde parkeervoorziening (stap 2) kan de initiatiefnemer beschouwen of in de directe omgeving van de betreffende ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte.

Het is essentieel dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld én dat deze zich binnen de acceptabele loopafstand bevinden (zie tabel loopafstanden in bijlage 2). Dit mede om het beoogde dubbelgebruik te kunnen realiseren. Daarnaast mag de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, nooit hoger uitkomen dan 90%. Het is aan de initiatiefnemer om dit aan te tonen door middel van een parkeerdrukmeting.

Het percentage van 90% houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag 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.

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden de resultaten van het door de initiatiefnemer uit te voeren parkeeronderzoek vergeleken met de in Tabel 6, Bijlage 2 genoteerde aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik. De beschikbare parkeer capaciteit in de openbare ruimte wordt vergeleken met de berekende parkeerbehoefte per moment van de dag.

De initiatiefnemer voert de volgende onderzoeken uit: een 0-meting en een herhaalonderzoek/monitoringsonderzoek. De gemeente Vlaardingen stelt eisen aan de onderzoeksmethode. 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.

## 6 Fase 3: Maatwerk

De werkelijkheid van het parkeren blijkt vaak weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het er om dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid er onder lijden. Niemand heeft wat aan projecten met in de toekomst leegstaande parkeerfaciliteiten, maar ook andersom dienen er geen projecten gerealiseerd te worden die leiden tot een tekort aan parkeergelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving en het openbaar gebied.

Dit hoofdstuk beschrijft de maatwerkmogelijkheden die er zijn bij nieuwe ontwikkelingen. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders goed bekend zijn bij zowel initiatiefnemer als gemeente en wanneer er een open discussie, argumentatie en bewijsvoering mogelijk is. Zie voor de maatwerkmogelijkheden ook Figuur 3.

### 6.1 Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij (ver)bouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 3 parkeerplaatsen, 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. 120m<sup>2</sup>). De in deze paragraaf genoemde vrijstellingen gelden niet voor ontwikkelingen met de functie "wonen".

### 6.2 Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen

Wanneer er een concrete aanleiding is om de berekende parkeerbehoefte voor auto's bij te stellen is het aan de initiatiefnemer om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren. Mogelijke argumenten zijn:

- Speciale maatregelen met betrekking tot automobilititeit
- Uitzonderlijke gebieden en situaties;
- Uitzonderlijk gemeentelijk of maatschappelijk belang

Onderstaand worden deze gronden voor afwijkingen nader toegelicht. In sommige gevallen is een separaat besluit van B&W vereist om de reductie van de parkeereis vast te stellen.

### 6.3 Speciale maatregelen met betrekking tot automobilititeit

Wanneer een initiatiefnemer in zijn ontwikkeling speciale maatregelen treft waardoor de autoafhankelijkheid significant vermindert, kan eventuele bijstelling tot de mogelijkheden behoren. Voorstellen hiertoe dienen door de initiatiefnemer ter toetsing en goedkeuring aan de gemeente te worden voorgelegd. Een voorbeeld is wanneer bij de ontwikkeling van woningen voldoende deelauto's beschikbaar worden gesteld waarvan de gebruiksvoorwaarden aantoonbaar marktconform zijn en de oplossing toekomstvast is.

Bij toetsing houdt de gemeente rekening met het volgende.

*Inzet deelauto-concept*

Deelauto('s) moeten duurzaam beschikbaar zijn voor de gebruikers van de betreffende ontwikkeling. Dat wil zeggen dat er een overeenkomst voor ten minste 10 jaar is, waarin deze beschikbaarheid is geregeld en de kosten vanuit de betreffende ontwikkeling worden gedragen, bijvoorbeeld in de vorm van een langjarige overeenkomst met de VVE. Met de mate waarin een deelauto een of meerdere privé-auto's vervangt, zijn ten tijde van de totstandkoming van deze beleidsregel nog weinig ervaringsgegevens. Als richtlijn geldt dat 1 deelauto 3 privé auto's vervangt. (een netto effect van 2 parkeerplaatsen per deelauto).

*Mobility as Service (MaaS)*

Mobility as a Service staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoop, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een deelauto-concept is één aspect van MaaS, maar ook vormen van openbaar vervoer, of deelfietsen maken deel uit van het concept. Het aanbieden van MaaS zal naar verwachting leiden tot minder behoefte aan parkeerplaatsen. Om die reden biedt de gemeente de ruimte om als MaaS in het kader van een ontwikkeling wordt toegepast, een reductie in het aantal aan te leggen parkeerplaatsen te geven. Daarbij geldt dat er altijd sprake moet zijn van een duurzame beschikbaarheid van MaaS. Dat wil zeggen dat er een overeenkomst voor ten minste 10 jaar is, waarin deze beschikbaarheid is geregeld en de kosten vanuit de betreffende ontwikkeling worden gedragen, bijvoorbeeld in de vorm van een langjarige overeenkomst met de VVE. Het is aan de initiatiefnemer om aan te tonen hoe en in welke mate een duurzame reductie van parkeerplaatsen mogelijk is. Het is aan het College van B&W om de reductie op de parkeerbehoefte door toepassing van MaaS vast te stellen.

