



Parkeernormen 2023

Colofon

Parkeernormen gemeente Capelle aan den IJssel 2023
Vastgesteld door de gemeenteraad op

Opgesteld in samenwerking tussen Sweco Nederland en gemeente Capelle aan den IJssel
Aantal pagina's: 56

Inhoudsopgave

1	Introductie	5
1.1	Parkeernormen ontwikkelen mee met Capelle.....	5
1.2	Doel	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Beleidsuitgangspunten en juridisch kader	7
2.1	Nota Parkeerbeleid als kader	7
2.2	Juridisch kader.....	8
2.3	Overgangsregeling	8
3	Uitgangspunten voor het toepassen van de parkeernormen	9
3.1	De toepassing van parkeernormen	9
3.2	Gebiedsindeling	9
3.3	Bepaling autoparkeernormen	11
3.4	Bepaling fietsparkeernormen.....	12
3.5	Correctie op de parkeernorm door nabijheid van HOV	12
3.6	Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik	13
3.7	Parkeren op eigen terrein bij woningen	15
3.8	Loopafstanden	15
3.9	Parkeren voor bezoekers	16
3.10	Parkeren op eigen terrein en benutten van restcapaciteit openbare ruimte	16
3.11	De norm is een minimumnorm	16
3.12	Wat als er geen parkeernorm is?	17
3.13	Afronding	17
3.14	De definitie van een parkeerplaats	17
3.15	Parkeren voor gehandicapten	18
3.16	Rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer	18
4	Stappenplan voor het bepalen van de parkeerbalans	20
4.1	Stap 1: Bepalen van de toe te passen parkeernormen	20
4.2	Stap 2: Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte	20
4.3	Stap 3: Bepalen van de parkeereis	20
4.4	Stap 4. Mogelijke verlaging van de parkeereis.....	21
4.5	Stap 5. Opstellen van de parkeerbalans	21
4.6	Stap 6. Beoordeling balans en vastleggen afspraken	22

5	Vrijstelling of verlaging van de parkeereis	23
5.1	Vrijstelling van de parkeereis.....	23
5.2	Verlaging van de parkeereis door inzet van deelauto's.....	23
5.3	Verlaging van de parkeereis door salderen.....	25
6	Parkeerregulering	26
6.1	Doel van parkeerregulering	26
6.2	Stappenplan parkeerregulering	26
Bijlagen	29

- Bijlage 1: Gebiedsindeling
- Bijlage 2: Parkeernormen auto
- Bijlage 3: Parkeernormen fiets
- Bijlage 4: Rekenvoorbeelden
- Bijlage 5: Kwaliteitseisen fietsenstalling

1 Introductie

1.1 Parkeernormen ontwikkelen mee met Capelle

De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert parkeerbeleid en parkeernormen als kader voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen in geval van nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties. Het gemeentelijk parkeerbeleid is bepalend voor de wijze waarop het parkeren in Capelle aan den IJssel plaatsvindt en wordt gefaciliteerd.

Parkeren staat niet op zichzelf. Capelle is een stad in ontwikkeling. De visie op de verdere groei en ontwikkeling van Capelle is beschreven in de Stadsvisie. Het realiseren van de doelstellingen van de Stadsvisie is alleen mogelijk als Capelle een aantrekkelijke gemeente blijft. Onderdeel daarvan is passend parkeerbeleid, waarin vastligt op welke wijze de gemeente parkeren inpast in de ruimtelijke opgaven.

Initiatiefnemers, ontwikkelaars, zelfbouwers, bewoners, bedrijven en corporaties weten op basis van het parkeerbeleid waar ze aan moeten voldoen. Voor de gemeente fungeert het parkeerbeleid als een toetsingskader om initiatieven te beoordelen. De gemeente actualiseert regelmatig haar parkeerbeleid zodat het aansluit bij de laatste inzichten en doelstellingen ten aanzien van parkeren.

Voorliggende Nota Parkeernormen heeft betrekking op het gehele grondgebied van de gemeente met uitzondering van Rivium. Als onderdeel van de Mobiliteitsaanpak Rivium zijn in 2020 door de gemeenteraad separate parkeernormen voor Rivium vastgesteld.

1.2 Doel

Het parkeerbeleid en de parkeernormen hebben tot doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid te garanderen. Met een parkeerbalans moet worden aangetoond dat hieraan wordt voldaan. De ruimte in de stad is schaars. Voorzien in voldoende parkeergelegenheid betekent enerzijds niet te weinig parkeerplaatsen, zodat een voorziening de daarmee samenhangende parkeervraag goed kan opvangen, goed kan functioneren en er geen (parkeer)overlast ontstaat. En anderzijds betekent het ook: niet te veel parkeerplaatsen. Dit met het oog op de schaarse ruimte en andere beleidsdoelstellingen, zoals ruimtelijke kwaliteit, groen, verblijfsruimte, klimaatadaptatie en woningbouw die eveneens een claim leggen op de schaarse ruimte.

1.3 Leeswijzer

Deze Nota Parkeernormen is als volgt samengesteld.

- Hoofdstuk 2 gaat in op de beleidsuitgangspunten en het juridisch kader
- Hoofdstuk 3 beschrijft de uitgangpunten voor het toepassen van de parkeernormen
- Hoofdstuk 4 beschrijft het stappenplan voor het opstellen van de parkeerbalans
- Hoofdstuk 5 gaat in op vrijstelling of afwijking van de parkeereis
- Hoofdstuk 6 gaat in op parkeerregulering

De parkeernormen voor de verschillende functies en de rekenvoorbeelden zijn opgenomen in de bijlagen.

2 Beleidsuitgangspunten en juridisch kader

2.1 Nota Parkeerbeleid als kader

Hoe de gemeente Capelle aan den IJssel met parkeren omgaat, is vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid. Het parkeerbeleid in Capelle is gestoeld op een aantal visiepunten. Deze visiepunten vormen de basis voor deze Nota Parkeernormen. Een uitgebreide beschrijving van de visiepunten is te vinden in de Nota Parkeerbeleid. De Nota Parkeerbeleid en de voorliggende Nota Parkeernormen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; de eerste beschrijft het beleidskader en de tweede de (kwantitatieve) invulling daarvan. In onderstaande tabel staat een overzicht van de visiepunten. Een uitgebreide toelichting is opgenomen in de Nota Parkeerbeleid.

	Visiepunt:	Toelichting:
1	We houden het parkeren gratis	We brengen de kosten van het parkeren niet in rekening bij parkeerders
2	We voeren gebiedsgericht beleid	We maken onderscheid tussen verschillende typen gebieden en passen ons beleid hierop aan
3	We houden rekening met verschillende doelgroepen	We stemmen ons beleid af op het gedrag en behoefte van specifieke doelgroepen
4	We zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen	Parkeeroplossingen moeten goed worden ingepast in ruimtelijke ontwikkelingen
5	We benutten eerst bestaande parkeerplaatsen waar mogelijk	We beoordelen eerst of een knelpunt of nieuwe vraag kan worden opgelost door een betere benutting
6	We zetten in op duurzaamheid	We houden rekening met elektrificatie van vervoer en zetten in op aanleg van 'groene' parkeerplaatsen
7	We zien fietsparkeren als logisch onderdeel van onze koers	We stellen eisen bij nieuwe ontwikkelingen en verbeteren fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties
	Nieuw visiepunt:	Toelichting:
8	We reguleren alleen als het niet anders kan	We onderzoeken alternatieve oplossingen en toetsen het draagvlak
9	We gaan de parkeersituatie structureel monitoren	We bepalen onze strategie in een telplan en voeren regelmatig parkeeronderzoeken uit
10	We onderzoeken of deelmobiliteit een keuze is in ons mobiliteitssysteem	Deelmobiliteit is in opkomst en biedt wellicht mogelijkheden maar effecten zijn nog onzeker
11	We benaderen maatregelen in bestaand gebied integraal en in samenhang met andere belangen	We nemen maatregelen vanuit IBOR en transformaties en zijn terughoudend met het nemen van maatregelen voor incidentele situaties
12	We houden in ons beleid rekening met verschillen in het type en de omvang van woningen	We doen door middel van gedifferentieerde parkeernormen recht aan verschillen in autobezit, afhankelijk van het type woning (grondgebonden of appartement, sociale huur of vrije sector) en de omvang van de woning

2.2 Juridisch kader

De Reparatiewet BZK 2014, die in 2014 in werking is getreden, stelt dat parkeernormen niet langer in een Bouwverordening mogen worden vastgelegd. Welke parkeernormen van toepassing zijn, moet in de gemeentelijke bestemmingsplannen worden geregeld. Hiervoor kan in de bestemmingsplannen een zogenaamde dynamische verwijzing worden opgenomen naar de nota waarin de parkeernormen zijn vastgelegd, is beschreven hoe ze worden toegepast en waarin bijvoorbeeld criteria voor het afwijken van de parkeernormen zijn opgenomen.

Een groot voordeel van het verwijzen naar de beleidsnota is dat parkeernormen voor de gehele stad met één besluit (herziening van de beleidsnota) kunnen worden aangepast. Het is bij wijziging van de parkeernormering dan niet nodig om elk bestemmingsplan te herzien. In geval van een specifieke regeling voor een bepaald gebied, kan alsnog worden gekozen voor het opnemen van een specifieke regeling in het betreffende bestemmingsplan.

Voor alle bestaande bestemmingsplannen in de gemeente Capelle aan den IJssel wordt het parkeren geregeld middels het meest recente paraplubestemmingsplan 'Parkeren', waarmee wordt voorzien in de juridisch-ruimtelijke borging van het parkeerbeleid. In het bestemmingsplan Parkeren wordt verwezen naar de vigerende Nota Parkeerbeleid en Nota Parkeernormen. Het Bestemmingsplan Parkeren, de Nota Parkeerbeleid en de Nota Parkeernormen vormen samen het parkeerbeleid van de gemeente Capelle aan den IJssel.

2.3 Overgangsregeling

Een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend vóór de vaststelling van voorliggende nota, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels.

3 Uitgangspunten voor het toepassen van de parkeernormen

3.1 De toepassing van parkeernormen

De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert parkeerbeleid en parkeernormen als kader voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen, in geval van nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties. Het toepassen van parkeernormen is belangrijk om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor een goede ruimtelijke ordening in relatie tot parkeren.

Parkeernormen hebben dus betrekking op nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties) en gelden niet voor bestaande situaties. Parkeernormen zijn aan verandering onderhevig en bewegen mee met trends in auto/fietsbezit en -gebruik en voortschrijdend inzicht over de parkeervraag van voorzieningen. Oudere wijken zijn bijvoorbeeld vaak aangelegd met een lagere parkeernorm omdat het autobezit toen lager was.

Ontwikkelingen in bezit en gebruik en verplaatsingsgedrag zullen door blijven gaan. Zichtbaar zijn een toenemend gebruik van elektrische voertuigen, maar bijvoorbeeld ook sterke prijsontwikkelingen in brandstofkosten die gevolgen kunnen hebben op het autogebruik. En als gevolg van de Covid-pandemie waren er grote veranderingen zichtbaar met gevolgen op het gebruik van het OV, de fiets en de auto en een sterke toename in thuiswerken. En daardoor ook andere verplaatsingspatronen en een andere parkeervraag – bijvoorbeeld bij kantoren.

Wat het effect is van dergelijke ontwikkelingen op langere termijn is niet duidelijk. De parkeernormen die in deze nota worden gehanteerd zijn gebaseerd op actuele inzichten met betrekking tot de parkeervraag van verschillende functies en voorzieningen. Duidelijk is dat maatschappelijke ontwikkelingen (in de brede zin) gevolgen kunnen hebben op de keuzes die mensen maken in de manier waarop ze zich verplaatsen. En daarmee ook op de behoefte aan parkeerplaatsen. Deze parkeernormen bieden daarmee een belangrijk kader, op de manier zoals beschreven in deze nota, en tegelijkertijd zal de gemeente omgaan met gewijzigde inzichten als duidelijk is dat deze leiden tot een gewijzigde behoefte aan parkeerruimte.

3.2 Gebiedsindeling

De parkeernorm die voor een ontwikkeling passend is hangt af van de locatie. Hoe meer stedelijk het karakter van een gebied is, hoe lager de parkeernorm, omdat daar vaak een ruimer aanbod van vervoerswijzen aanwezig is. Voor deze Nota Parkeernormen is de gebiedsindeling uit de vorige nota geactualiseerd waarbij gebruik is gemaakt van actuele gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek over de stedelijkheid op buurtniveau.

In Capelle aan den IJssel is sprake van de stedelijkheidsgraad “zeer sterk stedelijk” of “sterk stedelijk”. Alleen voor de buurten Fascinatio, Rivium en delen van 's-Gravenland geldt op dit moment een lagere stedelijkheidsgraad.

Vanwege de herontwikkeling van Rivium en andere inbreidingsprojecten zal hier uiteindelijk ook sprake gaan zijn van een stedelijkheidsgraad “sterk stedelijk”. In Capelle aan den IJssel wordt op basis hiervan de volgende gebiedsindeling onderscheiden.

Zone A: Centrumgebied

Dit betreft de winkelcentra Koperwiek en de Terp en de direct aangrenzende buurten. De grenzen van Zone A zijn de Slotlaan, N219, Couwenhoekseweg, De Linie/Hollandsch Diep, Atolpad, Keerkring, Reigerlaan, Meeuwensingel en Rembrandtsingel.