*Extra parkeerplaatsen voor fietsen*

Voor de bezoekers of werknemers van een functie is een reductie van de parkeerbehoefte voor auto's mogelijk door de aanleg van extra parkeerplaatsen voor fietsen. 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 oorspronkelijke berekende aantal autoparkeerplaatsen.

Het is aan de initiatiefnemer om aan te tonen hoe en in welke mate een duurzame reductie van autoparkeerplaatsen door aanleg van extra fietsparkeerplaatsen mogelijk is.

#### 6.4 Centrum/Stadshart +

In dit gebied 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 kleiner is dan 3 plaatsen.

##### *Nabijheid openbaar vervoer*

Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd binnen een straal van 400 meter van de in onderstaande tabel opgenomen OV-stations wordt de autoparkeereis verminderd conform deze tabel.

Station Vlaardingen Oost	10%
Station Vlaardingen Centrum	10%
Station Vlaardingen West	10%

#### 6.5 Gebieden 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 langparkeeders (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) en er wordt rekening gehouden 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.

#### 6.6 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 Parkeerfonds. Deze storting heeft tot doel dat de gemeente de parkeereis kan overnemen. 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.

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. Bij de overname van een gedeelte van de parkeereis door de gemeente geldt dat deze uitsluitend plaatsvindt indien na doorlopen van de stappen 1 t/m 3 (onderdeel Maatwerk) is gebleken dat niet in de volledige parkeereis kan worden voorzien.

De in het Parkeerfonds te storten bedragen worden in een Parkeerfondsverordening vastgelegd.

## Bijlage 1 Begrippenlijst

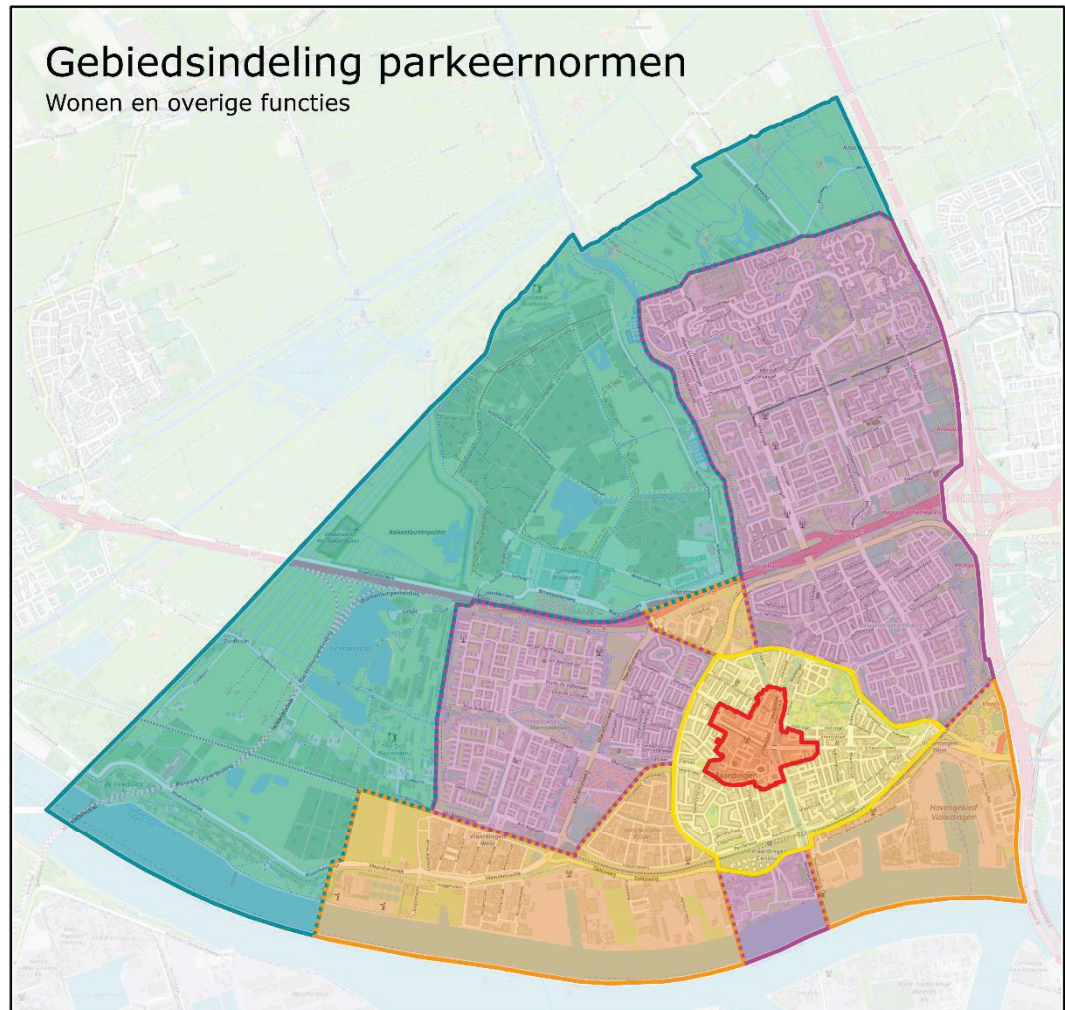
Begrip	Toelichting
Aanleunwoning /serviceflat	In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog relatief mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. Dit type woningen is kleiner dan 90 m <sup>2</sup> (go) en komt onder de volgende benamingen voor: aanleun – of zorgwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat of zelfstandige seniorenwoning.
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte.
Bruto vloeroppervlak (bvo)	Het bruto vloeroppervlak van een gebouw is het vloeroppervlakte inclusief alles, gemeten op vloerniveau, dus inclusief gevels, dragende wanden, vides enzovoort. Een scheidende muur (muur tussen twee zelfstandige delen van een gebouw) telt voor de helft mee bij het berekenen van het bvo. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto vloeroppervlak (bvo) gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Verdere uitleg zie NEN 2580.
College van B&W ontwikkeling	College van burgemeester en wethouders Een ontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur
Dubbelgebruik:	Het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners. Voor dubbelgebruik

	komen alleen daadwerkelijk voor de bestemde doelgroep toegankelijke parkeerplaatsen in aanmerking. Algemene gehandicapten parkeerplaatsen komen in aanmerking voor dubbelgebruik, een parkeerplaats op kenteken niet.
Eigen terrein	Terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstand conform bijlage.
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor 1 gebruiker per parkeerplaats
Frictieleegstand	De gewenste leegstand van parkeerplaatsen op een parkeerlocatie (straat, garage, terrein) waarmee onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt.
Gebiedskenmerken	Informatie over de ligging van het bouwproject. In welk normen gebied is het project gelegen. B.v. centrum of rest bebouwde kom
Gebruiksoppervlakte (go)	De gebruikersoppervlakte wordt gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies.  Bij de bepaling van de go worden niet meegerekend: <ul style="list-style-type: none"> <li>• de oppervlakte van delen van vloeren, waarboven de netto-hoogte kleiner is dan 1,5 m, met uitzondering van vloeren onder trappen, hellingbanen e.d.;</li> <li>• een liftschacht;</li> <li>• een trapgat, schalmgat of vide, indien de oppervlakte daarvan groter is dan of gelijk is aan 4 m<sup>2</sup>;</li> <li>• een vrijstaande bouwconstructie (niet zijnde een trap) indien de horizontale doorsnede daarvan groter is dan of gelijk is aan 0,5 m<sup>2</sup>;</li> <li>• een leidingschacht, indien de horizontale doorsnede daarvan groter is dan of gelijk is aan 0,5 m<sup>2</sup>;</li> <li>• een dragende binnenwand.</li> </ul>
Gereguleerd gebied	Het gebied waar conform de vigerende Verordening parkeerregulering en






	parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit betaald parkeren van de gemeente Vlaardingen sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbendenparkeren.
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 functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Maatgevend moment	Het tijdstip waarop de grootste gezamenlijke parkeerbehoefte wordt verwacht.
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.
Niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is
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.
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.
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 totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw- of

	nieuwbouwprojecten of functiewijzigingen verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerkencijfers	De in de CROW publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'- nummer 381 beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeernormen	Normen voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie van deze ontwikkelingen, zoals voor de auto en voor de fiets opgenomen in de bijlage.
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 tijdvensters hoofdzakelijk gebruikt wordt door de doelgroepen waarvoor deze is beoogd. Hetzij door een stelsel van parkeervergunningen hetzij door het heffen van een parkeertarief.
Plangegevens	De ontwikkeling uitgedrukt in cijfers relevant tot de norm eenheden. B.v. aantal woningen en oppervlakte per woning, oppervlakte winkel of kantoor in vierkante meter bvo enz.
POET	Afkorting voor 'parkeren op eigen terrein'.
Publieke/ collectieve voorzieningen	Voorziening die door de overheid is geregeld en iedereen ten goede komt
Winkel vloeroppervlak	Oppervlak van detailhandel functie dat publiek toegankelijk is.

## Bijlage 2 Parkeernormen auto



Figuur 4: Normgebiedenindeling

	Gebiedstype
	Centrum/ Stadshart +
	Schil centrum
	Woonwijken
	Rest bebouwde kom
	Buitengebied