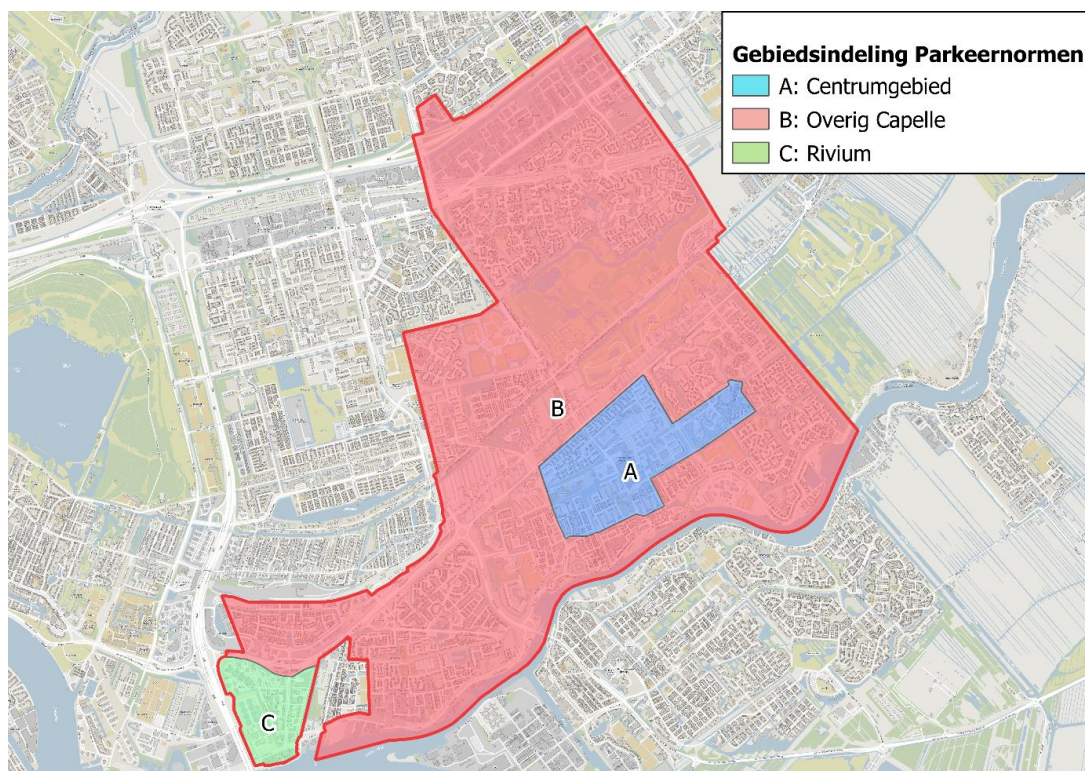
Zone B: Overig Capelle

Het grootste deel van de gemeente is als Zone B geclassificeerd. Dit zijn hoofdzakelijk sterk stedelijke woongebieden met uitzondering van Rivium.

Zone C: Rivium

Voor Rivium is de Mobiliteitsaanpak 2020-2030 opgesteld. Vanwege de herontwikkeling ontstaat hier een stadswijk met een duidelijk ander profiel dan de overige wijken binnen de gemeente. Om deze reden heeft de gemeenteraad in april 2020 voor Rivium separate parkeernormen vastgesteld. Rivium valt om die reden buiten de werking van deze nota. Aansluitend bij de gebiedscategorisering van CBS en CROW is de indeling dan als volgt.

Zone	Stedelijkheidsgraad	Ligging
A. Centrumgebied	Zeer sterk stedelijk	Centrum
B. Overig stedelijk gebied	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom



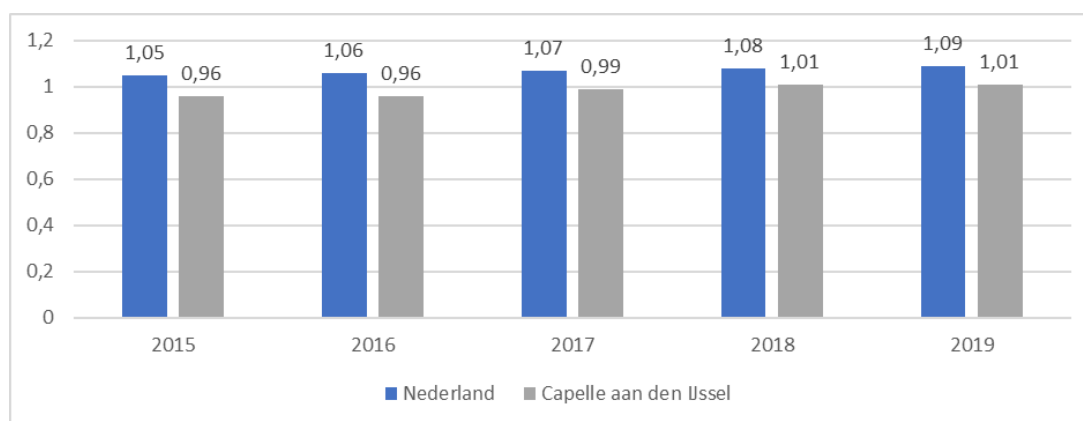
Figuur 1: gebiedsindeling voor de parkeernormering

3.3 Bepaling autoparkeernormen

Voor het bepalen van de parkeernormen is gebruik gemaakt van de CROW richtlijnen, CBS-data en eigen onderzoek (parkeertellingen). Het doel is er voor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor de inwoners, ondernemers en bezoekers.

De landelijke parkeerkcijfers van het CROW zijn gebaseerd op het gemiddelde autobezit in Nederland. De cijfers kennen een bandbreedte (minimaal – maximaal). Om te beoordelen waar Capelle zich binnen deze bandbreedte bevindt is een vergelijking gemaakt tussen CBS-data en eigen tellingen met betrekking tot autobezit en parkeerdruk.

Uit CBS-cijfers blijkt dat het autobezit per huishouden in Capelle aan den IJssel iets lager ligt dan het gemiddelde autobezit in Nederland (zie onderstaande figuur). In vergelijking met andere (zeer sterk) verstedelijkte gebieden in Nederland (0,69 – 1,09 auto's per huishouden) heeft Capelle een hoger autobezit. Het autobezit varieert uiteraard per type huishouden en per buurt. Op basis van de CBS-data (en rekening houdend met bezoek) is gemiddeld genomen voor elke woning in Capelle circa 1,3 parkeerplaats nodig om de eigen auto en eventuele bezoekers te faciliteren: 1 voor het huishouden en 0,3 voor de bezoeker.



Figuur 3: Personenauto's per huishouden in Nederland en Capelle (CBS)

Eigen onderzoek (parkeerdrukmetingen 2019 en 2022) toont ook aan dat de parkeerdruk in de hele gemeente op een doordeweekse avond/nacht circa 70 procent bedraagt. Met andere woorden: ongeveer drie op de tien parkeerplaatsen in het openbaar gebied staan leeg. Ondanks sterke verschillen tussen buurten en ook binnen buurten (zie ook de andere toelichting in de Nota Parkeerbeleid), kan worden geconcludeerd dat Capelle op het niveau van de hele gemeente voorziet in de parkeerbehoefte van de eigen inwoners en haar bezoekers. Omdat het autobezit in Capelle grofweg in lijn is met het Nederlands gemiddelde en er op basis van de parkeertellingen gemiddeld genomen geen grote tekorten zijn, is er gekozen voor het hanteren van de gemiddelde waarden van de parkeerkcijfers van het CROW (net als in de Parkeernormen 2015). Dit geldt voor alle functies (bijvoorbeeld wonen, werken en winkelveorzieningen).

Ten opzichte van de Parkeernormen 2015 is in voorliggende nota uitgegaan van een fijnmaziger categorisering van de meergezinswoningen (appartementen). In de normen 2015 is voor alle appartementen tot 100 m² één parkeernorm opgenomen. In voorliggende nota zijn woningen tot 100 m² onderverdeeld in meerdere categorieën. Dit doet recht aan het gegeven dat in kleinere woningen gemiddeld kleinere huishoudens wonen en het gemiddelde autobezit dus lager ligt. Het is evident dat het gemiddelde autobezit van een starterswoning van circa 40 m² anders is dan van een gezinsappartement van 100 m².

Voor motoren zijn geen aparte parkeernormen opgenomen. Het betreft kleine aantallen en in de landelijke richtlijnen zijn hier ook geen kentallen voor beschikbaar. Voor specifieke ontwikkelingen, zoals bij hoogbouw, kan de gemeente hiervoor aanvullende eisen stellen.

3.4 Bepaling fietsparkeernormen

Het is belangrijk dat bewoners, werknemers, bezoekers, klanten (en anderen) in Capelle hun fiets goed kunnen stallen. Dat betekent onder meer dat er voldoende stallingsplek is, dat parkeerplaatsen ruim genoeg zijn om de fiets goed neer te zetten en dat de stalling op een logische plaats staat ten opzichte van de bestemming. Om te voorzien in voldoende stallingsplaatsen en te voorkomen dat de openbare ruimte door een tekort aan stallingsplaatsen verrommelt, hanteert de gemeente fietsparkeernormen.

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de CROW kencijfers, die gepubliceerd zijn in de 'Leidraad Fietsparkeren' (publicatie 291), waarbij is uitgegaan van de bovenkant van bandbreedte van de in de publicatie opgenomen kentallen.

Voor scooters en brommers is er geen aparte parkeernorm. Dit omdat het – in vergelijking met fiets en auto – over relatief kleine aantallen gaat en omdat er nog geen landelijke kentallen zijn. In plaats daarvan wordt geëist dat een deel van de parkeerplaatsen zodanig groot wordt uitgevoerd dat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat. Deze eisen zijn opgenomen in bijlage 5. Voor specifieke ontwikkelingen waar een meer dan gemiddeld gebruik van scooters en brommer wordt verwacht, kan de gemeente aanvullende eisen stellen aan het parkeren van scooters en brommers.

Ook voor scootmobielen zijn geen parkeernormen opgenomen. Ook hiervoor zijn geen landelijke kentallen beschikbaar en de vraag is sterk afhankelijk van de functie/locatie. Ook hiervoor geldt dat de gemeente aanvullende eisen kan stellen, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van een zorgcomplex.

De kwaliteitseisen waar een stalling aan moet voldoen zijn ook onderdeel van de Leidraad Fietsparkeren van het CROW. In bijlage 5 van deze Nota zijn de belangrijkste Capelse kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

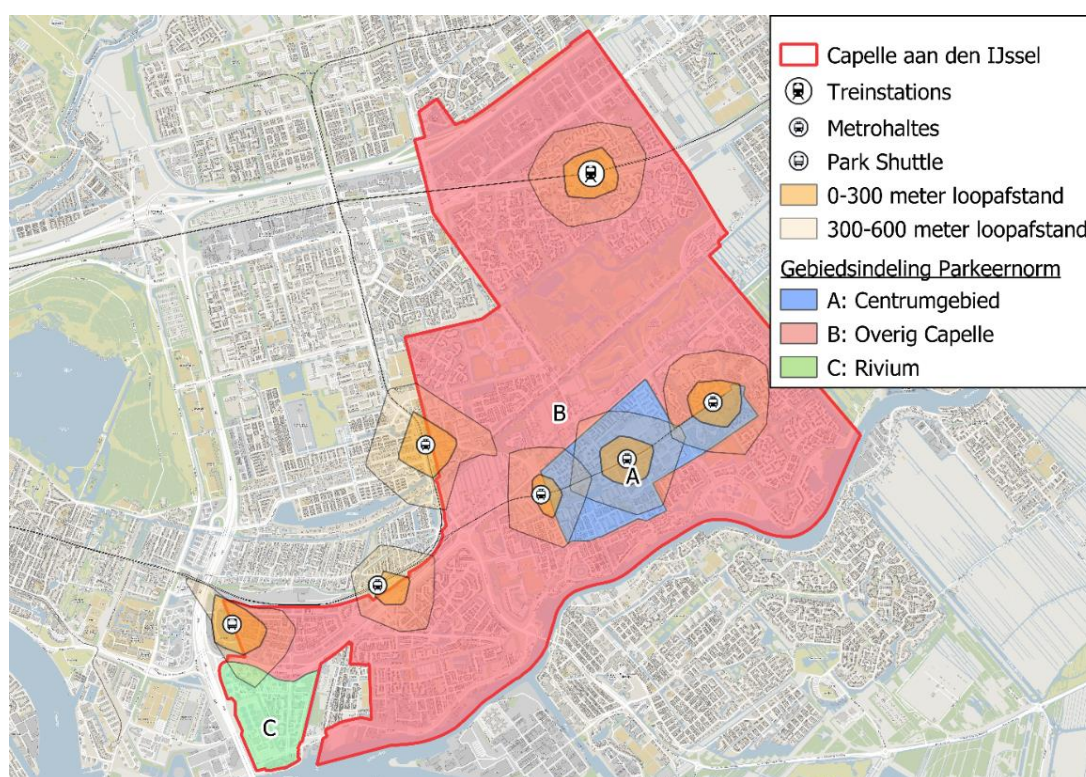
3.5 Correctie op de parkeernorm door nabijheid van HOV

Indien een ruimtelijke ontwikkeling in zone B (zie paragraaf 3.2) wordt gerealiseerd in de nabijheid (loopafstand) van een HOV-halte (HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer), kan de parkeernorm voor de auto met maximaal 20 procent worden verlaagd. Woningen en werklocaties op loopafstand van een HOV-halte zijn beter bereikbaar met het openbaar vervoer, waardoor het OV-gebruik hier beter kan concurreren met de auto. Dit past in het gemeentelijke beleid om stedelijke verdichtingslocaties zoveel mogelijk te zoeken in de omgeving van HOV-haltes.

In figuur 2 staat aangegeven wat grofweg het bereik is van de HOV-locaties. Er wordt gemeten vanaf de entree van de ontwikkeling tot aan de HOV-halte op basis van de werkelijke loopafstand. Deze verlaging geldt voor de functies wonen en werken (alle gebruikers).

Tot de HOV-haltes behoren de metrostations, Park Shuttle-haltes en NS-station Schollebaar. Haltes en stations buiten zone B die wel van invloed zijn op ontwikkelingen in zone B tellen ook mee. Dit geldt voor metrohaltes Capelsebrug en Schenkel (in Rotterdam). Deze verlaging is alleen van toepassing op ontwikkelingen in zone B en op parkeernormen voor de auto. In het centrumgebied (zone A) is met lagere parkeernormen al rekening gehouden met nabijheid van HOV. De volgende kortingen op de parkeernormen, afhankelijk van de afstand tot een HOV-halte, zijn van toepassing:

Afstand tot HOV-halte	Verlaging parkeernorm
0 tot 300 meter	20%
300 tot 600 meter	10%



Figuur 2: loopafstanden ten opzichte van HOV-haltes

3.6 Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk om rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dezelfde parkeerplaats kan bijvoorbeeld overdag worden gebruikt door werknemers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door de beoogde doelgroepen gebruikt kan worden. Parkeerplaatsen die exclusief voor één functie zijn gereserveerd, bijvoorbeeld aan woningen toegewezen parkeerplaatsen, kunnen daar dus geen deel van uit maken.

Ook bij fietsparkeren voor bewoners is in de regel geen dubbelgebruik mogelijk. Dubbelgebruik voor overige functies is alleen mogelijk als er sprake is van verschillende functies op een samengestelde, geclusterde locatie, waar de stallingsplaatsen ook werkelijk zo zijn gepositioneerd dat ze voor die functies worden gebruikt. Bijvoorbeeld bij een winkelcentrum of gebouw met meerdere functies en één ingang. Mensen die hun fiets parkeren zullen dat immers vlakbij de ingang van de betreffende functie doen.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die in onderstaande tabel zijn opgenomen.