Tabel 1: Normgebieden voor wonen en overige functies

Parkeernormen wonen	Eenheid	Centrum/ Stadshart +	Schil centrum	Woonwijken	Rest bebouwde kom en buitengebied	Aandeel bezoek*
<b>Wonen<sup>3</sup></b>						
<b>Huur</b>						
<50m <sup>2</sup>	per woning		0,7		1,0	0,2
50m <sup>2</sup> / 75m <sup>2</sup>	per woning		0,9		1,2	0,2
75m <sup>2</sup> / 100m <sup>2</sup>	per woning		1,1		1,4	0,2
100m <sup>2</sup> / 125m <sup>2</sup>	per woning		1,3		1,6	0,2
>125m <sup>2</sup>	per woning		1,5		1,8	0,2
<b>Koop</b>						
<50m <sup>2</sup>	per woning		0,7	0,9	1,2	0,2
50m <sup>2</sup> / 75m <sup>2</sup>	per woning		0,9	1,1	1,4	0,2
75m <sup>2</sup> / 100m <sup>2</sup>	per woning		1,1	1,3	1,6	0,2
100m <sup>2</sup> / 125m <sup>2</sup>	per woning		1,3	1,5	1,8	0,2
125m <sup>2</sup> / 150m <sup>2</sup>	per woning		1,5	1,7	2,0	0,2
>150	per woning		1,7	1,9	2,2	0,2
<b>Wonen bijzonder</b>						
Kamerverhuur zelfstandig	per kamer	0,4	0,5	0,6	0,6	0,2
Kamerverhuur niet-zelfstandig	per kamer	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	per wooneenheid	0,2	0,2	0,9	1,0	0,2

\*verwerkt in de parkeernormen

Tabel 2: Parkeernormen wonen

### Toelichting:

De normcijfers zijn gebaseerd op het gemiddelde autobezit in Vlaardingen bij huurwoningen en koopwoningen, respectievelijk 0,9 en 1,3 per huishouden. Dit onderscheid is gemaakt, omdat uit analyse van de CBS-gegevens een relatie tussen autobezit per buurt en de samenstelling van de woningvoorraad in termen van huur of koop blijkt. Om de differentiatie tussen woninggrootte te kunnen aangeven is gebruik gemaakt van het gemiddelde woonoppervlak van een woning in Vlaardingen. Deze ligt volgens het CBS rond de 100 vierkante meter. De normen zijn naar boven en beneden afgestemd door het toepassen van dezelfde bandbreedte die gehanteerd wordt door het CROW. De cijfers zijn inclusief een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning.

De analyse van de verhouding tussen huur- en koopwoning en het gemiddeld autobezit toont aan dat wijken met een hoog percentage huurwoningen een gemiddeld lager autobezit hebben en dat wijken met een hoog percentage koopwoningen juist een gemiddeld hoger autobezit hebben. Hierbij zijn enkele uitzonderingen te zien rondom het centrum. Hier is het autobezit relatief laag, maar is het percentage huur- en koopwoningen in evenwicht. Dit heeft ervoor

<sup>3</sup> De verschillende woonoppervlakte betreffen gebruiksoppervlakte (go)

gezorgd dat deze gebieden dezelfde normen hebben gekregen voor koop en huur.

#### Aanleunwoning /serviceflat

In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog relatief mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. Dit type woningen is kleiner dan 90 m<sup>2</sup> (go) en komt onder de volgende benamingen voor: aanleun – of zorgwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat of zelfstandige seniorenwoning.

#### Kamerverhuur zelfstandige

De verhuur van een woonruimte voor maximaal één persoon welke geen eigen toegang heeft tot de openbare ruimte en welke beschikt over eigen wezenlijke voorzieningen -zoals sanitair, kookgelegenheid, wasgelegenheid- buiten die woonruimte.

#### Kamerverhuur niet zelfstandige

De verhuur van een woonruimte voor maximaal één persoon welke geen eigen toegang heeft tot de openbare ruimte en welke niet kan worden bewoond, zonder dat deze daarbij afhankelijk is van wezenlijke voorzieningen -zoals sanitair, kookgelegenheid, wasgelegenheid- buiten die woonruimte.

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeercapaciteit van opritten en garages bij woningen.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	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	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
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 3: Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

#### Loopafstanden

Hoofd functie	Auto	Fiets	Eenheid
Wonen			
- centrum	300	50	Meter
- woonwijken	150	50	Meter
- overig	150	50	Meter
Supermarkten			
- centrum/ schil centrum	600	50	Meter
- rest bebouwde kom	200	50	Meter





Gemeente Vlaardingen

- buitengebied	200	50	Meter
Winkelen			
- centrum/ schil centrum	600	100	Meter
- rest bebouwde kom	400	100	Meter
- buitengebied	200	50	Meter
Werken			
- centrum/ schil centrum	800	50	Meter
- rest bebouwde kom	400	50	Meter
- buitengebied	200	50	Meter
Ontspanning			
- centrum/ schil centrum	600	50	Meter
- rest bebouwde kom	200	50	Meter
- buitengebied	100	50	Meter
Gezondheidszorg*			
- alle gebieden	100	50	Meter
Onderwijs			
- alle gebieden	100	50	Meter

**Tabel 4: Loopafstanden voor auto en fiets**

\*voor personeel gelden afstanden van de categorie "Werken".