Funcie	werkdag ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop avond (1)	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% (2)	0%	0% (4)
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% (3)	0% (4)
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% (3)	0% (4)
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0% (4)
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeg/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

1) indien sprake is van een traditionele koopavond (winkels op één avond van de week geopend)

2) indien op zaterdag open: 100%

3) indien 's avonds open: 70%

4) indien op zondag open: 100%

Niet van alle categorieën of soorten functies zijn in de tabel aanwezigheidspercentages opgenomen. In die gevallen zijn er in de landelijke richtlijnen van het CROW (nog) geen aanwezigheidspercentages beschikbaar. Als een aanvraag of plan (deels) voorziet in een functie waarvoor in bovenstaande tabel geen aanwezigheidspercentage is opgenomen, dan is er een aantal mogelijkheden (in volgorde van wenselijkheid):

- De aanwezigheidspercentages voor de specifieke functies worden onderbouwd aan de hand van referentieonderzoek c.q. praktijkcijfers op vergelijkbare locaties. De beoordeling hiervan ligt bij de gemeente.
- De aanwezigheidspercentages van een functie die wel in bovenstaande tabel is opgenomen, worden gehanteerd, indien aannemelijk kan worden gemaakt dat de aanwezigheid van de beoogde functie hiermee overeen komt. Ook dit is ter beoordeling aan de gemeente.
- Er wordt geen rekening gehouden met aanwezigheidspercentages voor die functie(s) en derhalve gerekend met een aanwezigheid van 100% op alle momenten.

3.7 Parkeren op eigen terrein bij woningen

Parkeerplaatsen die op eigen terrein (privégrond) van grondgebonden woningen liggen, tellen slechts ten dele mee in het beoordelen van het aantal parkeerplaatsen in een inrichtingsplan of stedenbouwkundig plan (het parkeeraanbod). Dit komt omdat deze plekken uitsluitend toegankelijk zijn voor de eigenaren van de betreffende woning. Met andere woorden: ze zijn niet door andere parkeerders te gebruiken. Ook blijkt in de praktijk dat niet alle parkeergelegenheid op eigen terrein ook als zodanig wordt gebruikt. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein gelden daarom de correctiefactoren die zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	met plaats voor 2 auto's
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,2	
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	met plaats voor 3 auto's
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

3.8 Loopafstanden

Of een parkeerplaats daadwerkelijk gebruikt gaat worden voor de functie waarvoor hij is bedoeld, hangt mede af van de loopafstand tot de bestemming. Welke loopafstand acceptabel is, hangt onder andere af van de parkeerduur en de reden van het bezoek. Zo is de maximale acceptabele loopafstand voor korte bezoeken, bijvoorbeeld aan de dokter, veel korter dan voor recreatieve functies. De loopafstanden zoals opgenomen in onderstaande tabel gelden als richtlijn. Dit is de werkelijke (dus niet hemelsbrede) loopafstand tussen de parkeerplaats en bestemming via de openbare ruimte. Deze loopafstanden zijn gebaseerd op de CROW richtlijnen.

Hoofd functie	Maximale loopafstand (m)
Wonen, bewoners, 1 ^e auto	100
Wonen, bewoners, 2 ^e auto e.v.	200
Wonen, bezoek	200
Winkelen	400
Werken	500
Ontspanning	400
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

Voor bewoners worden twee afstanden gehanteerd. Voor de eerste auto is de maximale loopafstand 100 meter en voor de tweede (en derde, en meer) van 200 meter. Bij openbare parkeerplaatsen is dit onderscheid niet te maken, maar wel bij parkeerplaatsen op eigen terrein. Als woningen een parkeerplaats op eigen terrein hebben, wordt er een ruimere afstand van 200 meter gehanteerd voor de tweede auto (en meer). Hiermee wordt voorkomen dat er ten koste van groen / openbare ruimte parkeerplaatsen worden aangelegd terwijl er iets verderop nog vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

3.9 Parkeren voor bezoekers

Voor alle functies geldt dat het bezoekersparkeren gerealiseerd moet worden op voor bezoekers toegankelijke en beschikbare parkeerplaatsen. Voor bezoek aan bewoners van woningen zijn specifieke parkeernormen gegeven. Voor niet-woonfuncties is het bezoek uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm. Indien parkeerplaatsen worden toegewezen aan bewoners (bijvoorbeeld in de vorm aan woningen gekoppelde parkeerplaatsen of een parkeergarage die uitsluitend toegankelijk is voor bewoners) dan zijn deze plekken niet beschikbaar voor bezoekers en kan er geen dubbelgebruik worden gerekend tussen het bewonersdeel en bezoekersdeel.

3.10 Parkeren op eigen terrein en benutten van restcapaciteit openbare ruimte

Het uitgangspunt is dat de parkeereis (zie hoofdstuk 4) van een nieuwe ontwikkeling wordt ingepast op het eigen terrein. Zie ook de Nota Parkeerbeleid op dit punt. Tegelijkertijd biedt het beleid de mogelijkheid om gebruik te maken van eventuele aanwezige restcapaciteit in de openbare ruimte. Eén van de beleidsdoelstellingen is immers om aanwezige restcapaciteit te benutten voordat er ten koste van de schaarse ruimte extra parkeerplaatsen worden aangelegd.

Gezien de gevolgen hiervan op de parkeerdruk in de omgeving dient de gemeente hiermee nadrukkelijk in te stemmen en geldt hiervoor geen algemene toestemming. De gemeente heeft altijd het recht om af te zien van de mogelijkheid om bestaande restcapaciteit te benutten. Op basis van metingen (op verschillende momenten) dient (in opdracht van de initiatiefnemer) op basis van onafhankelijk onderzoek te worden aangetoond dat deze restcapaciteit ook werkelijk aanwezig is. Daarbij geldt een parkeerdruk van maximaal 80%. De achterliggende reden hiervoor is dat een maximale parkeerdruk van 90% in bestaande situaties acceptabel wordt geacht en er enige marge moet worden aangehouden om rekening te houden met autonome groei van het autobezit en daarmee de parkeerdruk.

3.11 De norm is een minimumnorm

Voor de parkeernormen geldt dat deze als minimumnorm gelden. Dit betekent dat minder parkeerplaatsen realiseren dan het aantal op basis van de normen en de in deze nota opgenomen rekenregels, niet is toegestaan. De aanleg van meer parkeerplaatsen is mogelijk, onder de hierna genoemde voorwaarden.

Meer parkeerplaatsen realiseren dan het aantal dat is bepaald op basis van de parkeernormen, is toegestaan zolang dit geen zwaarwegende negatieve effecten heeft, bijvoorbeeld in de vorm van aantasting van groen, openbare ruimte, ruimtelijke kwaliteit, waterberging en/of verkeersveiligheid. Indien daarvan sprake is dan kan de initiatienemer gehouden worden aan het realiseren van minder parkeerplaatsen.

3.12 Wat als er geen parkeernorm is?

Het kan voorkomen dat voor een functie in deze nota geen parkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, zijn er drie mogelijkheden:

- Mogelijk zijn er in de tussentijd bij CROW wel cijfers (parkeerkentallen) beschikbaar gekomen voor de betreffende functie. Deze kunnen in dat geval worden gehanteerd.
- Er vindt onderzoek plaats naar de parkeervraag van eenzelfde functie op een vergelijkbare locatie, op basis waarvan tot een goede (referentie) onderbouwing wordt gekomen.
- De parkeernorm die geldt voor de meest vergelijkbare functie waarvoor wel normen zijn opgenomen, wordt gehanteerd.

3.13 Afronding

De parkeereis (zie hoofdstuk 4 voor de definitie) wordt berekend in twee cijfers achter de komma en eerst afgerond op één decimaal, waarbij vanaf ,05 wordt afgerond naar boven. De afronding naar het gehele getal (de parkeereis van het gehele project) vindt plaats op het einde van de berekening (en dus niet bij tussenstappen) en is altijd naar boven. Dus:
5,04 = 5,0 = 5 parkeerplaatsen
5,05 = 5,1 = 6 parkeerplaatsen
5,06 = 5,1 = 6 parkeerplaatsen

3.14 De definitie van een parkeerplaats

Waar in deze Nota Parkeernormen gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform NEN 2443:2013 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013 en de CROW-publicatie ASVV 2021 voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte (langs straten e.d.). Als deze publicaties worden geactualiseerd, geldt vanaf dat moment de actualisatie.

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in of op een fietsparkeervoorziening die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291). In bijlage 5 zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

De van toepassing zijnde eisen uit NEN 2443 en de genoemde CROW-publicaties hebben niet alleen betrekking op de omvang van de parkeerplaats zelf, maar op de gehele parkeervoorziening, dus ook de rijstroken, tussenpaden, toegangspaden en hellingen e.d.

3.15 Parkeren voor gehandicapten

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is minimaal 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats.
- Bij publieke voorzieningen, zoals gemeentehuis, bibliotheek of ziekenhuis is minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats.
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo kort mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn.
- De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2021, of de actualisatie daarvan.

3.16 Rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer

De volledige looptijd van nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties kan, van (pre)verkenning tot realisatie, meerdere jaren bedragen. In dit kader is van belang dat duidelijk is welke rolverdeling van toepassing is tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

De initiatiefnemer

De 'initiatiefnemer' van een dergelijke ontwikkeling is een breed begrip. Met de 'initiatiefnemer' wordt de partij bedoeld die, op het gebied van parkeren betrokken is bij de aanvraag van een omgevingsvergunning of het verzoek tot het opstellen van een bestemmingsplan of omgevingsplan en hiervoor de verantwoordelijkheid draagt.

Bij het toetsen aan het onderdeel mobiliteit bij een aanvraag omgevingsvergunning of verzoek tot vaststelling bestemmingsplan of omgevingsplan, dient de initiatiefnemer in ieder geval alle voor parkeren relevante gegevens aan te leveren die nodig zijn voor de gemeente om het plan te toetsen. Het betreft:

- Een uitgewerkte parkeerbalans auto met toelichting welke uitgangspunten op basis van het voornemen en vigerend parkeerbeleid zijn aangehouden en een beschrijving van de balans zelf. Bijvoorbeeld omschrijving en toelichting van functies, parkeernormen, of het op eigen terrein kan worden opgelost of niet en zo niet hoe gezorgd wordt voor een sluitende parkeerbalans (voldoende aanbod voor de parkeervraag). Daarbij rekening houdende met mogelijk dubbelgebruik, correctiefactoren en saldering conform het geldende parkeerbeleid.
- Een uitgewerkte parkeerbalans fiets met toelichting welke uitgangspunten op basis van het voornemen en vigerend parkeerbeleid zijn aangehouden en een beschrijving van de balans zelf.
- Verkeersintensiteiten autoverkeer van de oude situatie en nieuwe situatie met de berekening hoeveel meer of minder verkeer de ontwikkeling genereert met daarbij een beschrijving of dit past binnen de huidige/nieuwe wegenstructuur.
- Een ontwerp van het eigen terrein met parkeerterrein/parkeergarage, interne wegen- en padenstructuur en de aansluitingen op het openbare wegennet, inclusief maatvoeringen en verkeerscirculatie. Het heeft de voorkeur van de gemeente dat initiatiefnemer parkeerplaatsen zoveel mogelijk 'groen' uitvoert (deels open, waterdoorlatende elementverharding met groen in de open delen).

De gemeente

De gemeente treedt op als toetsende partij. Hiervoor hanteert de gemeente het vigerende parkeerbeleid. De belangrijkste aspecten die bij nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties worden getoetst zijn:

- Of er sprake is van een sluitende parkeerbalans; ofwel of het plan voorziet in genoeg parkeerplaatsen voor auto's en fietsen, rekening houdend met de in het beleid opgenomen bepalingen.
- Of het parkeren op een duurzame en toekomstbestendige wijze wordt opgelost. Dat wil zeggen zonder risico van overlast in de omliggende openbare ruimte en met voldoende borging van bijvoorbeeld private afspraken. Hierbij hoort ook een toets op de wijze waarop het bezoekersparkeren wordt opgelost en de beoordeling of dit in de praktijk ook werkelijk zal functioneren. Als voor bezoekers bedoelde parkeerplaatsen bijvoorbeeld niet goed vindbaar zijn of het te veel moeite kost om ze te gebruiken, dan zal dat er toe leiden dat veel bezoekers deze plaatsen niet gebruiken en alsnog een beslag leggen op openbare parkeerplaatsen in de omgeving.
- Of het parkeren ook in de praktijk zal functioneren. Hierbij wordt onder meer gekeken naar de maatvoering van parkeerplaatsen, garages en stallingen en de maatvoering van de interne en ontsluitende infrastructuur, zodat duidelijk is dat de parkeercapaciteit ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd en bereikbaar en functioneel toegankelijk is.

4 Stappenplan voor het bepalen van de parkeerbalans

Zodra een ontwerp, programma of ander initiatief in voldoende mate is uitgewerkt, kan een inschatting worden gemaakt van de parkeerbehoefte. Dit inzicht kan de initiatiefnemer vervolgens gebruiken om in het plan te voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Het is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer dat de parkeernormen op een juiste manier worden toegepast en er wordt gekomen tot een sluitende parkeerbalans. De gemeente Capelle aan den IJssel treedt op als toetsende partij. Hoe de parkeerbalans tot stand komt, is toegelicht in het stappenplan in dit hoofdstuk. In bijlage 4 zijn rekenvoorbeelden opgenomen van de in dit hoofdstuk beschreven stappen.

4.1 Stap 1: Bepalen van de toe te passen parkeernormen

Capelle aan den IJssel hanteert in haar parkeernormering een gebiedsgerichte benadering zoals beschreven in hoofdstuk 3. De parkeernorm is afhankelijk van de ligging in Zone A of Zone B en in Zone B afhankelijk van de afstand tot een HOV-halte. In de eerste stap dient op basis van de locatie van de ontwikkeling te worden bepaald welke parkeernormen van toepassing zijn voor de functies waar de ontwikkeling betrekking op heeft.

4.2 Stap 2: Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de betreffende functie (uitgedrukt in eenheden zoals opgenomen in deze nota) te vermenigvuldigen met de parkeernorm (voor fiets en auto) die van toepassing is voor de betreffende functie en zoals die is bepaald in stap 1. De initiatiefnemer moet in deze fase de functies en aantallen/eenheden van de voorgenomen ontwikkeling voldoende kunnen specificeren om de normatieve parkeerbehoefte te kunnen bepalen. De optelling van de normatieve parkeerbehoefte van de afzonderlijke functies (omvang/eenheden vermenigvuldigd met de parkeernorm) vormt de normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

4.3 Stap 3: Bepalen van de parkeereis

De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling (minimaal) beschikbaar dient te zijn, in de vorm van bestaande en/of nieuw aan te leggen parkeerplaatsen.

Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit voor de bewoners bijvoorbeeld 's nachts het grootst, terwijl het aandeel voor bezoekers van bewoners op zaterdagavond zijn piek heeft. Bij een bedrijf of kantoor ligt de maximale vraag naar parkeerplaatsen vooral op doordeweekse dagen overdag. 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 normatieve parkeerbehoefte.

De parkeereis wordt berekend door voor iedere functie, de in stap 2 bepaalde normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de voor die functie geldende aanwezigheidspercentages (zoals opgenomen paragraaf 3.6) en de uitkomsten van de afzonderlijke functies voor elk dagdeel bij elkaar op te tellen. Het dagdeel waarvoor de hoogste waarde geldt, is het drukste en daarmee maatgevende moment en bepaalt de parkeereis (zie ook de rekenvoorbeelden in bijlage 4).

In alle gevallen moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor 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. Deelauto's dienen een eigen, vaste, bij voorkeur goed zichtbare parkeerplek te hebben en deze plaatsen komen niet in aanmerking voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen voor bezoek komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik.

4.4 Stap 4. Mogelijke verlaging van de parkeereis

Er kan sprake zijn van een verlaging van de in stap 3 berekende parkeereis, door de inzet van deelauto's en/of door salderen van een historisch tekort. Beide begrippen en de wijze waarop de parkeereis op basis hiervan kan worden verlaagd, zijn nader toegelicht in hoofdstuk 5. Indien hiervan sprake is wordt de verlaging van de parkeereis als gevolg van de inzet van deelauto's en/of saldering in stap 4 berekend, op de wijze zoals in hoofdstuk 5 beschreven.

4.5 Stap 5. Opstellen van de parkeerbalans

De parkeerbalans geeft het overzicht van de vraagzijde en de aanbodzijde zodat kan worden beoordeeld of er sprake is van een sluitende parkeerbalans (ofwel: of er voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling genoeg parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn).

De vraagzijde is de parkeereis zoals die in de eerste vier stappen van dit stappenplan is berekend.

De aanbodzijde betreft het totale aantal bestaande en/of nieuw aan te leggen parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar zal zijn. De aanbodzijde heeft een aantal mogelijke componenten:

- Reeds beschikbare parkeerplaatsen op het eigen terrein waarop de ontwikkeling plaatsvindt, bijvoorbeeld in het geval van sloop-nieuwbouw of een transformatie en voor zover die parkeerplaatsen ook onderdeel zijn van het nieuwe plan.
- Nieuw aan te leggen parkeerplaatsen op het eigen terrein als onderdeel van de nieuwe ontwikkeling, op maaiveld of in een gebouwde voorziening (zoals een parkeergarage).
- Parkeerplaatsen die op eigen terrein (privégrond) van grondgebonden woningen liggen, tellen slechts ten dele mee in het beoordelen van het aantal parkeerplaatsen in een inrichtingsplan of stedenbouwkundig plan (het parkeeraanbod). Zie de correctiefactoren zoals opgenomen in paragraaf 3.7.

- Mogelijke restcapaciteit in de openbare ruimte. Zoals beschreven in deze nota is het uitgangspunt (primair) dat de parkeervraag van een nieuwe ontwikkeling wordt ingepast op het eigen terrein. Tegelijkertijd biedt het beleid (secundair) de mogelijkheid om gebruik te maken van eventuele aanwezige restcapaciteit in de openbare ruimte. Eén van de beleidsdoelstellingen is immers om aanwezige restcapaciteit te benutten voordat er ten koste van de schaarse ruimte extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Gezien de gevolgen hiervan op de parkeerdruk in de omgeving dient de gemeente hiermee nadrukkelijk in te stemmen en geldt hiervoor geen algemene toestemming. De gemeente heeft altijd het recht om af te zien van deze mogelijkheid.

Op basis van representatieve en onafhankelijk uit te voeren metingen (op verschillende momenten) dient te worden aangetoond dat deze restcapaciteit ook werkelijk aanwezig is. Daarbij geldt een parkeerdruk van maximaal 80%. De achterliggende reden hiervoor is dat een maximale parkeerdruk van 90% in bestaande situaties acceptabel is en er enige marge moet worden aangehouden om rekening te houden met autonome groei van het autobezit c.q. de parkeerdruk. Ofwel: als de beschikbare restcapaciteit zou worden aangevuld tot 90% zou bij een kleine toename van het autobezit de parkeerdruk direct boven de 90% uitkomen. Daarnaast dient hierbij uiteraard rekening te worden gehouden met de geldende loopafstanden (zoals opgenomen in paragraaf 3.8).

- Gebruik van parkeerplaatsen op privéterrein van derden. De initiatiefnemer moet in dit geval op basis van een koop- of huurovereenkomst (inclusief kettingbeding) aantonen hoeveel parkeerplaatsen worden afgenomen voor een periode van minimaal 10 jaar. Deze parkeerplaatsen dienen aantoonbaar toegankelijk te zijn voor de gebruikers van de beoogde ontwikkeling, rekening houdend met de geldende maximale loopafstanden. Onderdeel van de onderbouwing is een door een onafhankelijk deskundige opgestelde rapportage van de huidige bezettingsgraad van de private parkeervoorziening.

4.6 Stap 6. Beoordeling balans en vastleggen afspraken

De gemeente toetst de parkeerbalans, dus zowel de onderbouwing van de vraag- als aanbodzijde. Indien sprake is van een sluitende balans, met inachtneming van alle in deze nota opgenomen bepalingen, dan voldoet de aanvraag voor wat betreft het onderdeel parkeren.

Op verzoek van de gemeente overlegt de initiatiefnemer aanvullende gegevens, indien de gemeente aangeeft deze nodig te hebben om te komen tot een volledige beoordeling.

Daar waar aan de orde worden de gemaakte afspraken nauwkeurig vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele anterieure overeenkomst. Met deze afspraken worden de betrokken partijen en hun rechtsgeldige opvolgers gehouden aan de geboden parkeeroplossing.

5 Vrijstelling of verlaging van de parkeereis

De parkeereis is het minimale aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar moet zijn, als reeds bestaande en/of nieuw te realiseren parkeerplaatsen. Het vertrekpunt voor het bepalen van de parkeereis zijn de parkeernormen en rekenregels zoals opgenomen in deze nota. In bepaalde gevallen kan er sprake zijn van een vrijstelling van de parkeereis. Hier wordt in paragraaf 5.1 op ingegaan. Daarnaast kan er sprake zijn van een verlaging van de parkeereis door de inzet van deelauto's (paragraaf 5.2) of door salderen (paragraaf 5.3).

5.1 Vrijstelling van de parkeereis

Omdat bij kleine ontwikkelingen het om meerdere redenen vaak niet haalbaar is om te voldoen aan de parkeernorm verleent de gemeente in principe en in beginsel vrijstelling van de parkeereis voor de auto. De vrijstelling geldt voor alle ontwikkelingen (nieuwbouw, transformatie, herbestemming, functiewijziging en sloop-nieuwbouw) waarbij de parkeereis kleiner of gelijk is aan drie parkeerplaatsen. De vrijstelling geldt ook in gebieden met een hoge parkeerdruk. De vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie "wonen". Voor de parkeereis voor de fiets gelden geen vrijstellingen.

Daarnaast kan het college besluiten om in het kader van een bijzonder gemeentelijk belang, deels of volledige vrijstelling te verlenen op de parkeereis. Dit bij hoge uitzondering, nadat overtuigend is aangetoond dat de realisatie van de parkeereis niet mogelijk is en met inachtneming van bijzondere omstandigheden die een afwijking rechtvaardigen. In paragraaf 5.2. van de Nota Parkeerbeleid 2023 wordt hier nader op ingegaan.

5.2 Verlaging van de parkeereis door inzet van deelauto's

Inzet van deelauto's

Door bij een nieuwe ontwikkeling te voorzien in een aanbod van deelmobiliteit worden bewoners gestimuleerd om meer bewust over de eigen mobiliteit na te denken. De noodzaak om zelf een (tweede) auto te bezitten wordt kleiner als er in de directe omgeving een alternatief in de vorm van een deelauto aanwezig is.

Als bij een woningontwikkeling in gereguleerd parkeergebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geormerkte deelautoparkeerplaatsen, wordt de autoparkeereis voor bewoners met maximaal 10% verlaagd in de verhouding één autoparkeerplaats met deelauto in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. De deelauto's mogen ook worden geplaatst in een nabijgelegen parkeervoorziening op geormerkte deelautoparkeerplaatsen. Het is mogelijk dat de deelauto's ook worden aangeboden aan gebruikers/bewoners van buiten de ontwikkeling waarvoor de deelauto's initieel zijn bedoeld. Dit kan het draagvlak van een dergelijk initiatief ondersteunen. Initiatiefnemer dient dan wel aan te tonen dat voor de initiële gebruikers/bewoners de deelauto's in voldoende mate beschikbaar zijn en blijven, om de genoemde korting op de parkeereis in stand te kunnen houden. Ook hier geldt dat de maximale loopafstanden zoals genoemd in paragraaf 3.6 van toepassing zijn.

In alle gevallen geldt dat de verlaging van de parkeereis slechts van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwd en toetsbaar plan de beoogde oplossing aantoont. Deze onderbouwing dient te bestaan uit:

1. Een beschrijving van het beoogde deelautoconcept en de wijze waarop dit concept aan de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers van de functie voldoet.
2. Zo veel als mogelijk aantoonbare referenties met bijbehorende gegevens van de behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen op vergelijkbare locaties.
3. Een definitie van een zogenaamde 'terugvaloptie'. Er is immers sprake van een risico als de in de onderbouwing gehanteerde argumenten en benoemde uitkomsten zich in werkelijkheid niet gaan aandienen. Met als mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk kan ontstaan in de openbare ruimte. Om die reden wordt aan de initiatiefnemer een risicobeheersmaatregel gevraagd (terugvaloptie) zodat initiatiefnemer alsnog aan de oorspronkelijke parkeereis kan voldoen. De terugvaloptie bestaat uit een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer doet om het risico van het tekort aan parkeerplaatsen – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken. Inclusief een wijze waarop de risico's (en eventuele restrisico's) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente altijd een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectuering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

Mobility as a Service (MaaS)

De inzet van deelauto's kan worden gezien als onderdeel van 'Mobility as a Service' c.q. een breed pakket aan vervoersmaatregelen, gericht op het aanbieden van een zo breed mogelijk pakket aan alternatieven voor het bezit en gebruik van de auto. Het gaat om het laagdrempelig (liefst bij één aanbieder) beschikbaar zijn van verschillende producten (deelauto, deelfiets, stalling, ticket OV-reis). Gemeente Capelle aan den IJssel ziet de opkomst van Mobility as a Service (MaaS) als een kansrijke ontwikkeling.

Naast de mogelijke reductie op de parkeereis voor de inzet van deelauto's zoals hierboven beschreven, kiest de gemeente Capelle aan den IJssel op dit moment niet voor een generieke mogelijke korting op de parkeernormen gekoppeld aan 'Mobility as a Service'. Hiervoor zijn twee redenen. Als eerste dat deze ontwikkeling c.q. het aanbod van MaaS-diensten niet is gekoppeld aan specifieke ontwikkelingen of initiatieven. Het gaat om producten die op de markt komen en dan voor iedereen beschikbaar zijn. Ten tweede; er is nog veel onduidelijk over de potentie en de effecten van MaaS, vooral als de vraag is wat het extra effect is ten opzichte van de inzet van deelauto's.

Tegelijkertijd heeft de gemeente Capelle aan den IJssel wel een positieve houding ten opzichte van initiatiefnemers die actief nadenken over en zich inzetten voor een duurzame invulling van hun mobiliteitsopgave. In het geval een initiatiefnemer hiertoe een plan indient, bijvoorbeeld een werkgever met een vervoersmanagementaanpak gericht op het reduceren van het autogebruik en daarmee de parkeervraag, dan zal de gemeente met initiatiefnemer in overleg treden over het voornemen, de verwachte effecten, de haalbaarheid, de randvoorwaarden en de borging en op basis daarvan bepalen – als onderdeel van de totale beoordeling – of het voorstel kan leiden tot een aangepaste parkeereis.

5.3 Verlaging van de parkeereis door salderen

Bij transformatie, herbestemming, functiewijziging en sloop-nieuwbouw kan een bestaande functie worden vervangen door een nieuwe. Bij een dergelijke ontwikkeling mag in het bepalen van de parkeereis de parkeervraag van de nieuwe functie in mindering worden gebracht met een eventueel tekort aan parkeerplaatsen dat de vorige functie had en voor zover dit tekort werd opgevangen in de openbare ruimte. Dit heet salderen.

De achterliggende gedachte hiervan is dat het niet redelijk is dat van de initiatiefnemer wordt verwacht dat hij ook een bestaand tekort aan parkeerruimte oplost. De parkeervraag van de oude functie kan worden bepaald aan de hand van parkeernormen of parkeertellingen (indien de oude functie nog aanwezig).

Bij salderen moet rekening gehouden worden met aanwezigheidspercentages, omdat het maatgevend moment van de nieuwe functie op een (heel) ander tijdstip kan liggen dan van de oude functie. Zie het rekenvoorbeeld in bijlage 4 voor de manier waarop dit dient te worden berekend.

Als er sprake is van langdurige leegstand – gedefinieerd als langer dan vijf jaar ten opzichte van het laatste legale gebruik – dan mag niet meer gesaldeerd worden. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar 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.

6 Parkeerregulering

6.1 Doel van parkeerregulering

Parkeerregulering kan een effectief middel zijn om te sturen op het parkeren in de openbare ruimte. Zodra in een gebied de parkeerdruk te hoog wordt en zorgt voor parkeerproblemen kan het invoeren van parkeerregulering een mogelijke maatregel zijn. De gemeente Capelle aan den IJssel maakt onderscheid tussen twee vormen van regulering: een parkeerschijfzone (blauwe zone) en een vergunningensysteem.

Het doel van de blauwe zone is om er voor te zorgen dat voorzieningen waar veel kortparkeerders op af komen (bijvoorbeeld winkelcentra) bereikbaar blijven voor hun bezoekers door langparkeren hier tegen te gaan. Capelle gebruikt de blauwe zone ook in woongebieden om er voor te zorgen dat langparkeerders hier worden geweerd als deze zorgen voor een te hoge parkeerdruk. Zonder blauwe zone kan het risico optreden dat langparkeerders (bijvoorbeeld inwoners of bezoekers van omliggende wijken, omliggende bedrijven of parkeerders voor een nabijgelegen OV-halte) de parkeerplaatsen innemen die zijn bestemd voor de bewoners en kortparkeerders.

Bij het vergunningensysteem is de situatie juist omgekeerd. Het doel van het vergunningensysteem is om er voor te zorgen dat bewoners binnen een acceptabele loopafstand van hun woning voldoende parkeergelegenheid hebben. Een parkeervergunning voor bewoners voorkomt het risico dat werknemers of bezoekers van nabijgelegen functies (winkelcentra, kantoren, OV-halte en andere voorzieningen) zorgen voor parkeeroverlast voor bewoners. Deze situatie doet zich bijvoorbeeld voor rondom het IJsselland ziekenhuis. Bij de vergunningverlening wordt het kenteken aan het woonadres gekoppeld. Voor de wijze van handhaving wordt verwezen naar de Nota Parkeerbeleid.

Zoals vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid beoordeelt de gemeente Capelle aan den IJssel per situatie of parkeerregulering bijdraagt aan het oplossen van het knelpunt en welke vorm van parkeerregulering het beste past.

6.2 Stappenplan parkeerregulering

Het doel van dit stappenplan is om vast te stellen wanneer en op welke wijze parkeerregulering kan worden ingevoerd. Het uitgangspunt is dat – ongeacht de vorm van regulering – het parkeren in het openbaar gebied gratis is. De gemeente draagt de kosten van het reguleren en handhaven van gereguleerde gebieden. Het stappenplan biedt een handreiking, maar is geen hard voorschrift. Afhankelijk van de casus kan voor een afwijkende aanpak worden gekozen.

In alle gevallen is het aan te raden dat het onderzoeken en uitwerken van parkeerregulering gebeurt in samenspraak met belanghebbenden (bewoners, bedrijven, scholen, winkels etc.). Dit kan in de vorm van een werkgroep, die samen met de gemeente de beschreven stappen doorloopt.

Voor invoering van parkeerregulering dient aan de volgende randvoorwaarden te worden voldaan:

- De parkeerdruk is tijdens het maatgevende moment structureel hoger dan 90 procent (zie ook stap 3 in navolgend schema);
- Er is voldoende draagvlak binnen het onderzoeksgebied. Minimaal 30% respons op de draagvlakmeting en een meerderheid van 50%+1 bij een enquête onder de bewoners van het gebied.

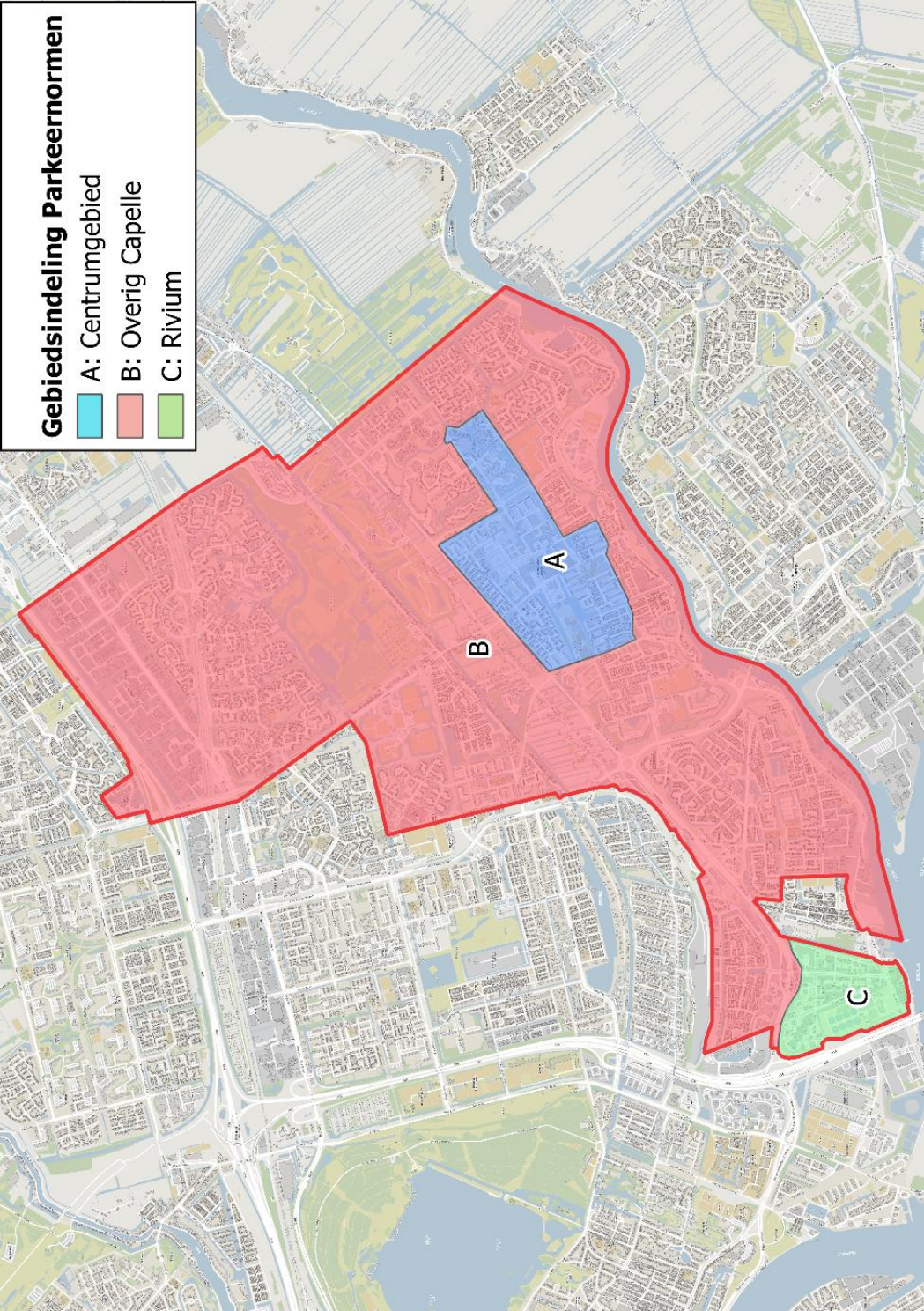
Stap	Omschrijving
1	Signaal van structureel parkeerprobleem (bijvoorbeeld uit meerdere meldingen van verschillende bewoners en/of resultaat parkeerdrukonderzoek / monitoring).
2	Vaststellen onderzoeksgebied door de gemeente in overleg met de buurt (inschakelen wijkregisseur). Het gebied dient logisch te zijn afgebakend, bijvoorbeeld door een drukke doorgaande weg, water of een groenbuffer. En het gebied dient groot genoeg te zijn, rekening houdend met maximale loopafstanden. Een (te) hoge parkeerdruk in één straat terwijl in de directe omgeving alsnog genoeg parkeerplaatsen zijn, vormt geen aanleiding.
3	<p>Bepaling parkeerdruk door uitvoering van parkeerdrukonderzoek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opstellen gebiedsindeling (straatsecties). • Vaststellen openbare parkeercapaciteit op basis van richtlijnen CROW. • Vaststellen bezetting: totaal aantal (goed en fout) geparkeerde voertuigen in openbaar gebied. De meetmomenten moeten aansluiten bij het gebruikspatroon van de aanwezige functies binnen het gebied. De exacte meetmomenten worden bepaald en vastgelegd in het op te stellen telplan dat voor het onderzoek wordt opgesteld. <p>Overige voorwaarden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Parkeertelling minimaal 2 meetmomenten laten uitvoeren. Indien er grote verschillen in de parkeerdruk (>10%) zijn in de resultaten, één extra telling. ○ Alleen tellen buiten vakantieperiodes, evenementen en feestdagen; • Indien de parkeerdruk tijdens een van de meetmomenten hoger is dan 90%; kan worden gestart met een draagvlakmeting onder bewoners en eigenaren. Ook hier geldt: er dient te worden gekeken naar de parkeerdruk in een samenhangend gebied, rekening houdend met de geldende maximale loopafstanden (en niet op straatniveau).
4	<p>Afweging reguleringsvorm</p> <p>Opstellen van een inventarisatie en afweging van de mogelijke vormen van regulering en de daarbij te maken keuzes (welk gebied, welke dagen, welke tijden, welke doelgroepen). Deze inventarisatie kan deel uitmaken van de draagvlakmeting, in die zin dat deze keuzes ook aan belanghebbenden kunnen worden voorgelegd.</p>

5	<p>Draagvlakmeting:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De draagvlakmeting is digitaal en gaat naar iedere bewoner en/of eigenaar die staat geregistreerd in het onderzoeksgebied. • Ieder adres geldt als 1 respondent en krijgt een unieke code toegestuurd die eenmaal kan worden gebruikt. De draagvlakmeting is anoniem. • De draagvlakmeting is geldig bij een respons van minimaal 30% en er is sprake van voldoende draagvlak bij een meerderheid van 50%+1. • De draagvlakmeting geeft respondenten ook de mogelijkheid suggesties om te doen. • De resultaten worden gedeeld met alle bewoners en eigenaren binnen het onderzoeksgebied.
6a	<p>Invoering</p> <p>Als de voorgaande stappen zijn doorlopen en aan alle voorwaarden is voldaan, wordt de parkeerregulering ingevoerd binnen 12 maanden na afronding van de draagvlakmeting. De vervolgstappen zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Aanwijzingsbesluit college b. Implementatie: <ul style="list-style-type: none"> ○ Publicatie via de beschikbare kanalen (internet, brief, etc.) ○ (bij keuze voor vergunningensysteem) Aanvraag en toetsing parkeervergunningen (maximaal 2 maanden) ○ Plaatsen aankondigingsborden in het gebied vanaf 2 weken voor ingangsdatum
6b	<p>Als niet wordt voldaan aan alle voorwaarden, dan wordt de eerste 3 jaar na afronding van het voorgaande traject geen nieuw traject gestart. Uitzondering is als de situatie binnen deze 3 jaar zodanig verandert dat de gemeente hier toch aanleiding voor ziet.</p>

Bijlagen

- Bijlage 1: Gebiedsindeling
- Bijlage 2: Parkeernormen auto
- Bijlage 3: Parkeernormen fiets
- Bijlage 4: Rekenvoorbeelden
- Bijlage 5: Kwaliteitseisen fietsenstalling

Bijlage 1 – Gebiedsindeling



Bijlage 2 – Parkeernormen auto

Wonen

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor woonfuncties weergegeven. Er wordt op hoofdlijnen onderscheid gemaakt in grondgebonden woningen enerzijds en meergezinswoningen (MGM) c.q. gestapelde woningen of appartementen anderzijds.

Binnen de grondgebonden woningen wordt gedifferentieerd naar type woning. Bij meergezinswoningen wordt gedifferentieerd naar de omvang van de woning. De daarbij gehanteerde maat is de Gebruiksoppervlakte (GBO of GO). De prijs per vierkante meter is in de vastgoedwereld ook gebaseerd op de GBO. De gebruiksoppervlakte wordt vastgesteld volgens de NEN 2580. De GBO is in principe het totale vloeroppervlakte tussen de omsluitende wanden minus vaste obstakels van omvang (voor verdere informatie; zie de betreffende NEN).

De weergegeven parkeernorm is de totale norm, dus zowel het bewonersdeel als het bezoekersdeel samen. Daarnaast is steeds het bezoekersdeel apart benoemd. Dit is onder meer relevant om te bepalen welk deel van de parkeervraag voor bezoekers toegankelijk moet zijn.

De volgende definities zijn van toepassing:

Meergezinswoning (MGW): elke woning die samen met andere woonruimten c.q. bedrijfsruimten een geheel pand vormt. Hieronder vallen flats, galerij-, portiek-, beneden- en bovenwoningen, appartementen en woningen boven bedrijfsruimten, voor zover deze zijn voorzien van een buiten de bedrijfsruimte gelegen toegangsdeur.

Sociale huur: sociale huurwoning met een huur onder de liberalisatiegrens (ongeacht of het een grondgebonden woning betreft of een appartement). Sociale huur heeft een eigen plaats in de parkeernormen, met als doel om hiervoor de best passende parkeernorm te hanteren en daarmee (financieel en ruimtelijk) de realisatie van sociale huurwoningen met betrekking tot parkeren zoveel mogelijk te faciliteren.

Tiny house: een relatief kleine, volwaardige en vrijstaande woning met een GBO van maximaal 50 m², met een naar verhouding kleine ecologische voetafdruk doordat de woning in meer of mindere mate zelfvoorzienend is. In een tiny house wordt permanent gewoond en het betreft dus geen recreatiewoning.

Studentenwoning/kamer: een voor studenten bedoelde woning of kamer, geoormerkt met een campuscontract (een huurovereenkomst voor studenten waarin als eis wordt gesteld dat de huurder ingeschreven moet staan bij een onderwijsinstelling). De parkeernorm geldt per kamer; in het geval van een studentenwoning met meerdere kamers (wooneenheden) dient in de berekening van de parkeereis te worden uitgegaan van het aantal kamers.

Kamerverhuur: een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke toegang bereikt kan worden zonder eigen voordeur en waarbij de bewoner afhankelijk is van één of meer gemeenschappelijke dagelijkse voorzieningen (keuken, douche en/of toilet) buiten die woonruimte.

	Zone A		Zone B	
	parkeernorm	bezoek	parkeernorm	bezoek
Grondgebonden:				
Vrijstaand	1,6	0,3	2,2	0,3
2 onder 1 kap	1,5	0,3	2,1	0,3
Tussen-/hoekwoning	1,4	0,3	1,9	0,3
Tiny house	0,4	0,2	0,7	0,2
Meergezinswoningen (m2 GBO):				
< 50 m2	0,7	0,2	1,0	0,2
51 – 80 m2	1,0	0,3	1,3	0,3
81 – 100 m2	1,3	0,3	1,5	0,3
101 -120 m2	1,5	0,3	1,8	0,3
> 120 m2	1,6	0,3	2,0	0,3
Sociale huur < 60 m2 GBO	0,7	0,2	1,0	0,2
Sociale huur > 60 m2 GBO	1,0	0,3	1,3	0,3
Aanleunwoning/serviceflat	0,5	0,2	1,1	0,3
Studentenwoning/kamer	0,25	0,15	0,25	0,15
Kamerverhuur	0,4	0,2	0,6	0,2

Werken

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor werkgelegenheidsfuncties weergegeven. Het bezoekersaandeel is weergegeven als percentage en onderdeel van de weergegeven normen.

Voor kantoren wordt onderscheid gemaakt tussen kantoren zonder baliefunctie (administratief en zakelijk, parkeervraag met name van personeel en enig bezoek) en kantoren met baliefunctie (dienstverlening met bezoekende klanten). Kantoren met baliefunctie hebben een hogere parkeernorm door het grotere aantal bezoekers/klanten. Als uit de aanvraag niet duidelijk is welke van de twee functies het betreft, of als gebruik als kantoor met baliefunctie niet wordt uitgesloten, dan dient hiervan te worden uitgegaan.