Parkeernormen Overige functies

Parkeernormen Vlaardingen	Eenheid	Centrum/ Stadshart +	Schil centrum	Woonwijken en rest bebouwde kom	Buiten- gebied	aandeel bezoekers
<b>Werken</b>						
kantoor (zonder baliefunctie), bijvoorbeeld administratief en zakelijk	per 100 m2 bvo	0,9	1,2	1,2	2,6	5%
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m2 bvo	1,2	1,4	1,7	3,6	20%
bedrijf arbeidsintensief/ bezoeker extensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 bvo	1,3	1,6	1,9	2,4	5%
bedrijf arbeidsextensief/ bezoeker extensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 bvo	0,6	0,8	0,9	1,1	5%
bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 bvo	0,9	1,2	1,4	2,0	9%
<b>Winkels</b>						
buurtsupermarkt	per 100 m2 bvo	1,4	2,0	2,6	n.v.t.	89%
fullservice supermarkt	per 100 m2 bvo	2,7	3,5	4,2	n.v.t.	93%
grote supermarkt XL	per 100 m2 bvo	5,1	5,8	6,6	n.v.t.	93%
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,7	5,1	n.v.t.	80%
groothandel algemeen	per 100 m2 bvo	n.v.t.	5,4	5,5	n.v.t.	80%
binnenstad/hoofdwinkelcentrum	per 100 m2 bvo	3,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	92%
buurt- en dorpscentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,8	3,4	n.v.t.	72%
wijkcentrum (klein)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	3,3	4,1	n.v.t.	76%
wijkcentrum (gemiddeld)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	3,9	4,6	n.v.t.	79%
wijkcentrum (groot)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,3	5,1	n.v.t.	81%
stadsdeelcentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,7	5,7	n.v.t.	85%
weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum) <sup>4</sup>	per 100 m2 bvo	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	85%
kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	n.v.t.	0,9	1,9	2,3	89%
bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	n.v.t.	3,1	4,6	9,3	92%
woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,2	5,2	95%
meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m2 bvo	n.v.t.	1,5	1,8	n.v.t.	93%

<sup>4</sup> 1 m 1 kraam = 6 m 2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).

Parkeernormen Vlaardingen	Eenheid	Centrum/ Stadshart +	Schil centrum	Woonwijken en rest bebouwde kom	Buiten- gebied	aandeel bezoekers
winkelboulevard	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,8	3,2	n.v.t.	94%
outletcentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	7,6	8,3	10,4	94%
bouwmart	per 100 m2 bvo	n.v.t.	1,5	2,0	2,5	87%
tuincentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,1	2,3	2,9	89%
groencentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,1	2,4	2,9	89%
<b>Ontspanning</b>						
bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,4	0,7	0,9	1,4	97%
museum	per 100 m2 bvo	0,4	0,6	1,0	n.v.t.	95%
bioscoop	per 100 m2 bvo	2,6	6,5	9,1	13,7	94%
filmtheater/filmhuis	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	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%
dansstudio	per 100 m2 bvo	1,2	3,0	4,2	7,4	93%
fitnesstudio/sportschool	per 100 m2 bvo	1,1	2,6	3,7	6,5	87%
fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	1,3	3,4	4,8	7,4	90%
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	8,8	10,3	99%
sauna, hammam	per 100 m2 bvo	2,1	3,8	5,5	7,3	99%
sporthal	per 100 m2 bvo	1,5	2,1	2,7	3,5	96%
sportzaal	per 100 m2 bvo	1,1	1,9	2,7	3,6	94%
tennishal	per 100 m2 bvo	0,3	0,4	0,4	0,5	87%
squashhal	per 100 m2 bvo	1,5	2,3	2,6	3,2	84%
zwembad overdekt	per 100 m2 bvo	n.v.t.	9,8	10,6	13,3	97%
zwembad openlucht	per 100 m2 bvo	n.v.t.	9,0	11,5	15,8	99%
zwemparadijs	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	1,2	1,4	1,7	2,1	98%
kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,1	2,4	2,8	98%
ski- snowboardhal	per 100 m2	n.v.t.	n.v.t.	2,4	n.v.t.	98%

Parkeernormen Vlaardingen	Einheid	Centrum/ Stadshart +	Schil centrum	Woonwijken en rest bebouwde kom	Buiten- gebied	aandeel bezoekers
	sneeuw <sup>5</sup>					
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m2 bvo	2,9	3,7	4,4	5,1	97%
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	6,0	98%
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,2	1,7	2,2	2,8	89%
biljart-/snookercentrum	per tafel	0,7	0,9	1,1	1,8	87%
sportveld	per hectare netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
attractie- dieren en pretpark	per hectare netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
stadion	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	99%
jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	
golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	46,1	56,2	93%
golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 ha	n.v.t.	n.v.t.	90,1	118,3	98%
Kinderboerderij stadsboerderij	per gemiddelde boerderij	2,9	3,7	4,4	5,1	97%
manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
dierenpark	per ha. netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
attractie- en pretpark	per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	99%
volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,1	1,2	1,5	100%
plantentuin botanische tuin	per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	
<b>Horeca</b>						
camping (kampeerterrein)		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	91%
1* hotel	per 10 kamers	0,4	0,8	2,3	4,5	77%
2* hotel	per 10 kamers	1,4	2,2	3,9	6,3	80%
3* hotel	per 10 kamers	2,0	3,1	4,7	6,8	77%
4* hotel	per 10 kamers	3,2	4,9	6,8	9,0	73%
5* hotel	per 10 kamers	5,0	7,6	10,1	12,6	65%
café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	5,0	5,0	6,0	n.v.t.	90%
restaurant	per 100 m2 bvo	9,0	9,0	13,0	n.v.t.	80%
discotheek	per 100 m2 bvo	3,6	7,2	10,7	20,8	99%
evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	per 100 m2 bvo	4,0	5,5	7,5	n.v.t.	99%
<b>Gezondheid</b>						
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,0	2,4	3,3	57%
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,0	1,2	1,4	2,0	57%

<sup>5</sup> exclusief oefenpistes

Parkeernormen Vlaardingen	Einheid	Centrum/ Stadshart +	Schil centrum	Woonwijken en rest bebouwde kom	Buiten- gebied	aandeel bezoekers
consultatiebureau	per behandelkamer	1,1	1,3	1,5	2,2	50%
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,2	1,5	1,9	2,2	38%
tandartsenpraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,4	1,7	2,0	2,7	47%
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,3	1,5	1,8	2,5	55%
apotheek	per apotheek	2,1	2,6	3,0	n.v.t.	45%
ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,2	1,3	1,5	2,0	29%
crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	99%
begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	2,2	3,3	3,7	37%
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%
<b>Onderwijs</b>						
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	
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%
hogeschool	per 100 leerlingen	7,5	8,1	8,6	10,9	72%
universiteit	per 100 leerlingen	10,6	12,2	13,3	16,8	48%
avondonderwijs	per 10 studenten	3,6	4,5	5,4	10,5	95%

Tabel 5: Parkeernormen overige functies

### Aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0% <sup>6</sup>	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0% <sup>7</sup>	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0% <sup>6</sup>	0% <sup>8</sup>
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0% <sup>7</sup>
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/ theater/ podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/ maatschap/ therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/ verzorgingstehuis/ aanleunwoning/ verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
café	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%

**Tabel 6: Aanwezigheidspercentages**

<sup>6</sup> Indien zaterdag open 100%

<sup>7</sup> Indien 's avond open 70%

<sup>8</sup> Indien koopzondag 100%

### Alternatieve eenheden

In onderstaande tabel zijn de alternatieve eenheden genoemd die gebruikt kunnen worden, wanneer de basiseenheid op grond waarvan de parkeernorm wordt berekend niet bekend is.

Auto	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3
Kantoor (personeel)	per 100 m2 bvo	4 arbeidsplaatsen	
Basisschool (leerlingen)	per leslokaal	0,4 leslokalen	
Basisschool (medewerkers)	per leslokaal		
Middelbare scholen (leerlingen)	per 100 leerlingen	1 leslokaal	16,5 leerlingen
Middelbare scholen (medewerkers)	per 100 leerlingen		
ROC (leerlingen)	per 100 leerlingen		
ROC (medewerkers)	per 100 leerlingen		
Winkelcentrum	per 100 m2 bvo	80 m2 vvo	0,56 winkels
Supermarkt	per 100 m2 bvo	80 m2 vvo	0,5 kassa
Bouwmarkt	per 100 m2 bvo	90 m2 vvo	
Tuincentrum	per 100 m2 bvo	80 m2 bvo (binnen)	80 m2 vvo (totaal)
Apotheek (bezoekers)	per apotheek	4 kassa's	12 medewerkers
Apotheek (medewerkers)	per apotheek		
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	0,35 locatie	
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	120 zitplaatsen	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	per behandelkamer	1,33 behandelkamers	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	per behandelkamer		
Ziekenhuis (bezoekers)	per 100 m2 bvo	1,33 bedden	
Ziekenhuis (medewerkers)	per 100 m2 bvo		
Restaurant (eenvoudig)	per 100 m2 bvo	13 tafels	50 stoelen
Restaurant (luxe)	per 100 m2 bvo	6,5 tafels	25 stoelen
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	1000 leden	
Bioscoop	per 100 m2 bvo	0,15 zalen	33 stoelen
Fitness	per 100 m2 bvo	6 apparaten	
Sporthal	per 100 m2 bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie
Sportveld	per hectare netto terrein	1,15 velden	
Sportzaal	per 100 m2 bvo	0,26 kleedkamers	0,05 locatie
Theater	per 100 m2 bvo	0,5 zalen	300 m2 bvo

Tabel 7: Alternatieve eenheden voor de auto

## Bijlage 3 Parkeernormen fiets

Parkeernormen fiets op basis van de in februari 2019 gepubliceerde parkeerkencijfers van het CROW "fietsberaad".

	Eenheid	Centrum/ Stadshart +	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Overig en buitengebied
<b>Wonen</b>					
Rij- en vrijstaande woning <sup>9</sup>	per kamer	1,00	1,00	1,00	1,00
Appartement (met fietsenberging) <sup>3</sup>	per kamer	0,75	0,75	0,75	0,75
Appartement (zonder fietsenberging) <sup>3</sup>	per kamer	0,25	0,25	0,25	0,25
Studentenhuis	per kamer	1,00	1,00	1,00	1,00
Aanleunwoning/service-flat, verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	1,00	1,00	1,00	1,00
Bezoekers (in openbare ruimte)	per woning	1,00	1,00	0,50	0,50
<b>Werken</b>					
Kantoor (personeel)	per 100 m2 bvo	2,00	2,00	1,50	0,90
Kantoor met balie (bezoekers)	per balie	6,00	6,00	6,00	6,00
<b>Winkels</b>					
Winkelcentrum	per 100 m2 bvo	2,50	2,50	2,50	2,50
Supermarkt	per 100 m2 bvo	2,70	2,70	2,70	2,70
Bouwmarkt	per 100 m2 bvo	0,25	0,25	0,25	0,25
Tuincentrum	per 100 m2 bvo	0,25	0,25	0,25	0,25
<b>Ontspanning</b>					
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	3,00	3,00	3,00	
Bioscoop	per 100 m2 bvo	7,80	4,30	1,40	
Fitness	per 100 m2 bvo	5,00	3,70	2,00	
Museum	per 100 m2 bvo	0,90	0,90	0,90	
Sporthal	per 100 m2 bvo	2,50	2,50	2,50	
Sportzaal	per 100 m2 bvo	4,00	4,00	4,00	
Stadion	per 100 zitplaatsen	9,00	9,00	9,00	
Theater	per 100 zitplaatsen	24,00	21,00	18,00	
Zwembad (openlucht)	per 100 m2 bassin	28,00	28,00	28,00	
Zwembad (overdekt)	per 100 m2 bassin	20,00	20,00	20,00	
Sportveld	ha netto terrein	50,00	61,00	61,00	
Stedelijke evenement	per 100 bezoekers	32,00	32,00	32,00	

<sup>9</sup> Normen hanteren conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen. Wanneer dit artikel niet meer van kracht is gebruik maken van de in de tabel weergegeven normen.



<b>Horeca</b>					
Fastfoodrestaurant	per locatie	10,00	10,00	3,50	2,50
Restaurant (eenvoudig)	per 100 m2 bvo	7,00	7,00	7,00	7,00
Restaurant (luxe)	per 100 m2 bvo	2,00	2,00	2,00	2,00
<b>Gezondheid</b>					
Ziekenhuis (bezoekers)	per 100 m2 bvo	0,40	0,40	0,40	
Ziekenhuis (medewerkers)	per 100 m2 bvo	0,60	0,60	0,60	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	per 100 m2 bvo	1,30	1,30	1,30	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	per 100 m2 bvo	0,40	0,40	0,40	
Apotheek (bezoekers)	per locatie	7,00	7,00	7,00	
Apotheek (medewerkers)	per locatie	4,00	4,00	4,00	
Kerk/moskee	per 100 zitplaatsen	30,00	30,00	30,00	
Begraafplaats/crematorium	per gelijktijdige plechtigheid	5,00	5,00	5,00	
<b>Fiets specifiek</b>					
Busstation	per halterende buslijn	42,00	42,00	n.v.t.	
Carpoolplaats	per autoparkeerplaats	n.v.t.	n.v.t.	0,80	
<b>Onderwijs</b>					
Middelbare school (leerlingen)	per 100 m2 bvo	10,00	10,00	10,00	
Middelbare school (medewerkers)	per 100 m2 bvo	0,60	0,50	0,40	
ROC (leerlingen)	per 100 m2 bvo	12,00	12,00	12,00	
ROC (medewerkers)	per 100 m2 bvo	0,90	0,90	0,90	
	<b>Schoolgrootte (aantal leerlingen)</b>	<b>&lt; 250</b>	<b>250 -500</b>	<b>&gt; 500</b>	
Basisschool (leerlingen)	per 10 leerlingen	4,30	5,00	6,20	
Basisschool (medewerkers)	per 10 leerlingen	0,40	0,40	0,40	

**Tabel 8: Parkeernormen fiets**

Alternatieve eenheden fiets

In onderstaande tabel zijn de alternatieve eenheden genoemd die gebruikt kunnen worden, wanneer de basiseenheid op grond waarvan de parkeernorm wordt berekend niet bekend is.

<b>Fiets</b>	<b>Eenheid 1</b>	<b>Eenheid 2</b>	<b>Eenheid 3</b>
Kantoor (personeel)	per 100 m2 bvo	4 arbeidsplaatsen	
Basisschool (leerlingen)	per 10 leerlingen	0,4 leslokalen	
Middelbare school (medewerkers)	per 100 m2 bvo	1 leslokaal	16,5 leerlingen
Winkelcentrum	per 100 m2 bvo	80 m2 vvo	0,56 winkels
Supermarkt	per 100 m2 bvo	80 m2 vvo	0,5 kassa
Bouwmarkt	per 100 m2 bvo	90 m2 vvo	

Fiets	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3
Tuincentrum	per 100 m2 bvo	80 m2 vvo binnen	80 m2 vvo totaal
Apotheek (medewerkers)	locatie	4 kassa's	12 medewerkers
Begraafplaats	gelijktijdige	0,35 locatie	
Crematorium	plechtigheid	120 zitplaatsen	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	per 100 m2 bvo	1,33 behandel kamers	
Ziekenhuis (bezoekers)	per 100 m2 bvo	1,33 bedden	
Fastfoodrestaurant	locatie	15,6 tafels	60 stoelen
Restaurant (eenvoudig)	per 100 m2 bvo	13 tafels	50 stoelen
Restaurant (luxe)	per 100 m2 bvo	6,5 tafels	25 stoelen
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	1000 leden	
Bioscoop	per 100 m2 bvo	0,15 zalen	33 stoelen
Fitness	per 100 m2 bvo		
Sporthal	per 100 m2 bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie
Sportzaal	per 100 m2 bvo	0,26 kleedkamers	0,05 locatie
Theater	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m2 bvo

Tabel 9: Alternatieve eenheden voor de fiets

## Bijlage 4 Voorbeeldtekst

### Tekst in overeenkomst indien gebruik gemaakt wordt van parkeerplaatsen in de omgeving.

Initiatiefnemer zal (potentiele) kopers/huurders van de woningen in het Exploitatiegebied informeren dat voor de woningen de gemeentelijke parkeerverordening van toepassing is, dat woningen beschikken over een eigen parkeergelegenheid, hetgeen betekent dat bewoners van deze woningen niet in aanmerking komen voor een (eerste) parkeervergunning < optioneel: mocht in de omgeving gereguleerd parkeren worden ingevoerd > .

Ontwikkelaar is verplicht voor deze woningen ten minste XX parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Hieronder wordt (ook) verstaan het faciliteren van xx parkeerplaatsen in een parkeervoorziening op een afstand van ten hoogste de in deze beleidsregel Parkeernormen 2019 geldende afstand voor de betreffende functie, van de woningen. Deze parkeerplaatsen moeten duurzaam beschikbaar zijn. Dit houdt ten minste in dat:

- ontwikkelaar een overeenkomst aangaat met de aanbieder van de parkeerplaatsen voor de duur van ten minste 10 jaren.
- In deze overeenkomst redelijke voorwaarden zijn opgenomen voor het gebruik van de parkeerplaatsen (waaronder een redelijke vergoeding).
- De overeenkomst bij de koop of huurovereenkomst wordt gevoegd ter informatie
- Mochten de parkeerplaatsen worden opgeheven, er voor vervangende parkeergelegenheid wordt gezorgd.

Indien gebruik gemaakt wordt van parkeerplaatsen in de omgeving:

Ontwikkelaar zal potentiële kopers en huurders actief informeren over het feit dat er geen parkeerplaatsen in het Project of directe omgeving worden gerealiseerd en tevens informeren dat ontwikkelaar het daartoe zal leiden dat voor gebruikers van het Project tenminste XX abonnementen voor parkeerplaatsen in parkeergarages in de directe omgeving verkrijgbaar zullen zijn. Ontwikkelaar zal voorts de koper of huurders informeren dat de bedoelde XX parkeerplaatsen worden beschouwd aan een totaal behorende bij alle woningen en dat een eventuele verplichting tot het verstrekken van een tweede parkeervergunning voor bewoners pas ontstaat indien en zolang als deze parkeerplaatsen allemaal

voor de woningen in gebruik zijn. Ontwikkelaar zal bewijs van bedoelde informatie voor potentiële kopers en huurders verstrekken aan de Gemeente vóór aanvang van verkoop en/of verhuur van de bedoelde woningen in het Exploitatiegebied. De Gemeente heeft geen verplichtingen tegenover ontwikkelaar en/of de bedoelde bewoners inzake het verkrijgen van de in dit lid bedoelde parkeerplaatsen.

#### Handreiking voor overeenkomst inzake inzet deelauto's

De afspraken hieromtrent kunnen een onderdeel zijn van de anterieure overeenkomst of samenwerkingsovereenkomst en dan zijn het enkele artikelen, maar een aparte overeenkomst kan ook. Er komt bijvoorbeeld aan de orde:

- Dat ontwikkelaar onderkent dat de gemeente de beleidsregel <\*> heeft vastgesteld;
- Dat deze beleidsregel in de toekomst kan wijzigen;
- Dat in de beleidsregel is voorzien in de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren indien er wordt voorzien in deelauto's;
- Dat ontwikkelaar heeft aangegeven van deze mogelijkheid gebruik te willen maken;
- Dat ontwikkelaar zich met deze overeenkomst verbindt jegens de gemeente om het conform de huidige, dan wel toekomstige beleidsregel te bepalen aantal deelauto's op de locatie <\*> gedurende een periode van <\*> aanwezig te laten zijn en ter beschikking te stellen aan <\*>;
- Dat ontwikkelaar zich jegens de gemeente verplicht op de locatie <\*> gedurende <\*> niet voor andere doeleinden te gebruiken of te laten gebruiken dan voor het stallen van deelauto's.
- Dat ontwikkelaar deze verplichtingen zal doorleggen aan <\*> door middel van een ten gunste van de gemeente werkend derdenbeding, op straffe van een boete ter grootte van <\*>.