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Kantoor zonder baliefunctie	0,9	1,7	5%
Kantoor met baliefunctie	1,2	2,3	20%
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief	2,3	2,2	5%
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief	0,6	1,0	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	0,9	1,6	5%

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

De weergegeven norm is voor personeel en bezoek samen, dus de totale norm. Het aandeel bezoek daarvan is vervolgens apart vermeld, als onderdeel van de parkeernorm.

	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,7	3,0	57%
Apotheek (per locatie)	2,1	3,2	45%
Fysiotherapie (per behandelkamer)	1,0	1,8	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,1	1,9	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per kamer)	1,2	1,9	30%
Tandartspraktijk	1,4	2,4	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,3	2,2	55%
Ziekenhuis (per 100 m2 BVO)	1,2	1,7	-
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	30,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	31,6	97%
Kerk/moskee/tempel (per zitplaats)	0,2	0,2	-
Verpleeg/verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,5	0,6	60%

Voor de functie ziekenhuis is een algemene norm weergegeven gebaseerd op een gemiddeld gebruik. De parkeervraag hangt sterk af van het type ziekenhuis en de verhouding tussen de verschillende soorten zorg, bijvoorbeeld klinische en poliklinische zorg. Bovendien is zichtbaar dat de manier waarop ziekenhuizen hun zorg aanbieden verandert: een steeds groter deel van de poliklinische zorg wordt op afstand gegeven.

Om hiermee om te gaan kan in plaats van de hier opgenomen norm voor de functie ziekenhuis, aansluiting worden gezocht bij de parkeerkcijfers van het College Bouw Ziekenhuisvoorzieningen (CBZ), indien initiatiefnemer kan onderbouwen dat deze beter passend zijn. De kcijfers van het CBZ zijn meer specifiek gericht op de productiecijfers van een ziekenhuis – voor zowel bezoekers en patiënten als voor personeel.

Winkelen en boodschappen

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor de groep winkelen en boodschappen weergegeven. Het bezoekersaandeel is weergegeven als percentage en onderdeel van de weergegeven normen. Voor de meer uitgebreide beschrijving van de hier genoemde functies en voorbeelden wordt verwezen naar CROW-publicatie 381. Voor het centrumgebied is in een aantal cellen “niet van toepassing” opgenomen. Dit is omdat deze functies in de regel niet in een centrumgebied voorkomen.

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Buurtsupermarkt	1,4	3,4	89%
Fullservice supermarkt	2,7	5,2	93%
Grote of XL-supermarkt	5,1	7,7	84%
Groothandel specialist	n.v.t.	5,9	80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	6,4	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	3,4	n.v.t.	92%
Wijkcentrum, klein	n.v.t.	4,5	76%
Wijkcentrum, middel	n.v.t.	5,1	79%
Wijkcentrum, groot	n.v.t.	5,7	81%
Weekmarkt	0,2	0,2	85%
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,7	89%
Bruin- en/of witgoedzaak	3,1	7,4	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,9	1,7	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	4,8	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	2,3	93%
Winkelboulevard	n.v.t.	4,0	94%
Outletcentrum	n.v.t.	9,6	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,3	87%
Tuincentrum/groencentrum	n.v.t.	2,6	89%

Voor winkelfuncties in winkelcentrum 'De Koperwiek' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Binnenstad'. Voor winkelfuncties in winkelcentrum 'de Terp' en 'de Scholver' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Wijkcentrum'. Voor winkelfuncties in de buurtcentra 'Puccinipassage' en 'Slotlaan' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Wijkcentrum'. De winkelcentra/winkelstraten buiten de hoofdstructuur (Maria Daneelserf, Doormanstraat en Kanaalweg) en solitair gelegen winkels worden per winkelsoort beschouwd.

Horeca en recreatie

Voor restaurants etc. dient het terrasoppervlakte te worden meegerekend in de bepaling van het oppervlakte (BVO).

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	1,6	91%
1* hotel (per 10 kamers)	0,4	2,3	77%
2* hotel (per 10 kamers)	1,4	3,9	80%
3* hotel (per 10 kamers)	2,0	4,7	77%
4* hotel (per 10 kamers)	3,2	6,8	73%
5* hotel (per 10 kamers)	5,0	10,1	81%
Café/bar/cafetaria	5,0	6,0	90%
Restaurant	9,0	13,0	80%
Discotheek	3,6	18,4	99%
Evenementenhal/congresgebouw	4,0	7,5	99%

Voor een fastfoodrestaurant geldt dat de norm voor een restaurant kan worden gebruikt, omdat het aantal gelijktijdig aanwezige bezoekers en het verplaatsingsgedrag vergelijkbaar zijn.

Sport, cultuur en ontspanning

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor de groep sport, cultuur en ontspanning weergegeven. Het bezoekersaandeel is weergegeven als percentage van de norm.

Voor de meer uitgebreide beschrijving van de hier genoemde functies en voorbeelden wordt verwezen naar CROW-publicatie 381. Voor het centrumgebied is in een aantal cellen "niet van toepassing" opgenomen. Dit is omdat deze functies in de regel niet in een centrumgebied voorkomen. Ook in de CROW-richtlijnen zijn hiervoor geen kentallen opgenomen.

Een gymzaal is een accommodatie met een sportvloer van ongeveer 300 m2 zonder horeca. Een sporthal heeft meer dan 900 m2 zaaloppervlak, bedoeld voor verschillende sporten en omvat in de praktijk ook vaak horeca. Een sportzaal zit daar tussenin en lijkt in de praktijk meer op een sporthal (veel gebruiksuren, meer douchen en horeca) dan op een gymzaal.

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Bibliotheek	0,4	1,1	97%
Museum	0,4	1,0	95%
Bioscoop	2,6	11,0	94%
Filmtheater/filmhuis	2,0	7,7	97%
Theater/schouwburg	6,7	9,8	87%
Musicaltheater	2,6	3,9	86%
Casino	5,2	6,5	86%
Bowlingcentrum (per baan)	1,2	2,8	89%
Biljart/snookercentrum (per tafel)	0,7	1,4	87%
Dansstudio	1,2	4,4	93%
Fitness/sportschool	1,1	4,7	87%
Fitnesscentrum	1,3	6,2	90%
Wellness/beautycentrum	n.v.t.	9,3	-
Sauna/hammam	2,1	6,6	99%
Sporthal, gymzaal	1,5	2,7	96%
Sportzaal	1,1	2,7	94%
Tennishal	0,3	0,5	87%
Padelbaan	0,6	1,0	90%
Squashhal	1,5	2,7	84%
Zwembad, overdekt (per 100 m2 bad)	n.v.t.	11,5	97%
Zwembad, open lucht (per 100 m2 bad)	n.v.t.	12,9	99%
Sportveld (per ha netto terrein)	13,0	13,0	95%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 m)	1,2	1,7	98%
Jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	-
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (gemiddeld)	2,9	4,4	97%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (groot)	3,5	5,3	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (zeer groot)	3,7	5,5	98%
Kinder-/stadsboerderij (per boerderij)	2,9	4,4	-
Dierenpark (per ha netto terrein)	n.v.t.	8,0	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,4	1,0

Onderwijs

In de onderstaande normen is voor de functie kinderdagverblijf en basisschool geen bezoekersaandeel opgenomen. De weergegeven normen zijn uitsluitend voor het parkeren van personeel en exclusief het halen en brengen van kinderen. Voor het halen en brengen worden de rekenregels Kiss & Ride van het CROW gehanteerd. Deze zijn hieronder opgenomen en toegelicht. In bijlage 4 is een rekenvoorbeeld opgenomen van de toepassing van deze rekenregels.

	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Kinderdagverblijf (per 100 m2 BVO)	0,8	1,2	-
Basisschool (per leslokaal)	0,7	0,9	-
Middelbare school (per 100 leerlingen)	3,0	4,3	11%
ROC (per 100 leerlingen, studenten)	3,8	5,2	7%
Hogeschool (per 100 leerlingen, studenten)	5,5	9,5	72%
ROC (per 100 leerlingen, studenten)	10,6	14,7	48%
Avondonderwijs (per 10 leerlingen)	3,6	6,0	95%

Rekenregels Kiss & Ride bij kinderdagverblijven en basisscholen

In het algemeen: de voor Kiss & Ride benodigde capaciteit wordt bepaald door de volgende formule:

*Aantal leerlingen * % leerlingen met de auto * reductiefactor parkeerduur * reductiefactor aantal kinderen per auto*

Voor de reductiefactor parkeerduur geldt:

- Groepen 1 t/m 3: gemiddeld 10 min. in een periode van 20 min. = 0,50
- Groepen 4 t/m 8: gemiddeld 2,5 min. in een periode van 10 min. = 0,25
- Kinderdagverblijf: gemiddeld 15 min. in een periode van 60 min. = 0,25

Voor de reductiefactor aantal kinderen per auto geldt:

- Groepen 1 t/m 3 = 0,75
- Groepen 4 t/m 8 = 0,85
- Kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald is onder meer afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school.

Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- Groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- Kinderdagverblijf: 50 - 80%

Idealiter wordt dit percentage zo goed mogelijk benaderd door onderzoek bij de bestaande school in het geval van verhuizing of uitbreiding of op basis van referentieonderzoek bij een vergelijkbare school.

Bij voldoende scheiding in aanvangs- en eindtijden (minstens 15 min.) hoeft de parkeervraag voor Kiss & Ride voor verschillende scholen die naast elkaar zitten, niet bij elkaar te worden opgeteld.

Bijlage 3 – Parkeernormen fiets

Wonen

Fietsparkeernormen voor woningen in relatie tot het Bouwbesluit 2012

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn de eisen uit het vigerende Bouwbesluit van toepassing. Het Bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden. Het volgende is in het Bouwbesluit (art. 4.172) opgenomen:

- Een woonfunctie heeft als nevengebruiksfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
- In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoffervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
- Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Gemeenten kunnen hier van afwijken als een 'gelijkwaardige oplossing' gerealiseerd wordt. Een aantal gemeenten hanteren in navolging van de gemeente Amsterdam standaard de zogenaamde 'Amsterdamse bouwbrief'. Hierin wordt bepaald dat in plaats van een individuele bergruimte per woning van 5,0 m², er een bergruimte van 2,7 m² per appartement wordt gerealiseerd en er extra stallingsruimte in een gemeenschappelijke stalling gerealiseerd wordt. In de gemeente Capelle aan den IJssel is geen beleid vastgesteld over het hanteren van de Amsterdamse bouwbrief. Dat betekent dat het Bouwbesluit van toepassing is en dat hier in principe niet van afgeweken wordt.

Zodra er geen voorschriften voor een (fietsen)berging meer zijn opgenomen in de regeling die het Bouwbesluit 2012 opvolgt, gelden bij nieuwbouw van woningen dan wel de transformatie of herbestemming tot woningen de parkeernormen zoals opgenomen in deze nota. In appartementsgebouwen moeten de parkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden.

Gebruiksoffervlakte geldt als te hanteren eenheid voor het woningoppervlakte

Bij meergezinswoningen wordt gedifferentieerd naar de omvang van de woning. De daarbij gehanteerde maat is de Gebruiksoffervlakte (GBO of GO). De prijs per vierkante meter is in de vastgoedwereld ook gebaseerd op de GBO. Het gebruiksoffervlakte wordt vastgesteld volgens de NEN 2580. De GBO is in principe het totale vloeroppervlakte tussen de omsluitende wanden minus vaste obstakels van omvang (zie de NEN voor verdere toelichting). Grondgebonden woningen zijn hier niet opgenomen; deze worden geacht op eigen terrein een berging en/of voldoende ruimte te hebben voor het stallen.

De weergegeven parkeernorm is de totale norm, dus zowel het bewonersdeel als het bezoekersdeel samen. Daarnaast is steeds het bezoekersdeel apart benoemd. Dit is onder meer relevant om te bepalen welk deel van de parkeervraag voor bezoekers toegankelijk moet zijn. Bezoekersplaatsen dienen laagdrempelig voor bezoek toegankelijk te zijn, in de openbare ruimte of in een voor bezoekers toegankelijke stalling.

Woonfunctie (m2 GBO)	Zone A		Zone B	
	parkeernorm	bezoek	parkeernorm	bezoek
Meergezinswoningen				
< 50 m2	2,0	1,0	2,0	1,0
51 – 80 m2	3,0	1,0	3,0	1,0
81 – 100 m2	4,0	1,0	4,0	1,0
101 -120 m2	4,0	1,0	4,0	1,0
> 120 m2	5,0	1,0	5,0	1,0
Aanleunwoning/serviceflat	2,0	1,0	2,0	1,0
Studentenwoning/kamer	2,0	1,0	2,0	1,0
Kamerverhuur	2,0	1,0	2,0	1,0

Werken

Onderstaand zijn de parkeernormen voor werkgelegenheidsfuncties weergegeven. Het bezoekersaandeel is weergegeven als percentage en onderdeel van de weergegeven normen. De parkeernorm is per 100 m BVO (bruto vloeroppervlak) tenzij anders vermeld. Het BVO is het vloeroppervlak van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een vastgoedobject, gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm		Bezoek
	Zone A	Zone B	
Kantoor zonder baliefunctie	2,9	2,0	5%
Kantoor met baliefunctie	7,0	5,0	20%
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief	1,0	1,0	5%
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief	0,5	0,5	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	2,9	2,0	5%

Winkelen en boodschappen

Voor winkelfuncties in winkelcentrum 'De Koperwiek' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Binnenstad'. Voor winkelfuncties in winkelcentrum 'de Terp' en 'de Scholver' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Wijkcentrum'. Voor winkelfuncties in de buurtcentra 'Puccinipassage' en 'Slotlaan' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Wijkcentrum'. De winkelcentra buiten de hoofdstructuur (Maria Daneelserf, Doormanstraat en Kanaalweg) en solitair gelegen winkels worden per winkelsoort beschouwd.

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm		Bezoek
	Zone A	Zone B	
Binnenstad	4,0	n.v.t.	
Winkel centrum/ wijkcentrum	4,0	4,0	90%
Supermarkt	4,3	4,3	95%
Detailhandel	4,0	4,0	90%
Groothandel	1,0	1,0	85%
Bouwmarkt	0,4	0,4	85%
Tuincentrum	0,6	0,6	90%
Showroom/meubelzaak	0,6	0,6	85%

Sport, cultuur en ontspanning

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm		Bezoek
	Zone A	Zone B	
Bibliotheek	5,0	5,0	95%
Bioscoop	12,0	7,0	95%
Theater/schouwburg (per 100 zitplaatsen)	38,0	33,0	95%
Fitness/sportschool/dansschool	8,0	5,8	90%
Museum	1,4	1,4	95%
Sporthal, gymzaal	3,9	3,9	95%
Sportveld (per ha netto terrein)	95,0	95,0	95%
Sportzaal	6,2	6,2	95%
Zwembad, open lucht (per 100 m2 bad)	43,0	43,0	90%
Zwembad, overdekt (per 100 m2 bad)	32,0	32,0	90%

Een gymzaal is een accommodatie met een sportvloer van ongeveer 300 m2 zonder horeca. Een sporthal heeft meer dan 900 m2 zaaloppervlak, bedoeld voor verschillende sporten en omvat in de praktijk ook vaak horeca. Een sportzaal zit daar tussenin en lijkt in de praktijk meer op een sporthal (veel gebruiksuren, douchen en horeca) dan op een gymzaal.

Horeca en recreatie

Voor restaurants etc. dient het terrasoppervlakte te worden meegerekend in de bepaling van het oppervlakte (BVO).

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm		Bezoek
	Zone A	Zone B	
Hotel	0,5	0,5	50%
Restaurant, luxe	7,0	7,0	80%
Restaurant, eenvoudig	28,0	28,0	90%
Café/bar	28,0	28,0	90%
Discotheek/feestruimte	28,0	28,0	90%
Fastfoodrestaurant/cafetaria/snack	28,0	28,0	90%
Fastfoodrestaurant (per locatie)	45,0	15,0	90%

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

De weergegeven norm is voor personeel en bezoek samen, dus de totale norm. Het bezoekersaandeel is apart weergegeven en onderdeel van de weergegeven normen.

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm		Bezoek
	Zone A	Zone B	
Apotheek (per locatie)	17,0	17,0	10,0
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	8,0	8,0	
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	8,0	8,0	
Gezondheidscentrum	2,7	2,7	2,0
Kerk/moskee/tempel (per 100 plaatsen)	60,0	60,0	
Ziekenhuis	1,4	1,3	0,7
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per eenheid)	0,2	0,2	

Onderwijs

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm	
	Zone A	Zone B
Kinderdagverblijf	5,0	5,0
Basisschool < 250 leerlingen (per 10 leerlingen)	5,0	5,0
Basisschool 250-500 leerlingen (per 10 leerlingen)	5,8	5,8
Basisschool > 500 leerlingen (per 10 leerlingen)	7,2	7,2
Basisschool, medewerkers (per 10 leerlingen)	0,7	0,7
Middelbare school, leerlingen	16,0	16,0
Middelbare school, medewerkers	1,1	0,9
ROC, leerlingen	14,0	14,0
ROC, medewerkers	1,0	1,0

Bijlage 4 – Rekenvoorbeelden

Voorbeeld 1 – nieuwe ontwikkeling met meerdere voorzieningen

Een ontwikkelaar heeft een plan om 40 kleinere (60 m2 GBO) en 20 grotere (95 m2 GBO) appartementen te realiseren bovenop een nieuwe supermarkt van 2.000 m2 BVO. De ontwikkeling vindt plaats op een lege kavel in zone B, niet nabij een HOV-halte. Hoeveel autoparkeerplaatsen dienen op het terrein te worden aangelegd?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft de realisatie van woningen en een supermarkt in zone B. De ontwikkeling vindt niet plaats nabij een HOV-halte dus de parkeernormen voor zone B worden toegepast zonder HOV-correctie.

- De woningen van 60 m2 vallen in de categorie 51-80 m2 met een parkeernorm van 1,3 (waarvan 0,3 voor bezoek).
- De woningen van 95 m2 vallen in de categorie 81-100 m2 met een parkeernorm van 1,5 (waarvan 0,3 voor bezoek).
- De supermarkt betreft een filiaal van een grote supermarktketen met een breed assortiment in alle prijsklassen en kan daarmee worden geclassificeerd als een “full service supermarkt”. Hiervoor geldt een parkeernorm van 5,2 per 100 m2 BVO.

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte wordt op basis van bovenstaande als volgt berekend.

Functie	Omvang	Parkeernorm	Per	Eenheden	Parkeerbehoefte
Woning (60 m2)	40	1,3	woning	40	52,0
Woning (95 m2)	20	1,5	woning	20	30,0
Supermarkt	2.000 m2	5,2	100 m2	20	104,0
Normatieve parkeerbehoefte:					186,0

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers. De aanwezigheidspercentages van beide groepen zijn verschillend. De geldende parkeernorm wordt daarvoor opgesplitst in het bewonersdeel en het bezoekersdeel.

De van toepassing zijnde aanwezigheidspercentages zijn als volgt:

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning, bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning, bezoek	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%

De supermarkt is gesloten op zondagmiddag en daarom geldt voor dat moment 0%.

De doorrekening op basis van de aanwezigheidspercentages is dan als volgt. In de tabel is voor de functie wonen onderscheid gemaakt naar de normatieve parkeervraag van de bewoners zelf ($40 \cdot 1,0$ plus $20 \cdot 1,2 = 64,0$) en van de bezoekers ($60 \cdot 0,3 = 18,0$).

	Normatieve parkeervraag	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning, bewoners	64,0	32,0	32,0	57,6	64,0	51,2	38,4	51,2	44,8
Woning, bezoek	18,0	1,8	3,6	14,4	0,0	12,6	10,8	18,0	12,6
Supermarkt	104,0	31,2	62,4	41,6	0,0	83,2	104,0	41,6	0,0
Totaal	186,0	65,0	98,0	113,6	64,0	147,0	153,2	110,8	57,4

Hieruit blijkt dat de zaterdagmiddag het drukste en daarmee maatgevende moment is. Er zijn dan $153,2 = 154$ parkeerplaatsen nodig (afronden naar boven). Van een verlaging van de parkeereis als gevolg van de inzet van deelauto's of salderen is in dit geval geen sprake. De parkeereis bedraagt daarmee 154 parkeerplaatsen.

Let op: in dit voorbeeld is het uitgangspunt dat alle parkeerplaatsen op het kavel vrijelijk beschikbaar zijn voor bewoners en bezoekers van de woningen en personeel en klanten van de supermarkt. In dat geval kan met volledig dubbelgebruik worden gerekend. Als een deel van de parkeerplaatsen zou worden toegewezen, bijvoorbeeld aan bewoners, dan zijn deze niet meer beschikbaar voor dubbelgebruik en dient hier in de berekening rekening mee te worden gehouden (zie voorbeeld 2).

Voorbeeld 2 – toewijzen van parkeerplaatsen aan woningen

Een ontwikkelaar ontwikkelt op een vrije kavel in zone B een appartementengebouw met 50 woningen. 30 woningen hebben een oppervlakte van 70 m² GBO en 20 woningen van 110 m² GBO.

Het gebouw bevindt zich op een afstand van 200 meter van een metrohalte (werkelijke loopafstand van de entree tot de halte). De 20 grotere woningen krijgen elk 1 parkeerplaats op naam; deze zijn exclusief per plaats toegewezen aan ieder appartement. Hoeveel parkeerplaatsen moet de ontwikkelaar op het kavel aanleggen om te voorzien in een sluitende parkeerbalans?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft de realisatie van woningen in zone B. De ontwikkeling vindt plaats nabij een HOV-halte dus de parkeernormen voor zone B worden toegepast met HOV-correctie. De loopafstand bedraagt minder dan 300 meter dus er wordt een korting verrekend op de parkeernormen van 20%.

Voor de 30 woningen van 70 m² geldt dan:

- Zonder korting: parkeernorm 1,3 waarvan 1,0 voor bewoners en 0,3 voor bezoek
- Met HOV-korting: parkeernorm 1,04 waarvan 0,80 voor bewoners en 0,24 voor bezoek

En voor de 20 woningen van 110 m²:

- Zonder korting: parkeernorm 1,8 waarvan 1,5 voor bewoners en 0,3 voor bezoek
- Met HOV-korting: parkeernorm 1,44 waarvan 1,20 voor bewoners en 0,24 voor bezoek

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt dan: $30 * 1,04 + 20 * 1,44 = 60,0$ parkeerplaatsen.

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers. De 20 grotere woningen krijgen allemaal één parkeerplaats toegewezen. Deze komen daarmee niet in aanmerking voor dubbelgebruik.

Voor de overige plaatsen gelden de volgende aanwezigheidspercentages.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning, bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning, bezoek	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

De berekening is dan als volgt.

	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen, vaste plaatsen	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
Woningen, bewoners overig	28,0	14,0	14,0	25,2	28,0	22,4	16,8	22,4	19,6
Woningen, bezoekers	12,0	1,2	2,4	9,6	0,0	8,4	7,2	12,0	8,4
Totaal	60,0	35,2	36,4	54,8	48,0	50,8	44,0	54,4	48,0

Toelichting:

- De 20 toegewezen parkeerplaatsen worden "vastgezet" in de berekening.
- Het overige deel van de bewonersvraag staat daaronder. Deze plaatsen zijn niet toegewezen en deze worden dus wel doorberekend met de geldende aanwezigheidspercentages. Dit betreft 28,0 parkeerplaatsen (namelijk: 48,0 parkeerplaatsen voor het totale bewonersdeel van alle woningen minus de 20,0 toegewezen parkeerplaatsen).

Hieruit blijkt dat de werkdagavond het drukste en maatgevende moment is. Er zijn dan 54,8 parkeerplaatsen nodig. De parkeereis bedraagt dus 55 parkeerplaatsen.

Voorbeeld 3 – toewijzen van twee parkeerplaatsen per woning

Een ontwikkelaar ontwikkelt op een vrije kavel in zone B een appartementengebouw met 40 luxe appartementen. 20 woningen hebben een oppervlakte van 160 m² GBO en 20 woningen van 110 m² GBO. Het gebouw bevindt zich niet binnen loopafstand van een metrohalte. De 20 grotere woningen krijgen elk 2 parkeerplaatsen op naam in de parkeergarage en de 20 kleinere woningen krijgen allemaal 1 parkeerplaats op naam in de parkeergarage. De resterende parkeervraag wordt opgelost in de buitenruimte om het gebouw heen. Hoeveel parkeerplaatsen moet de ontwikkelaar op maaiveld aanleggen om te voorzien in een sluitende parkeerbalans?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft de realisatie van woningen in zone B en niet nabij een HOV-halte.

Voor de 20 grotere woningen (160 m²) geldt in principe een norm van 2,0 waarvan 1,7 voor bewoners en 0,3 voor bezoekers. In dit geval moet de norm echter worden bijgesteld. Iedere woning krijgt immers 2 parkeerplaatsen per woning toegewezen. Het bewonersdeel bedraagt daarmee 2,0 en daarbovenop komt het bezoekersdeel (0,3) dus de totale norm bedraagt voor deze woningen 2,3 pp/woning.

Voor de 20 woningen van 110 m² geldt een parkeernorm van 1,8 waarvan 1,5 voor bewoners en 0,3 voor bezoekers.

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt dan: $20 * 2,3 + 20 * 1,8 = 82,0$ parkeerplaatsen.

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers. De toegewezen parkeerplaatsen in de garage komen niet in aanmerking voor dubbelgebruik.

Voor de overige plaatsen gelden de volgende aanwezigheidspercentages.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning, bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning, bezoek	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

De berekening is dan als volgt.

	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen, 2 pp vast	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Woningen, 1 pp vast	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
Woningen, bewoners overig	10,0	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen, bezoekers	12,0	1,2	2,4	9,6	0,0	8,4	7,2	12,0	8,4
Totaal	82,0	66,2	67,4	78,6	70,0	76,4	73,2	80,0	75,4

Toelichting:

- De grotere woningen krijgen elk 2 pp toegewezen. Deze worden "vastgezet".
- De kleinere woningen krijgen elk 1 pp toegewezen. Deze worden ook "vastgezet".
- Het overige deel van de bewonersvraag staat daaronder. Deze plaatsen zijn niet toegewezen en deze worden dus wel doorberekend met de geldende aanwezigheidspercentages. Dit aantal bedraagt normatief 10,0 pp: parkeernorm van 1,5 voor bewoners minus 1,0 toegewezen pp is 0,5 pp per woning voor de 20 kleinere woningen.
- Vervolgens de bezoekers: 40 woningen keer 0,3 is 12,0 pp.

Hieruit blijkt dat de zaterdagavond het drukste en maatgevende moment is. Er zijn dan 80,0 parkeerplaatsen nodig. De parkeereis bedraagt dus 80 parkeerplaatsen.

Voorbeeld 4 – salderen (waarbij de maatgevende momenten van de oude en nieuwe situatie gelijk zijn)

De eigenaar van een verouderd appartementengebouw is voornemens het gebouw te slopen en op het perceel een aantal grondgebonden woningen te realiseren. Op het perceel zijn naast het gebouw 9 parkeerplaatsen aanwezig. Het betreft 18 appartementen van 70 m² GBO. Deze waren tot 3 jaar geleden bewoond en staan sindsdien leeg. Ontwikkelaar geeft aan dat in de oude situatie een deel van de parkeervraag werd opgevangen in de openbare ruimte buiten het kavel. Hij dient een plan in met 10 grondgebonden woningen van elk ca. 110 m² GBO (2 rijtjes van 5 woningen). Het betreft een ontwikkeling in Zone A. Hoeveel parkeerplaatsen dient de initiatiefnemer op het perceel te realiseren?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft een ontwikkeling in Zone A. Omdat er sprake is van salderen (de parkeervraag van de vorige situatie werd deels in de openbare ruimte opgevangen) wordt de parkeereis van zowel de nieuwe als de oude situatie bepaald.

- Voor de 10 nieuwe grondgebonden woningen geldt een parkeernorm van 1,4, waarvan 1,1 bewonersdeel en 0,3 voor bezoek
- Voor de 18 oude appartementen geldt een parkeernorm van 1,0 waarvan 0,7 bewonersdeel en 0,3 bezoekersdeel.

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe woningen bedraagt: $10 * 1,4 = 14$ pp
 De normatieve parkeerbehoefte van de oude woningen bedraagt: $18 * 1,0 = 18$ pp

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers

De volgende aanwezigheidspercentages zijn van toepassing.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning, bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning, bezoek	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

De doorrekening wordt gemaakt voor de nieuwe en de oude situatie.

Nieuwe situatie, 10 grondgebonden woningen:

	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen, bewoners	11,0	5,5	5,5	9,9	11,0	8,8	6,6	8,8	7,7
Woningen, bezoekers	3,0	0,3	0,6	2,4	0,0	2,1	1,8	3,0	2,1
Totaal	14,0	5,8	6,1	12,3	11,0	10,9	8,4	11,8	9,8

Oude situatie, 18 appartementen

	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen, bewoners	12,6	6,3	6,3	11,3	12,6	10,1	7,6	10,1	8,8
Woningen, bezoekers	5,4	0,5	1,1	4,3	0,0	3,8	3,2	5,4	3,8
Totaal	18,0	6,8	7,4	15,7	12,6	13,9	10,8	15,5	12,6

Voor de nieuwe ontwikkeling geldt dat de werkdagavond het maatgevende moment is. Er zijn dan 12,3 parkeerplaatsen nodig. De parkeereis voor de nieuwe situatie bedraagt dus 13 parkeerplaatsen.

Voor de oude situatie was eveneens de werkdagavond maatgevend, met 15,7 parkeerplaatsen en dus een parkeereis van 16 parkeerplaatsen.

Stap 4: verlaging van de parkeereis op basis van saldering

In deze situatie mag er worden gesaldeerd. Immers: een deel van de parkeereis van de oude situatie werd opgevangen in de openbare ruimte. Het maatgevende moment is gelijk en het laatste legale gebruik is minder dan 5 jaar geleden.

In de oude situatie bedroeg de parkeereis 16 parkeerplaatsen. Hiervan lagen er 9 op het terrein en de overige 7 werden dus opgelost in de openbare ruimte. Deze 7 parkeerplaatsen mogen worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling. De verlaagde parkeereis bedraagt daarmee: $13 - 7 = 6$ parkeerplaatsen, die op het eigen terrein moeten worden aangelegd.

Voorbeeld 5 – salderen (waarbij de maatgevende momenten van de oude en nieuwe situatie niet gelijk zijn)

De eigenaar van een verouderd bedrijfsverzamelgebouw is voornemens het gebouw te slopen en op het perceel een aantal grondgebonden woningen te realiseren. Op het perceel zijn geen parkeerplaatsen aanwezig. Het betreft een gebouw van 1.600 m² BVO. Dit was tot 3 jaar geleden in gebruik en staat sindsdien leeg.

Hij dient een plan in met 10 grondgebonden woningen van elk ca. 110 m² GBO (2 rijtjes van 5 woningen). Ontwikkelaar geeft aan dat in de oude situatie een deel van de parkeervraag van het kantoor werd opgevangen in de openbare ruimte buiten het kavel en dat hij daarom niet de volledige parkeereis van de nieuwe ontwikkeling op het eigen terrein hoeft te realiseren.

Het betreft een ontwikkeling in Zone A en het kantoor staat aan de rand van een woonbuurt. Overdag is een deel van de bewoners niet thuis en is er restcapaciteit in de buurt. Echter, in de avonden en nachten is de parkeerdruk hoog en ligt deze boven de 90%. Kan er in deze situatie worden gesaldeerd en hoeveel bedraagt dan de parkeereis?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft een ontwikkeling in Zone A. Omdat er mogelijk sprake is van salderen (de parkeervraag van de vorige situatie werd deels in de openbare ruimte opgevangen) wordt de parkeereis van zowel de nieuwe als de oude situatie bepaald.

- Voor de 10 nieuwe grondgebonden woningen geldt een parkeernorm van 1,4, waarvan 1,1 bewonersdeel en 0,3 voor bezoek
- Voor het oude bedrijfsgebouw geldt een parkeernorm van 0,9 per 100 m² BVO.

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe woningen bedraagt: $10 * 1,4 = 14,0$ pp
De normatieve parkeerbehoefte van het oude gebouw bedraagt: $1.600/100 * 0,9 = 14,4$ pp

De normatieve parkeerbehoefte van de oude en de nieuwe situatie zijn daarmee bijna gelijk.

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers

De volgende aanwezigheidspercentages zijn van toepassing.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning, bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning, bezoek	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%

De doorrekening wordt gemaakt voor de nieuwe en de oude situatie.

Nieuwe situatie, 10 grondgebonden woningen:

	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen, bewoners	11,0	5,5	5,5	9,9	11,0	8,8	6,6	8,8	7,7
Woningen, bezoekers	3,0	0,3	0,6	2,4	0,0	2,1	1,8	3,0	2,1
Totaal	14,0	5,8	6,1	12,3	11,0	10,9	8,4	11,8	9,8

De oude situatie, met 1.600 m2 BVO bedrijfsgebouw:

	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bedrijf	14,4	14,4	14,4	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0

Voor de nieuwe ontwikkeling geldt dat de werkdagavond het maatgevende moment is. Er zijn dan 12,3 parkeerplaatsen nodig. De parkeereis voor de nieuwe situatie bedraagt dus 13 parkeerplaatsen.

Voor de oude situatie zijn de werkdagochtend en -middag maatgevend, met 14,4 parkeerplaatsen en dus een parkeereis van 15 parkeerplaatsen.

Stap 4: verlaging van de parkeereis op basis van saldering

Bij salderen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages, omdat het maatgevende moment van de oude en nieuwe situatie op verschillende momenten kan liggen.

Op basis daarvan is de conclusie dat saldering in dit geval leidt tot een zeer beperkte verlaging van de parkeereis. De oude functie heeft immers overdag op werkdagen een parkeervraag maar niet gedurende de nacht en nauwelijks in de avonden. De nieuwe ontwikkeling van woningen zal juist in de avonden en nacht leiden tot een parkeervraag. De ontwikkeling ligt aan de rand van een woonwijk met een hoge parkeerdruk. Er is dus geen restruimte in de avonden en nachten om de extra parkeerbehoefte van de nieuwe woningen hier op te vangen. Omdat de functie bedrijf wel een kleine aanwezigheid heeft op de werkdagavond en dit het maatgevende moment is voor de woningen, wordt de parkeervraag hier iets lager waardoor de zaterdagavond het maatgevende moment wordt, met 11,8 parkeerplaatsen (zie onderstaande tabel). De parkeereis bedraagt daarmee 12 parkeerplaatsen die op het eigen terrein bij de ontwikkeling moeten worden gerealiseerd.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	5,8	6,1	12,3	11,0	10,9	8,4	11,8	9,8
Bedrijf	14,4	14,4	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0
Verschil	-8,6	-8,3	11,6	11,0	10,2	8,4	11,8	9,8

Voorbeeld 6 – parkeren bij een basisschool, inclusief halen en brengen

Onderdeel van een gebiedsontwikkeling is de vestiging van een nieuwe basisschool. Het betreft een reguliere basisschool met acht groepen. Er is een prognose opgesteld van de verwachte leerlingaantallen. Er wordt uitgegaan van een maximale omvang van 24 kinderen per groep. De ontwikkeling vindt plaats in zone A. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig voor het personeel en hoeveel plaatsen voor het halen en brengen van de kinderen (Kiss&Ride)?

Stap 1: bepalen van de toe te passen normen

Het betreft een ontwikkeling in Zone A. De parkeernorm voor een basisschool is 0,7 parkeerplaats per leslokaal. Zoals beschreven bij de betreffende normen in hoofdstuk 5 is deze parkeernorm alleen voor het parkeren van personeel.

Stap 2. Bepalen van de parkeereis voor personeel

De nieuwe school krijgt acht lokalen. De parkeereis voor personeel bedraagt daarmee: $0,7 * 8 = 5,6 = 6$ parkeerplaatsen.

Stap 3. Bepalen van het aantal benodigde plaatsen voor Kiss&Ride

Voor het bepalen van het aantal plaatsen voor Kiss&Ride gelden de rekenregels zoals opgenomen in hoofdstuk 5. De formule is als volgt:

*Aantal leerlingen * % leerlingen met de auto * reductiefactor parkeerduur * reductiefactor aantal kinderen per auto*

Voor alle groepen geldt een maximum van 24 kinderen. Hiermee wordt gerekend. Mogelijk zijn de groepen (eerst) kleiner, maar het gaat om wat met de ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt.

Het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald is een variabele binnen de rekenregels. Dit percentage hangt sterk samen met de stedelijkheid, de afstand naar school en de doelgroep. In dit geval betreft het een reguliere basisschool en er zijn geen ervaringscijfers bekend. Daarom wordt uitgegaan van een waarde in het midden van de bandbreedte.

Voor de reductiefactor parkeerduur geldt:
0,50 voor groepen 1 t/m 3 en 0,25 voor groepen 4 t/m 8

Voor de reductiefactor kinderen/auto geldt:
0,75 voor groepen 1 t/m 3 en 0,85 voor groepen 4 t/m 8

Voor groep 1 t/m 3 is de formule dan: $24 \text{ ll} * 45\% \text{ met auto} * 0,50 * 0,75 = 4,1 \text{ pp /groep}$
En voor groep 4 t/m 8: $24 \text{ ll} * 20\% \text{ met auto} * 0,25 * 0,85 = 1,0 \text{ pp /groep}$

Voor de hele school zijn dan nodig voor halen en brengen: $(3 * 4,1) + (5 * 1,0) = 17,3$, ofwel afgerond 18 parkeerplaatsen. Samen met de parkeerplaatsen voor het personeel dus 24 parkeerplaatsen.

Als de ontwikkeling van de school onderdeel is van een grotere gebiedsontwikkeling met bijvoorbeeld woningen, kan aanvullend een berekening worden gemaakt van de parkeervraag per moment, rekening houdend met dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die 's avonds en 's nacht worden gebruikt door de bewoners zijn voor een deel overdag beschikbaar voor de school. Daar is in dit voorbeeld geen rekening mee gehouden.

Voorbeeld 7 – correctiefactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein

Een ontwikkelaar ontwikkelt op een vrije kavel 20 grondgebonden eengezinswoningen; twee rijen van elk 10 woningen. Het betreft een ontwikkeling in zone B, niet op loopafstand van een HOV-halte. Elke woning krijgt op het eigen terrein een eigen oprit met ruimte voor het parkeren van één auto. De rest van de parkeervraag wordt ingevuld met openbare parkeervakken langs de straat. Hoeveel openbare parkeervakken moeten er worden aangelegd om te komen tot een sluitende parkeerbalans?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft een ontwikkeling in zone B en er geldt geen korting op de parkeernorm in relatie tot HOV. De parkeernorm voor een tussen-/hoekwoning bedraagt dan 1,9 (waarvan 1,6 bewonersdeel en 0,3 voor bezoek).

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt: $20 * 1,9 = 38,0$ parkeerplaatsen.

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers.

Er zijn in dit geval twee factoren waarmee rekening moet worden gehouden:

- De correctiefactor voor de parkeerplaats op eigen terrein moet worden meegenomen in de berekening (zie paragraaf 3.5). Voor een enkele oprit zonder garage, waarvan hier sprake is, geldt een correctiefactor van 0,8.
- De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik en moeten daarmee worden "vastgezet" in de berekening van de parkeereis. Zie ook rekenvoorbeeld 2.

Op basis van paragraaf 3.4 gelden de volgende aanwezigheidspercentages.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning, bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning, bezoek	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

De berekening van de parkeereis is dan als volgt.

	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen, vaste plaatsen	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0
Woningen, bewoners overig	16,0	8,0	8,0	14,4	16,0	12,8	9,6	12,8	11,2
Woningen, bezoekers	6,0	0,6	1,2	4,8	0,0	4,2	3,6	6,0	4,2
Totaal	38,0	24,6	25,2	35,2	32,0	33,0	29,2	34,8	31,4

Toelichting:

- Het totale normatieve bewonersdeel bedraagt 32,0 pp ($20 * 1,6$). De 20 pp op eigen terrein tellen als 16,0 (correctiefactor 0,8) en deze worden vastgezet.
- De overige 16,0 pp van het bewonersdeel zijn openbare parkeerplaatsen en deze worden vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages.
- Het normatieve bezoekersdeel bedraagt 6,0 ($20 * 0,3$) pp en deze worden vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages.

Hieruit blijkt dat de werkdagavond het drukste en maatgevende moment is. Er zijn dan 35,2 parkeerplaatsen nodig. De parkeereis bedraagt dus 36 parkeerplaatsen.

Stap 4: Bepalen van de aanbodzijde en opstellen van de parkeerbalans

De aanbodzijde bestaat uit de parkeerplaatsen op eigen terrein en uit de openbare parkeerplaatsen in de straat.

De 20 parkeerplaatsen op eigen terrein tellen als 16 parkeerplaatsen, rekening houdend met de correctiefactor van 0,8. In de straat zijn dan nodig: $36 - 16 = 20$ parkeerplaatsen. In dat geval is het aanbod gelijk aan de parkeereis en is er sprake van een sluitende parkeerbalans.

Bijlage 5 - Kwaliteitseisen fietsenstalling

Inleiding

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Er zijn voorbeelden van stallingen waar gebruikers onvoldoende gebruik van maken, terwijl er in de omgeving toch grote behoefte aan stallingsplaatsen is. De aanwezigheid van een stalling is dus geen garantie dat hij goed wordt gebruikt. Er kunnen diverse redenen zijn voor tegenvallend gebruik van een stalling. Naast slechte vindbaarheid speelt slechte toegankelijkheid een rol: een moeizaam openende toegangsdeur, een te steile hellingbaan of een te steile trap met fietsgoot, lastig te nemen bochten, etc. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid, de afmeting van de stallingsplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen.

De Leidraad Fietsparkeren van het CROW (publicatie 291) gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor stallingen. De Capelse kwaliteitseisen zijn gebaseerd op deze leidraad. Hierna zijn de belangrijkste Capelse kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en);
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming;
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd;
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware en elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten/manden, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.);
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 1:20, indien het te overbruggen hoogteverschil groter is dan 0,5 meter; een trap heeft een aantrede van 500 of 600 mm en een optrede van 210 mm. De breedte van de treden is altijd minimaal 800 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden. Voor een stalling waarin ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen gestald worden, kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage blijft hierbij echter 1:20 bij een te overbruggen hoogteverschil dat groter is dan 0,5 meter en/of dient zodanig te zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden;
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat zij kleiner en minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage en de hoogte van de trap en knoppen/kaartlezers.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en een goed bruikbare stalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld;
- Binnen en vanuit de stalling naar de bijbehorende bestemming is er een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling;
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting, bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden;
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren; Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeer14 of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm; de minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaagse rekken te kunnen plaatsen;
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed. De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - minimaal 10% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
 - minimaal 20% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard rek passen (bijvoorbeeld door krat/mand) (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem, waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald;
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers: minimaal 20% van de parkeerplaatsen is voorzien van een oplaadgelegenheid;
- De netto-afmetingen van een scooter parkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed en 1800 mm lang.

Nb. Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu-en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van (rook)gassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeiëstofdichtheid).