

'Die ontwikkeling parkeren we even (niet)!'

De Parkeernota van Gemeente Alphen aan den Rijn (2025) maakt ontwikkelingen met een goede inpassing van en in de openbare ruimte mogelijk!



1 Inleiding

Alphen aan den Rijn is volop in ontwikkeling. Door de snelgroeiende bevolking is tot 2030 jaarlijks een toevoeging van 600 woningen noodzakelijk. Samen met andere ontwikkelingen leidt dat tot een uitbreiding van bebouwd gebied of tot verdichting van bestaande bebouwing (inbreiding). Bij inbreiding neemt ook het aantal auto's in de bebouwde kom toe, met een groeiende vraag naar parkeerplekken. De nieuwe Nota parkeernormen Alphen aan den Rijn (hierna Parkeernota genoemd) houdt rekening met deze ontwikkelingen zonder ze onbegrensd te faciliteren. Er is een maatschappelijke trend om het autobezit en -gebruik juist te beperken. De Gemeente zet in op duurzaam vervoer, zoals fietsen, deelmobiliteit en openbaar vervoer.

De Parkeernota gaat niet over bestaande parkeerproblematiek. De Parkeernota biedt bij nieuwe ontwikkelingen praktische richtlijnen om parkeren efficiënt te organiseren in de beperkte (openbare) ruimte, en biedt kansen voor slimme woon- of mobiliteitsoplossingen.

Deze versie vervangt de Nota Parkeernormen en parkeervoorzieningen uit 2020. Deze 'Parkeernota 2025' is tot stand gekomen door: Projectgroep actualisatie Parkeernota, diverse collega's van Gemeente Alphen aan den Rijn en met medewerking van Parkeeradviesbureau Spark B.V. en Advies- en ingenieursbureau HaskoningDHV Nederland B.V.

Andere onderwerpen, zoals parkeerregulering (zoals betaald parkeren en blauwe zones), gehandicaptenparkeerplaatsen staan in aparte regelgeving. In deze Parkeernota is een korte tekst opgenomen over het raakvlak tussen deze regels en parkeren (zie paragraaf 12.1 tot en met 12.6).

1.1 Waarom een Parkeernota?

Als parkeren niet goed geregeld is, ontstaan er problemen. Te weinig parkeerplekken geeft irritatie bij bewoners en bedrijven. Overbodige parkeerplaatsen nemen onnodig ruimte in die beter benut had kunnen worden. Gemeenten zijn wettelijk verplicht om parkeren goed te regelen. Soms stelt de provincie extra eisen waar gemeenten zich aan moeten houden. Voldoet het beleid hier niet aan, dan kan de provincie ingrijpen.

Bij nieuwe bouwprojecten komen verschillende belangen samen, zoals cultuurhistorie, klimaatdoelstellingen, welstand, verkeer en parkeren enzovoorts. Alles moet samenkomen in het stedenbouwkundig ontwerp. Parkeren en de ontsluiting voor het verkeer heeft grote invloed op de kosten en de haalbaarheid van het project. De Parkeernota geeft daarom duidelijke regels en richtlijnen welke parkeeroplossingen er zijn en waar ze aan moeten voldoen en kan helpen bij de totale afweging van alle belangen die samenkomen.

1.2 Visie op parkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

De Gemeente streeft ernaar dat nieuwe bouwontwikkelingen bijdragen aan een bereikbare, leefbare en duurzame stad. De Parkeernota zorgt daarom voor voldoende parkeerplekken voor fietsen en auto's bij nieuwe projecten. Het uitgangspunt is dat parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein wordt geregeld. Als er ruimte beschikbaar is in de openbare ruimte, kan deze benut worden voor bezoekersparkeren.

De Gemeente rekent hier kosten voor per parkeerplaats. De kosten komen voor rekening van de aanvrager of ontwikkelaar. Daarnaast stimuleert de Gemeente slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals deelmobiliteit, die kunnen bijdragen aan vermindering of een efficiënter gebruik van parkeerplekken. Ook moedigt de gemeente inwoners aan om binnen de bebouwde kom vaker de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken. Dit draagt bij aan een beter milieu, een gezondere leefstijl en meer verkeersveiligheid. Tegelijkertijd houdt de Gemeente er rekening mee dat veel mensen nog afhankelijk zijn van de auto.

1.3 Wanneer geldt de nieuwe Parkeernota?

De Parkeernota is van toepassing bij:

- Nieuwe bouwprojecten, zoals de aanleg van een nieuwe woonwijk of bedrijventerrein;
- Uitbreiding en herontwikkeling van bestaande bebouwing of functies in de stad (inbreidingsprojecten).

In Hoofdstuk 4: 'Ontwikkelen: voor wie en waar?' zijn beide uitgewerkt. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunning van een nieuwe ontwikkeling toetst de Gemeente of een plan voldoet aan de regels van de Parkeernota. Deze regels gelden voor het volledige grondgebied van Alphen aan den Rijn.

1.4 Voor wie is deze Parkeernota bedoeld?

De Parkeernota is bedoeld voor iedereen die een omgevingsvergunning aanvraagt. Dit zijn vaak projectontwikkelaars en woningcorporaties met initiatieven voor nieuwe bouwontwikkelingen. Daarnaast ook voor particulieren en adviesbureaus, bouwadviseurs of andere betrokkenen die betrokken zijn bij (ver)bouwplannen. Zij kunnen de regels uit de nota toepassen in hun plannen.

1.5 Stimuleren duurzame mobiliteit en versnellen woningbouw

De Gemeente Alphen aan den Rijn stimuleert duurzame vervoersvormen, zoals fietsen en deelauto's. Tegelijkertijd wil de Gemeente de bouw van woningen versnellen en verpaupering door leegstand tegengaan. Bij innovatieve woon- en parkeeroplossingen worden er mogelijk kortingen op de parkeernormen toegepast. Bijvoorbeeld bij gebruik van slimme parkeerconcepten of het inzetten van duurzame mobiliteit. Hiervoor is in de Parkeernota een maatwerkregeling opgenomen.

1.6 Inspraak en besluitvorming

Van 12 maart 2025 tot en met 24 april 2025 lag het ontwerp van de Parkeernota 6 weken ter inzage. Er zijn 2 zienswijzen ontvangen. In Bijlage 10 staan deze met bijbehorende antwoorden vermeld. Op 10 juli 2025 heeft de Gemeenteraad de nieuwe Parkeernota vastgesteld.

1.7 Samenvattende leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden belicht:

- **Juridische basis en uitgangspunten:** De wet- en regelgeving en de richtlijnen (zoals de CROW-kencijfers) waarop de Parkeernota is gebaseerd. Voor een soepele overgang naar de nieuwe regels is een gunstige overgangsregeling opgenomen.
- **Proces en stappenplan:** Een stapsgewijze aanpak van hoe projecten worden getoetst aan de parkeernormen.
- **Duurzame mobiliteit:** Hoe duurzame mobiliteitsoplossingen kunnen worden toegepast, passend bij de doelgroep en de locatie van de ontwikkeling.
- **Stappenplan:** Welke stappen doorlopen worden om het benodigde aantal parkeerplaatsen te berekenen, inclusief kortingen en dubbelgebruik. Het doorrekenen van het dubbelgebruik met aanwezigheid van functies op verschillende momenten gebeurt door middel van een parkeerbalans. Daaruit volgt het aantal te realiseren parkeerplaatsen.
- **Realisatie van parkeerplaatsen:** Met opties voor het realiseren van parkeerplekken op eigen terrein, in parkeergarages en eventueel in de openbare ruimte. In alle gevallen dient gekeken te worden naar een goede stedenbouwkundige inpassing.
- **Eisen aan parkeerplekken:** Met de kwaliteitseisen voor parkeerplekken, zowel voor fietsen als auto's.
- **Slimme concepten en maatwerk:** In deze Parkeernota wordt expliciet ruimte geboden voor slimme ruimtelijke, woon- en mobiliteitsconcepten. De toepassing hiervan wordt per geval beoordeeld en valt onder maatwerk.

- **Vrijstellingen en afwijken:** Er wordt toegelicht wanneer vrijstellingen mogelijk zijn. Ook wordt uitgelegd hoe er kan worden afgeweken van de Parkeernota.
- **Overige onderwerpen:** Korte uitleg over onderwerpen zoals laadpalen, parkeerplaatsen voor gehandicapten en hoe om te gaan met verkeersgeneratie.

Bijlagen:

De bijlagen helpen u met extra informatie, praktische voorbeelden en handige rekenhulpen.

Bijlage 1: Begrippenlijst;

Bijlage 2: Gebiedsindeling;

Bijlagen 3 en 4: Fiets- en autonormen en kwaliteitseisen voor parkeren fiets en auto;

Bijlage 5: Rekenvoorbeelden voor parkeervraagstukken;

Bijlage 6: Tabel met aanwezigheidspercentages per functie en tijd-periode om met gebruik van de parkeerbalans de parkeerbehoefte te berekenen;

Bijlage 7: Omrekenfactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein;

Bijlage 8: Leidraad Deelmobiliteitsplan;

Bijlage 9: Standaard format parkeerbalans;

Bijlage 10: Overzicht van reacties en antwoorden uit de inspraak.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3	8	Scenario's parkeren (parkeeraanbod)	26
1.1	Waarom een Parkeernota?	3	8.1	Parkeren op eigen terrein	26
1.2	Visie op parkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	3	8.2	Collectieve fietsbergingen	27
1.3	Wanneer geldt de nieuwe Parkeernota?	4	8.3	Kwaliteitseisen en regels bij fiets- en autoparkeren	27
1.4	Voor wie is deze Parkeernota bedoeld?	4			
1.5	Stimuleren duurzame mobiliteit en versnellen woningbouw	4	9	Parkeren in balans?	
1.6	Inspraak en besluitvorming	4		Netto parkeereis fiets en auto	30
1.7	Samenvattende leeswijzer	5	9.1	Uitwisselbaarheid	30
			9.2	Toepassing parkeerbalans in een ontwikkeling en/of omgeving	31
2	Juridisch kader	8	9.3	Parkeernotitie en parkeerbalans	32
2.1	Wetten en beleidsregels	8	9.4	Parkeerbalans per vervoerwijze	33
2.2	Overgangsregeling	9	9.5	Parkeerbalans en bijzondere vervoermiddelen	33
			9.6	Parkeerbalans en afrondingsregel	34
3	Procesplaat en stappenplan	10			
4	Ontwikkelen: voor wie en waar?	12	10	Gebruik van openbaar gebied	35
5	Slimme en duurzame mobiliteit	15	11	Afwijken van de Parkeernota	37
6	Bereken bruto parkeerbehoefte	18	12	Overige zaken die raken aan parkeren	38
6.1	Ontwikkeling: dezelfde of andere functies?	18	12.1	Parkeerregulering	38
6.2	Specials	20	12.2	Gehandicaptenparkeerplaatsen	38
6.3	Functies zonder parkeernorm in het CROW of in de Parkeernota	23	12.3	Laad- en losplekken bij bedrijven (logistiek)	39
			12.4	Laad- en losplekken bij wooncomplexen (serviceplek)	39
			12.5	Parkeerplekken voor opladen elektrische auto's	39
			12.6	Verkeer en parkeren	40
7	Flexibiliteit, maatwerk en vrijstelling	24	13	Borgen van parkeerafspraken	41
7.1	Flexibiliteit	24			
7.2	Maatwerk	24			
7.3	Vrijstellingen in gereguleerd gebied	25			

BIJLAGE 1:	Begripsomschrijvingen	44
BIJLAGE 2:	Gebiedsindeling	47
BIJLAGE 3:	Parkeernormen en kwaliteitseisen fietsparkeren	50
	Bijlage 3.1 Fietsparkeernormen	50
	Bijlage 3.2 Kwaliteitseisen voor fietsparkeren in collectieve bergingen	52
BIJLAGE 4:	Parkeernormen en kwaliteitseisen autoparkeren	54
	Bijlage 4.1 Autoparkeernormen	54
	Bijlage 4.2 Kwaliteitseisen autoparkeren	64
BIJLAGE 5:	Rekenvoorbeelden	65
BIJLAGE 6:	Tabel aanwezigheidspercentages per functie en tijdsperiode	75
BIJLAGE 7:	Capaciteitswaarde parkeerplaatsen op privaat terrein	77
BIJLAGE 8:	Leidraad Deelmobiliteitsplan	78
BIJLAGE 9:	Standaard format parkeerbalans	93
BIJLAGE 10:	Inspraakreacties en beantwoording en overige wijzigingen	94

2 Juridisch kader

2.1 Wetten en beleidsregels

Bij parkeren en ruimtelijke ontwikkelingen zijn de volgende wetten en regels belangrijk:

- **Regelgeving en plannen:** Actuele informatie over regels, omgevingsplannen en bestemmingsplannen is beschikbaar op <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart-en-www.planviewer.nl/bestemmingsplannen>.
- **Parapluplan Parkeren:** Sinds 1 juli 2018 zijn eisen aan parkeer-normen opgenomen in bestemmingsplannen, omgevingsplannen of gekoppeld als beleidsregels.
- **Omgevingswet:** Vanaf 1 januari 2024 is de Parkeernota gekoppeld aan het Omgevingsplan als dynamische verwijzing. Hierdoor wordt bij omgevingsvergunningen altijd getoetst aan de meest recente versie van de Parkeernota.
- **Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl):** Dit besluit vervangt het Bouwbesluit per 1 januari 2024 en bevat regels voor veiligheid, gezondheid, duurzaamheid en gebruik van bouwwerken. Hierin zijn bijvoorbeeld ook de eisen voor scootmobielplekken opgenomen.
- **Alphense Bouwbrief:** De beleidsregel 'Inpandige bergingen bij nieuwe woongebouwen Gemeente Alphen aan den Rijn 2020 (of diens wettelijke opvolger). Deze beleidsregel wordt ook wel de 'Alphense Bouwbrief' genoemd en geeft aanvullende richtlijnen voor het parkeren van fietsen. Gezamenlijke bergingen worden toegestaan.
- **Parkeerverordening en Verordening parkeerbelastingen:** Dit document beschrijft het recht op parkeervergunningen, bijvoorbeeld via de principes Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP) en Parkeren Op Eigen Terrein (POET). Het aantal POET-plekken op een adres vermindert het aantal vergunningen dat op dat adres kan worden uitgegeven.
- **Gemeentelijke Omgevingsvisie:** Deze visie bevat richtlijnen voor mobiliteit en parkeren, vertaald naar de Parkeernota. Belangrijke uitgangspunten zijn:
 - Gezonde mobiliteit: Lopen en fietsen worden gestimuleerd volgens het STOMP-principe.
 - Duurzame en hoogwaardige mobiliteit: Mobiliteit wordt georganiseerd rondom multifunctionele hubs.
 - Goede infrastructuur: Projecten moeten goed aansluiten op OV- en fietsinfrastructuur.
 - Vergroening van de openbare ruimte: Minder ruimte voor auto's in het kader van duurzaamheid en leefbaarheid.
- **Handreiking Duurzame Mobiliteit:** Dit document is in 2022 vastgesteld door de Gemeente. Het geeft richting aan de inzet van deelmobiliteit en het hanteren van het principe van gebundeld parkeren aan het begin of einde van de straat op een parkeer-terrein (met voorzieningen zoals laadmogelijkheden), in plaats van direct voor de deur. De belangrijkste uitgangspunten zijn daarnaast:
 - Het stimuleren en realiseren van parkeren op eigen terrein;
 - Sturen op een zo laag mogelijke parkeernorm. Daarbij rekening houden met het waterbedeffect. De parkeernorm moet afgestemd zijn op de omgeving;

- De afstand tot de collectieve parkeerplaats moet groter zijn dan de afstand tot de fietsenstalling.

Voor alle wetten, regels en richtlijnen met een jaartal en/of versienummer geldt: of diens (wettelijke) opvolger.

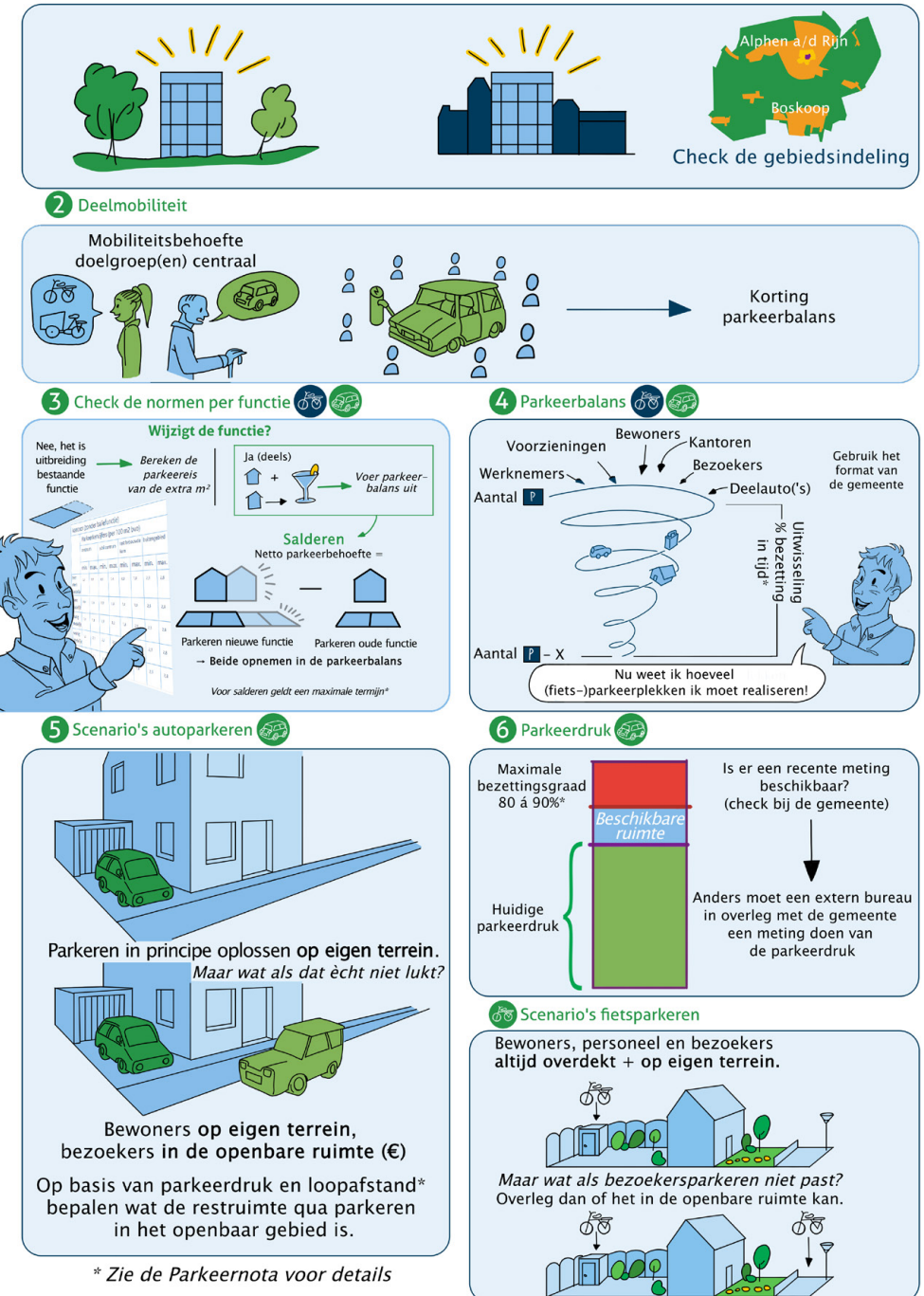
2.2 Overgangsregeling

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is de doorlooptijd vaak lang. Om initiatiefnemers en belanghebbenden duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden, geldt er een overgangsregeling. De Nota Parkeernormen en parkeervoorzieningen 2020 van de Gemeente Alphen aan den Rijn, vastgesteld op 24 september 2020 (hierna Parkeernota 2020), wordt per 10 juli 2025 ingetrokken. Voor verzoeken en aanvragen die vóór deze datum zijn ingediend, blijft de Parkeernota 2020 nog van toepassing.

Het college is bevoegd om van de Parkeernota 2025 af te wijken als de toepassing van de Parkeernota 2020 tot een gunstiger resultaat kan leiden voor de verzoekers en aanvragers. In die gevallen zullen verzoeken en aanvragen behandeld worden volgens het oude beleid, te weten de Parkeernota 2020. Het college motiveert dan waarom de toepassing van de Parkeernota 2020 tot een gunstiger resultaat leidt dan toepassing van de Parkeernota 2025. Het college informeert de raad altijd bij besluiten als er wordt afgeweken.

3 Procesplaat en stappenplan

Bij het vaststellen van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt een gestructureerd proces gevolgd. Dit proces omvat de volgende stappen:



* Zie de Parkeernota voor details

Standaardstappen voor het parkeerproces

1. Bepaal de normatieve (bruto) parkeerbehoefte (zie Hoofdstukken 4 en 6).
2. Saldeer een eventuele bestaande parkeerbehoefte (Paragraaf 6.1.2.)
3. Pas mobiliteits- en/of wooncorrecties toe, bij de inzet van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) of slimme mobiliteitsoplossingen. Voor elke deelauto wordt één parkeerplaats meegerekend. Deze parkeerplaatsen worden toegevoegd aan de totale parkeereis. Dit wordt aangeduid met '+/-' in de berekening, omdat slimme mobiliteit zowel een reductie (mobiliteitscorrectie) als een toevoeging (deelauto-plekken) kan veroorzaken. Zo blijft de parkeerbalans realistisch en sluit deze aan op het daadwerkelijke gebruik van deelmobiliteit en andere duurzame oplossingen.
4. Bereken de parkeerbehoefte (parkeereis) door de bestaande parkeerbehoefte te salderen (stap 2) en de correcties toe te passen (stap 3). Dit is het resultaat van de eerste drie stappen.
5. Bepaal waar en hoe de benodigde parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.
6. Onderzoek of het mogelijk is privéparkeerplaatsen te huren of te kopen om in de parkeervraag te voorzien.
7. Analyseer of beschikbare openbare parkeerplaatsen geschikt zijn en voldoen aan de gestelde normen.
8. Beoordeel of parkeerplekken dubbel gebruikt kunnen worden door functies met verschillende piekmomenten, op basis van aanwezigheidspercentages (Hoofdstuk 9: 'Parkeren in balans? Netto parkeereis fiets en auto' en Bijlage 6).
9. Pas de specifieke eisen en voorwaarden toe die gelden voor de locatie en functies.
10. Zorg dat de parkeerbalans sluitend is, waarbij de parkeervraag volledig aansluit op het parkeeraanbod.

Stappen 1 t/m 7		Resultaten per stap
Parkeervraag	1. Normatieve parkeerbehoefte (bruto)	= parkeerplaatsen
	2. Saldering bestaande parkeerbehoefte	- parkeerplaatsen
	3. (Deel)mobiliteits- en/of wooncorrectie	+/- parkeerplaatsen
	Σ	
	4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= parkeerplaatsen
Parkeeraanbod	5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	= parkeerplaatsen
	6. Parkeerplaatsen privaat	= parkeerplaatsen
	7. Parkeerplaatsen openbaar*	= parkeerplaatsen
	Σ	
	Toets dubbelgebruik per stap 5 t/m 7: resultaat = netto parkeereis	Per saldo moet vraag en aanbod in evenwicht zijn

*Het gebruikmaken van openbare parkeerplekken is alleen toegestaan voor het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte.

Voorbeelden

In Bijlage 5 staan voorbeeldberekeningen voor veelvoorkomende situaties. Deze voorbeelden zijn opgesteld volgens het beschreven stappenplan en laten zien hoe parkeeroplossingen worden berekend en gerealiseerd. Ze bieden praktische inzichten en kunnen dienen als leidraad voor het toepassen van de parkeernormen in diverse situaties.

4 Ontwikkelen: voor wie en waar?



Uitgangspunt

De Gemeente Alphen aan den Rijn gebruikt de CROW-systematiek voor het vaststellen van parkeerkencijfers per functie. Hierbij wordt gewerkt met een bandbreedte. De kencijfers variëren per functie en de typologie daarbinnen (koop of huur bijvoorbeeld), hangen af van de mate van stedelijkheid en verschillen naar locatie. In het Centrum liggen de normen bijvoorbeeld lager dan in het buitengebied. In het buitengebied is men meer afhankelijk van de auto. Daarom zijn daar de parkeernormen hoger.

De parkeernormen die de Gemeente hanteert, zijn waarden die net iets onder het gemiddelde binnen deze bandbreedte liggen. Deze kencijfers en de parkeernormen zijn gebaseerd op het autobezit, waaruit een parkeerbehoefte volgt. De gehanteerde normen zijn ook

een eerste stap in de ambitie om andere vervoerswijzen te promoten. De parkeernormen van de Gemeente zijn terug te vinden in Bijlagen 3 (fiets) en 4 (auto).

Mate van stedelijkheid

Het CBS onderscheidt vijf stedelijkheidscategorieën:

1. Zeer sterk stedelijk: ≥ 2.500 adressen/km²;
2. Sterk stedelijk: 1.500 - 2.500 adressen/km²;
3. Matig stedelijk: 1.000 - 1.500 adressen/km²;
4. Weinig stedelijk: 500 - 1.000 adressen/km²;
5. Niet stedelijk: < 500 adressen/km².

De Gemeente Alphen aan den Rijn heeft een gemiddelde adressendichtheid van 1.897 per km² (gegevens 2023). Dit plaatst de gemeente in de categorie 'sterk stedelijk'. De mate van auto-afhankelijkheid in een gebied wordt ook bepaald door factoren zoals de aanwezigheid van openbaar vervoer en de nabijheid van voorzieningen.

Autobezit

In 2023 was het gemiddelde autobezit in Alphen aan den Rijn 1,2 auto's per huishouden (op basis van 1,1 auto's volgens de CBS-data, verhoogd met 10% voor leaseauto's). Deze auto's staan vaak niet op het woonadres geregistreerd, maar maken wel deel uit van het totale autobezit. Dit percentage ligt in lijn met het landelijk gemiddelde. Het autobezit varieert per kern en wijk (zie Tabel 1), afhankelijk van factoren zoals de nabijheid van voorzieningen, openbaar vervoer en de stedelijkheid van het gebied.

Wijknaam	Autobezit per huishouden (inclusief 10% correctie leaseauto's)
Gemeente Alphen aan den Rijn	1,20
Wijk 1 Oudshoorn	1,20
Wijk 2 Ridderveld	1,10
Wijk 3 Zegersloot	1,10
Wijk 4 Hoorn	1,00
Wijk 5 Hoge Zijde	1,10
Wijk 6 Lage Zijde	1,10
Wijk 7 Steekterpolder	1,80
Wijk 8 Kerk en Zanen	1,30
Wijk 9 Rietveld	n.v.t.
Wijk 45 Aarlanderveen	1,50
Wijk 71 Zwammerdam	1,40
Kern Boskoop	1,20

Tabel 1: Autobezit (incl. correctie) Gemeente Alphen aan den Rijn op kern- en wijkniveau (2023).

Gebiedsindeling volgens het CROW

De Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert, in lijn met het kenniscentrum CROW, vier gebiedstypen:

1. Centrum;
2. Schil Centrum;
3. Rest bebouwde kom;
4. Buiten bebouwde kom (ook wel 'buitengebied').

Via kaarten in Bijlage 2 en kaarten op de site van de Gemeente Alphen aan den Rijn (zoek op: Parkeernota); in hoge kwaliteit te downloaden, kan worden bepaald in welk gebied een specifiek adres of project valt.

Uitgangspunten per gebied voor parkeernormering:

- Centrum Alphen, Schil Alphen en Rest bebouwde kom Alphen: gebaseerd op de stedelijkheidsgraad *sterk stedelijk*.
- Kern Boskoop: gebaseerd op stedelijkheidsgraad *stedelijk* en *schil centrum*, vanwege een autobezit tussen 1,1 en 1,4 auto's per huishouden (inclusief correctie voor leaseauto's).
- Rest bebouwde kom Boskoop, overige kernen en het buitengebied: gebaseerd op de stedelijkheidsgraad *weinig stedelijk*.

Samengevat:

	Stedelijkheidsgraad	Gebied cf. CROW	Figuur in Bijlage 2
Centrum Alphen	Sterk stedelijk	Centrum	2a,2b
Schil Alphen	Sterk stedelijk	Schil Centrum	2a,2c
Intensief stedelijke zone	Sterk stedelijk	Schil Centrum	2a,2c, 2d
Rest bebouwde kom Alphen	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom	Nvt
Boskoop-Centrum	Stedelijk	Schil Centrum	2e
Rest bebouwde kom Boskoop	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom	2f
Overige kernen	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom	2g,2h,2i
Buiten-gebieden	Weinig stedelijk	Buiten bebouwde kom	2g,2h,2i

Tabel 2: Mate van stedelijkheid en gebiedsindeling in Alphen aan den Rijn cf. CROW

In Bijlage 3 en 4 vindt u het resultaat terug in de vorm van geldende parkeernormen.

Doelgroepen

De Alphense woningmarkt staat onder druk door de groei van het aantal inwoners. Om aan de stijgende vraag te voldoen, worden nieuwe woningen gebouwd in verschillende segmenten, zoals koop, huur, sociaal en middenhuur. In lijn met de Woonvisie en de Provinciale Omgevingsverordening zijn voor elk segment duidelijke eisen opgenomen in de woningbouwprogrammering.

Voor elk type woning gelden specifieke parkeernormen. Deze normen zijn afgestemd op de functie en grootte van de woningen, zodat parkeervoorzieningen optimaal aansluiten bij de behoeften van de bewoners.

Toekomstige ontwikkelingen

Voor toekomstige ontwikkelingen moet worden aangetoond in welk gebied de ontwikkeling valt en kan worden aangegeven welke stedelijkheidsgraad na realisatie behaald wordt.

De Gemeente toetst en beslist per ontwikkeling in welk gebied het valt en welke stedelijkheidsgraad daarop van toepassing is en welke parkeernormen van toepassing zijn. Om ontwikkelingen in het Centrum en de Centrumschil mogelijk te maken, biedt de Gemeente daar op voorhand de specifieke mogelijkheid om maatwerk toe te passen (zie paragraaf 7.2).

5 Slimme en duurzame mobiliteit



Zodra de doelgroep en locatie van een ontwikkeling bekend zijn, is het tijd om na te denken over slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen. Belangrijke vragen hierbij zijn:

- Hebben alle toekomstige bewoners wel een eigen auto nodig?
- Kan de mobiliteit van een tweede auto op andere wijze worden uitgevoerd?
- Welke mogelijkheden biedt deze locatie om fietsgebruik te stimuleren?

Mobiliteitsconcepten

Een mobiliteitsconcept biedt slimme oplossingen, zoals autodelen, om het aantal benodigde parkeerplaatsen te verminderen. Het doel is om autobezit en -gebruik te beperken. Essentieel is dat mobiliteitsoplossingen, zoals deelauto's of fietsen, volledig geïntegreerd zijn in het woonconcept. Dit gaat verder dan alleen het aanbieden van een vervoermiddel.

De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling speelt een sleutelrol bij het aanbieden van mobiliteitsconcepten. Het is hun verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat het gekozen concept:

- Betrouwbaar is;
- Toekomstbestendig is.

Een mobiliteitsplan moet worden opgesteld om de werking van het concept te garanderen. Dit plan moet voldoen aan de richtlijnen zoals beschreven in de Leidraad Deelmobiliteitsplan (Bijlage 8); Ook beschikbaar als bijlage via een kaartlaag in kaartviewer ArcGis: (<https://experience.arcgis.com/experience/12b60262d6a94704b6f3468e108d76c6>) en via de site van Gemeente Alphen aan den Rijn (zoek op: Parkeernota).

Deelmobiliteit en mobiliteitscorrectie

De Gemeente Alphen aan den Rijn zet zich in voor duurzame mobiliteit. Dit beleid, vastgelegd in de Handreiking Duurzame Mobiliteit, volgt het STOMP-principe:

1. Stappen (lopen);
2. Trappen (fietsen);
3. Openbaar vervoer;
4. Mobility as a service (zoals deelmobiliteit);
5. Privéauto als laatste optie.

Om het STOMP-principe in de praktijk te brengen, is naast de Handreiking Duurzame Mobiliteit de Leidraad Deelmobiliteitsplan ontwikkeld. Deze helpt initiatiefnemers bij:

- Het maken van keuzes voor slimme en duurzame mobiliteitsoplossingen;
- Het onderbouwen van een businesscase, bijvoorbeeld voor het inzetten van deelauto's bij wooncomplexen, bedrijven of in de leefomgeving;
- Het effectief informeren en betrekken van de doelgroep.

Betrouwbare en toekomstbestendige mobiliteitsconcepten zijn belangrijk voor zowel ontwikkelaars, Gemeente als gebruikers. De Leidraad Deelmobiliteitsplan biedt praktische richtlijnen en ondersteuning om deelmobiliteit succesvol te integreren in ruimtelijke ontwikkelingen, waardoor duurzame en slimme mobiliteitsoplossingen haalbaar en aantrekkelijk worden.

Mobiliteitsconcept	Opmerkingen
Inzet van een autodeelconcept	Correctie kan enkel van toepassing zijn op woonfuncties of op woon- en werkfuncties. Vervangingswaarde tot maximaal 1 deelauto die 5 parkeerplekken vervangt.
Inzet van een deelbakfietsconcept	Correctie kan enkel van toepassing zijn op woonfuncties. Vervangingswaarde: 1 hub van deeltweewielers (in een mix van totaal minimaal 12 deel(bak)fietsen, deelscooters) vervangt maximaal 3 parkeerplekken.
Inzet van een deelfiets en/of- deelscooterconcept	Correctie van toepassing zijn op diverse functies. Vervangingswaarde: 1 hub van deeltweewielers (in een mix van totaal minimaal 12 deel(bak)fietsen, deelscooters) vervangt maximaal 3 parkeerplekken.
Ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer	Een openbaarvervoersverbinding die voldoet aan hogere eisen op het gebied van doorstroming (hoge gemiddelde snelheid), directheid, comfortniveau, frequentie en reisinformatie (voor en tijdens de verplaatsing). De Gemeente Alphen aan den Rijn beslist of een openbaarvervoersverbinding wordt aangemerkt als hoogwaardig en of de mobiliteitscorrectie in uw geval van toepassing is.
Inzet op een MaaS (Mobility as a service) concept	MaaS is een overkoepelend mobiliteitsplatform waar meerdere mobiliteitsconcepten onderdeel van uit kunnen maken. Een MaaS concept vervangt de inzet van meerdere 'losse' mobiliteitsconcepten. Het combineren van een MaaS concept met een autodeelconcept is om die reden niet mogelijk.

Tabel 3: Mogelijke mobiliteitscorrecties

Eisen en regels voor de inzet van deelmobiliteit

- Maximale invulling via deelmobiliteit: Tot 20% van de normatieve bewonersparkeerbehoefte kan worden ingevuld met een autodeelconcept.
- Parkeerbalans: Elke deelauto moet een parkeerplek krijgen die zichtbaar wordt opgenomen in de parkeerbalans.
- Garantieperiode: De vergunningaanvrager of ontwikkelaar moet de inzet van C-klasse voertuigen (middenklasse auto's, eventueel elektrisch) minimaal vijf jaar aantoonbaar garanderen.
- Vervangingswaarde: De Gemeente kent een maximale vervangingswaarde toe aan één deelauto, waarmee tot vijf parkeerplekken kunnen worden bespaard (mobiliteitscorrectie).
- Toepassing in de parkeerbalans: Deelauto's kunnen in de parkeerbalans worden opgenomen (zie Hoofdstuk 9: 'Parkeren in balans? Netto parkeereis fiets en auto').
- Toegankelijkheid: Deelauto's moeten bij voorkeur openbaar toegankelijk zijn en niet alleen voor specifieke planontwikkelingen worden ingezet. Dit kan de parkeerbalans beïnvloeden, maar het bredere belang van duurzame mobiliteit heeft voorrang.
- Zichtbaarheid: Deelauto's moeten goed zichtbaar zijn om het gebruik te stimuleren.
- Integratie over meerdere projecten: Deelauto's kunnen worden ingezet voor meerdere projecten of een combinatie van bestaande functies en nieuwe ontwikkelingen, mits dit aantoonbaar bijdraagt aan leefbaarheid en duurzaamheid.
- Terugvaloptie: er moet beschreven zijn welk scenario als terugvaloptie is bedacht en hoe dat bijvoorbeeld procedureel geborgd is.
- Parkeerregulering: Deelmobiliteit werkt effectief als er een vorm

van parkeerregulering is. Dit voorkomt dat bewoners eigen auto's in de directe nabijheid parkeren. Het college beslist over aanpassen van reguleringsgebieden (zie paragraaf 12.1).

- Aanvulling op openbaar vervoer: Deelauto's vormen een aanvulling op (hoogwaardig) openbaar vervoer.
- Uitwerking van het concept: De 'Leidraad Deelmobiliteitsplan' (zie Bijlage 8) biedt richtlijnen voor het opstellen van een autodeelconcept.
- Monitoring: De inzet moet vanaf start tot einde worden gemonitord. Hierbij dienen minimaal het gebruik, de mate van tevredenheid van de gebruikers en het bezettingsgraadpercentage inzichtelijk gemaakt te worden. Deze data dient op overzichtelijke wijze met de Gemeente gedeeld te worden, bijvoorbeeld door middel van een online dashboard.
- Evaluatie: Na twee jaar moet de inzet van deelmobiliteit worden geëvalueerd. Indien nodig, wordt het plan in overleg met de Gemeente aangepast voor betere effectiviteit.

6 Bereken bruto parkeerbehoefte

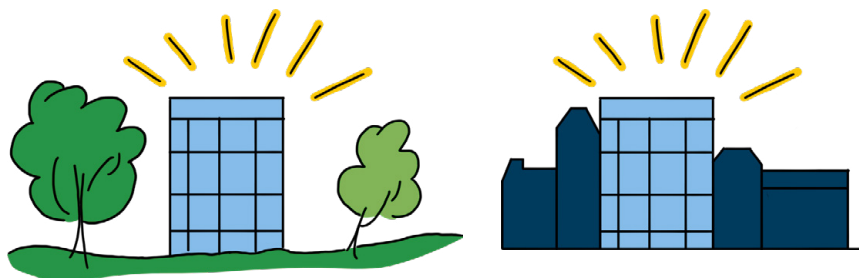


Inleiding

De parkeerbehoefte van een ontwikkeling hangt af van de geplande functies, de locatie en de geldende parkeernormen.

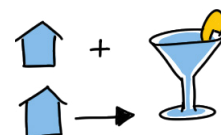
De parkeerbehoefte wordt bepaald door de geplande functies, de locatie en de geldende parkeernormen.

De Gemeente Alphen aan den Rijn gebruikt parkeernormen gebaseerd op de meest recente parkeerkencijfers van het kennisplatform CROW. Deze normen zijn afgestemd op het autobezit en liggen vanwege de ambitie net onder het gemiddelde van de minimale en maximale waarden die door het CROW zijn vastgesteld. In Bijlagen 3 en 4 zijn de parkeernormen opgenomen. Deze normen zijn gespecificeerd per functie en aangepast aan de mate van stedelijkheid van het gebied.



6.1 Ontwikkeling: dezelfde of andere functies?

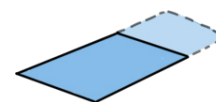
6.1.1 Welke functies blijven en welke worden toegevoegd?



Als er een nieuwe functie aan een ontwikkeling wordt toegevoegd (bijvoorbeeld een recreatieve functie naast een woonfunctie), of als een bestaande functie wordt omgezet (bijvoorbeeld van winkel naar woning), moet

de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie(s) worden berekend. Als de juiste voorwaarden worden gevolgd, kan de bestaande parkeerbehoefte worden afgetrokken van de totale behoefte. Dit proces heet salderen. Zie volgende paragraaf.

Bij het splitsen van een woning in meerdere eenheden hoeft de parkeerbehoefte niet per woning apart te worden berekend.

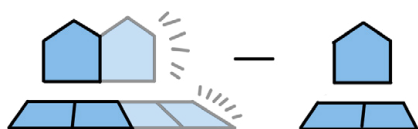


Als een bestaande functie, zoals een kantoor, wordt uitgebreid, moet de parkeerbehoefte voor de extra vierkante meters bruto vloeroppervlakte (BVO) worden berekend. Dit geldt

zowel voor parkeerplekken voor auto's als voor fietsen.

Bij projecten met meerdere functies moet een parkeerbalans worden opgesteld. Medegebruik van parkeerplaatsen kan het aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen verminderen. Hiervoor kan Hoofdstuk 9: 'Parkeren in balans? Netto parkeereis fiets en auto', worden geraadpleegd. Dit geldt voor parkeerplaatsen op zowel eigen terrein als in het openbaar gebied.

6.1.2 Salderen, historisch tekort en instandhouding parkeerplaatsen



Bij toevoeging van dezelfde functies of wijziging van bestaande functies kan saldering worden toegepast (in principe alleen voor autoparkeren).

Salderen van oude parkeerbehoefte in het openbaar gebied

De Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert twee uitgangspunten voor het aftrekken van de bestaande parkeerbehoefte van de nieuwe functies (= salderen):

Uitgangspunt 1: Salderen is mogelijk tot twee jaar na beëindiging van de vorige functie. Als de vorige functie langer dan twee jaar geleden is beëindigd, mag er niet meer worden gesaldeerd. Dit omdat parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor een functie waren bedoeld na twee jaar niet meer gegarandeerd beschikbaar zijn.

Uitgangspunt 2: Verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. Bij salderen kan het drukste moment van parkeerbehoefte (maatgevend moment) verschuiven door verschillen tussen oude en nieuwe functies. Dit kan leiden tot een gedeeltelijke nieuwe parkeerbehoefte die niet gesaldeerd kan worden.

- De parkeerbehoefte per dagdeel moet worden berekend met behulp van aanwezigheidspercentages.
- De hoogste waarde bepaalt de nieuwe parkeerbehoefte.
- Als er parkeerplaatsen zijn verwijderd om de ontwikkeling mogelijk te maken, dan moet dit in de parkeerbalans inzichtelijk worden gemaakt.
- Zowel de oude als de nieuwe functies worden opgenomen in de parkeerbalans. Zie Bijlage 5 voor rekenvoorbeelden.

Een historisch tekort aan parkeerplaatsen in het openbaar gebied hoeft in de nieuwe ontwikkeling niet te worden opgelost (zie ECLI:NL:RVS:2018:384). Dit tekort kan worden gelabeld als 'bestaand tekort' in de parkeerbalans.

Als er op eigen (privaat) terrein onbenutte parkeerplaatsen zijn én deze ruimtelijk in stand blijven, kunnen deze worden meegerekend in de nieuwe ontwikkeling. Ze worden dan afgetrokken van de parkeerbehoefte op eigen terrein. Op privaat terrein geldt er geen maximumwaarde zoals in het openbaar gebied (zie Hoofdstuk 10: 'Gebruik van openbaar gebied'), waardoor een bezettingsgraad of parkeerdruk van 100% is toegestaan. Dit proces wordt formeel niet als salderen gezien, maar kan wel worden gebruikt in berekeningen.

6.2 Specials

De Parkeernota bevat normen voor meer dan honderd functies. Toch zijn er situaties waarin specifieke functies afwijken door hun aard, omvang of gebruiksfrequentie. In dit hoofdstuk worden zes uitzonderingen behandeld:

- (Pré-)mantelzorgwoningen;
- Tijdelijke woonlocaties en flexwoningen;
- Asielzoekerscentra (AZC's, georganiseerd door het COA);
- Arbeidsmigranten;
- Horeca in het buitengebied;
- Kiss & Ride-plekken.

6.2.1 (Pré-)mantelzorgwoningen

Een (pré-)mantelzorgwoning is een zelfstandige woonruimte met eigen voorzieningen, vaak op hetzelfde perceel als een hoofd woning. Zo'n woning is bijvoorbeeld bedoeld voor ouders die later mantelzorg nodig kunnen hebben.

Bij de ontwikkeling van een (pré-)mantelzorgwoning geldt een verplichte parkeerbehoefte. De Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert hiervoor de parkeernormen voor aanleunwoningen en serviceflats, omdat deze qua gebruik vergelijkbaar zijn.

In specifieke situaties kan maatwerk worden toegepast. Dit geldt bijvoorbeeld wanneer er aantoonbaar geen mobiliteitsbehoefte is,

zoals bij bewoners zonder rijbewijs of auto. Hiermee biedt de Gemeente flexibiliteit voor bijzondere situaties.

6.2.2 Tijdelijke woonlocaties en flexwoningen

Tijdelijke woonlocaties en flexwoningen worden ingezet om diverse doelgroepen te huisvesten, waaronder:

- Europese vluchtelingen;
- Economisch daklozen;
- Starters, studenten en jongeren;
- Statushouders en Oekraïense ontheemden met een speciale verblijfsstatus;
- Gescheiden personen;
- Mensen met financiële problemen;
- Andere groepen door de Gemeente aangewezen 'spoedzoekers'.

De mobiliteitsbehoefte van deze doelgroepen varieert sterk, waardoor het moeilijk is om één vaste parkeernorm toe te passen.

De Gemeente hanteert als uitgangspunt de parkeernormen voor:

- Sociale huurappartementen van 30-50 m² BVO; Of:
- Sociale huur of vrije sector appartementen kleiner dan 30 m² BVO.

De specifieke parkeernorm wordt verder bepaald op basis van de locatie van de ontwikkeling. De gebiedsindeling bepaalt samen met de functie de exacte norm.

Bij unieke omstandigheden wordt de parkeernorm vastgesteld via maatwerk, waarbij rekening wordt gehouden met:

- De gebruiksduur: maximaal vijftien jaar;
- Locatiekenmerken: zoals bereikbaarheid en voorzieningen;
- De beoogde functie: bijvoorbeeld tijdelijke opvang of reguliere bewoning;
- De doelgroep: variërend van jongeren tot kwetsbare groepen;
- De mobiliteitsbehoefte: afhankelijk van het autobezit en gebruik binnen de doelgroep.

Maatwerk garandeert dat de parkeernormen aansluiten op de specifieke situatie, wat bijdraagt aan een effectieve en flexibele inrichting van tijdelijke woonprojecten.

Voor dak- en thuislozen, mensen met een verstandelijke beperking en mensen met ernstige psychische problematiek die in groepsvorm wonen, hanteren de Gemeente de norm van asielzoekerscentra (AZC's). De parkeerbehoefte betreft vooral personeel en (ambulante) begeleiding;

6.2.3 Asielzoekerscentra (AZC's)

De Gemeente Alphen aan den Rijn volgt hier de landelijke parkeernorm die is vastgesteld door het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA). Deze norm bedraagt één parkeerplaats per tien bewoners, inclusief personeel en bezoekers. Daarnaast moet er minimaal één gecombineerde Kiss & Ride-plek beschikbaar zijn, die aan de volgende eisen voldoet:

- Geschikt in lengte en breedte voor een touringcar;
- Praktisch gepositioneerd om een efficiënte instap- en uitstap-mogelijkheid te bieden.

6.2.4 Arbeidsmigranten

De parkeernorm voor voorzieningen waar arbeidsmigranten worden gehuisvest, wordt bepaald op basis van de locatie en het type woonvoorziening. Deze normen kunnen van toepassing zijn:

- Kamerhuur (met gedeelde voorzieningen zoals keuken, toilet en badkamer);
- Sociale huurwoningen: voor individueel of gedeeld gebruik;
- Woningen berekend op bruto vloeroppervlak (BVO): Gebaseerd op de beschikbare ruimte per bewoner).

De parkeernorm wordt per situatie vastgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de specifieke omstandigheden van de locatie en de mobiliteitsbehoefte van de arbeidsmigranten. Dit maatwerk zorgt ervoor dat de parkeernorm aansluit bij de daadwerkelijke behoeften van bewoners en de situatie ter plaatse.

6.2.5 Horeca in het buitengebied

Voor restaurants geldt een vastgestelde parkeernorm. Voor cafés, bars en cafetaria's is er geen specifiek parkeerkencijfer beschikbaar. In plaats daarvan wordt de gemiddelde norm van het CROW toegepast, die vergelijkbaar is met de norm voor restaurants in het gebied

‘rest bebouwde kom’. Voor Alphen aan den Rijn geldt een parkeernorm van: 6,00 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. Voor de overige kernen geldt een norm van 7,00 parkeerplaatsen per 100 m² BVO.

Zie Bijlage 3 en 4 voor een gedetailleerde uitwerking van deze parkeernormen. Deze aanpak zorgt voor een evenwichtige verdeling van parkeerplekken, afgestemd op de specifieke locatie en functie van de horecavoorziening.

6.2.6 Kiss & Ride (K+R) bij scholen

De verkeersdrukke en parkeerproblemen rondom scholen nemen toe. Om dit te beperken, stimuleert de Gemeente ouders en schoolpersoneel om te kiezen voor alternatieven zoals openbaar vervoer, fietsen of lopen.

De Gemeente bepaalt of er behoefte is aan Kiss & Ride-plekken (K+R), op basis van factoren zoals:

- Schoolfunctie: Heeft de school een lokale of (boven)regionale functie?
- Aanrijroute: Hoe gemakkelijk kunnen voertuigen de school bereiken en weer vertrekken?
- Fietsmogelijkheden: Is het haalbaar om kinderen met de fiets naar school te laten komen?

Indien K+R-plekken nodig zijn, berekent de Gemeente de benodigde capaciteit met een vereenvoudigde methode, gebaseerd op de CROW-systematiek. Deze praktische rekenmethode houdt rekening met de

lokale situatie, de functie van de school en zorgt voor een efficiënte indeling.

Type onderwijsvoorziening	Percentage met de auto gebracht	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
Basisschool leerlingen groep 1 t/m 3	45%	0,50	0,75
Basisschool leerlingen groep 4 t/m 8	20%	0,25	0,85
Kinderdagverblijf	65%	0,25	0,75

Tabel 4: Uitgangspunten berekening aantal Kiss & Ride-plekken (K+R).

De benodigde capaciteit voor Kiss & Ride-plekken (K+R) wordt berekend met de volgende formule:

$$\text{Aantal leerlingen} \times \text{percentage met de auto gebracht} \times \text{reductiefactor parkeerduur} \times \text{reductiefactor aantal kinderen per auto}$$

De uitgangspunten voor deze berekening zijn opgenomen in de bovenstaande tabel. Voor basisscholen moeten aparte berekeningen worden gemaakt voor de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8. De uitkomsten van deze twee berekeningen worden vervolgens bij elkaar opgeteld.

De Gemeente bepaalt het aantal te realiseren K+R-plekken. Dat is dus maximaal het aantal wat volgt uit de berekening. De vastgestelde K+R-plekken worden toegevoegd aan de parkeerbalans, met een aanwezigheidspercentage van 100%, ongeacht het moment van de dag.

In sommige gevallen worden K+R-plekken voorzien van venstertijden waarin de plekken exclusief voor K+R-gebruik bestemd zijn. Buiten deze venstertijden zijn het reguliere parkeerplaatsen. Dit maakt uitwisselbaarheid mogelijk. Buiten de venstertijden mag je de aanwezigheidspercentages toepassen in de parkeerbalans.

6.3 Functies zonder parkeernorm in het CROW of in de Parkeernota

Niet alle functies zijn gedekt door de richtlijnen van het CROW of van de Parkeernota. In situaties waarin een geplande functie geen bestaande parkeernorm heeft, wordt de volgende werkwijze gevolgd:

1. Vergelijkbare functie zoeken: De Gemeente onderzoekt eerst of er een vergelijkbare functie is met een bestaande parkeernorm. Deze norm wordt dan toegepast.
2. Alternatieve vaststelling: Als er geen vergelijkbare functie beschikbaar is, bepaalt de Gemeente de parkeerbehoefte op een andere manier. De initiatiefnemer doet in dit geval een voorstel voor de parkeernorm, gebaseerd op de kenmerken van de functie. De Gemeente toetst dit voorstel en stelt uiteindelijk de definitieve norm vast. Voorbeeld: Een hotel zonder sterrenclassificatie, maar met voorzieningen vergelijkbaar met een 2 sterrenhotel, wordt gekoppeld aan de parkeernorm voor een 2 sterrenhotel.
3. Maatwerkoplossing: Wanneer een functie niet binnen de richtlijnen van het CROW of de Parkeernota past, en er ook geen vergelijkbare functie is, wordt de parkeerbehoefte behandeld als maatwerk. In deze gevallen worden normen en oplossingen specifiek afgestemd op de situatie.

Om onduidelijkheid en vertraging te voorkomen, wordt aangeraden om al in een vroeg stadium contact op te nemen met de Gemeente. Hierdoor wordt tijdig afgestemd hoe invulling kan worden gegeven aan de parkeerbehoefte en kan dit worden meegenomen in de plannen.

7 Flexibiliteit, maatwerk en vrijstelling

7.1 Flexibiliteit

De Gemeente wil met parkeernormen duidelijkheid bieden, maar ook flexibel zijn, met ruimte voor differentiatie waar dat mogelijk is.

Op de volgende punten stelt de Gemeente zich flexibel op:

- **Gebiedsindeling:** De parkeernormen verschillen per gebied, zoals Centrum of Schil Centrum. Zie Hoofdstuk 4: 'Ontwikkelen: voor wie en waar?' voor meer details over de gebiedsindeling.
- **Stedelijkheidsgraad:** De stedelijkheidsgraad per gebied bepaalt mede de hoogte van de parkeernormen, gebaseerd op data van autobezit op wijkniveau. Ook toekomstige ontwikkelingen kunnen hierop aansluiten.
- **Vraag en aanbod van parkeerplaatsen:**
Vraagkant parkeerplaatsen: De Gemeente gebruikt waarden gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. De normen liggen voor auto's net onder het gemiddelde van de kencijfers en voor fietsen net boven het gemiddelde. Bij de inzet van deel-mobiliteit wordt een mobiliteitscorrectie toegepast.

Aanbodkant parkeerplaatsen: Er zijn verschillende parkeeroplossingen denkbaar, zoals:

- Het huren of kopen van privé-parkeerplaatsen;
- Gebruik van restcapaciteit in openbaar gebied (eventueel mogelijk voor het bezoekersdeel, maar uitgesloten voor het bewonersdeel van de parkeerbehoefte);
- Het afkopen van parkeerplaatsen. Zie Hoofdstuk 8: 'Scenario's parkeren (parkeeraanbod)' voor meer informatie.

Maatwerkopties: Voor situaties waarin standaard parkeernormen niet volstaan, biedt de Gemeente mogelijkheden voor maatwerk. Zie de volgende paragraaf voor een uitgebreide toelichting.

7.2 Maatwerk

Het gezamenlijke doel bij nieuwe ontwikkelingen moet zijn om het autobezit en -gebruik te verminderen en de overgang naar duurzame mobiliteit te ondersteunen. Door slim maatwerk kan de parkeernorm worden verlaagd, mits het plan realistisch is en de gewenste effecten behaalt.

Maatwerk kan worden aangevraagd wanneer een woon- of mobiliteitsconcept afwijkt van de standaard parkeernormen.

Voorbeelden van maatwerk zijn: huisvesting van jongeren zonder autobehoeft met een maximale woontijd, autoluwe straten en vergroening van gebieden.

Houd rekening met de volgende aspecten:

1. Factoren zoals toekomstige bewonersprofielen (leeftijd, inkomen, huishoudgrootte, starters, senioren, etc.) en hun mobiliteits-behoefte kunnen aanleiding zijn voor maatwerk.
2. Aanvragen moet worden onderbouwd met representatief onderzoek.
3. Centrum en Schil Centrum: In deze gebieden biedt de Gemeente op voorhand maatwerk aan om ontwikkelingen mogelijk te (blijven) maken, bijvoorbeeld om leegstand te voorkomen.

4. Vaak is gedragsverandering nodig om een nieuw concept te laten slagen. Maatregelen en interventies dienen dan onderbouwd te worden met minimaal de CROW-publicatie Mobiliteit en Gedrag. Een vergelijkbare aanpak kan als de Gemeente hiermee akkoord is.
5. Participatie met toekomstige bewoners is erg van belang voor het welslagen van een nieuw concept.
6. Het is van belang om een terugvaloptie te hebben, mocht het in de praktijk niet zo uitkomen zoals bedacht. Als mobiliteitsbehoeften in de toekomst veranderen en extra of juist minder parkeerplaatsen nodig zijn moet dit ruimtelijk nog wel mogelijk zijn. Planologisch kan er dan gewerkt worden met ruimtereserveringen.
7. Als de doelgroep en de mobiliteitsbehoefte bijvoorbeeld toeneemt, kunnen er in de praktijk knelpunten ontstaan waardoor er parkeeroverlast kan ontstaan. Om dat te voorkomen dienen mobiliteitsafspraken (waaronder de gerealiseerde parkeerbehoefte op basis van functies, doelgroep enzovoorts) te worden vastgelegd en juridisch worden overgedragen aan volgende bewoners met bijvoorbeeld een kettingbeding.
8. Experimenten en pilots: Onder strikte voorwaarden kan de ontwikkelaar in samenwerking met de Gemeente duurzame mobiliteitsconcepten in de praktijk testen. Denk aan autovrije gebieden en andere innovatieve parkeeroplossingen.

Maatwerk, inclusief experimenten en pilots, vereist een Maatwerkbesluit van het college van burgemeester en wethouders. Het is onderdeel van de mogelijkheden binnen de Parkeernota.

7.3 Vrijstellingen in gereguleerd gebied

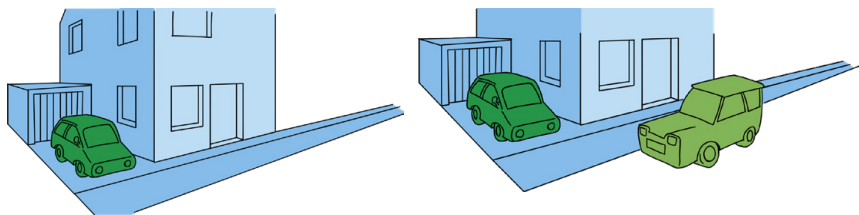
Een algemene vrijstelling is niet mogelijk vanwege de hoge parkeerdruk in veel wijken. Toch biedt de Parkeernota een vrijstellingsmogelijkheid voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden waar gereguleerd parkeren geldt. Deze gebieden zijn te zien via een kaartlaag in kaartviewer ArcGis: <https://experience.arcgis.com/experience/12b60262d6a94704b6f3468e108d76c6> en via de site van Gemeente Alphen aan den Rijn (zoek op: Parkeernota).

Een ontwikkeling wordt als kleinschalig beschouwd als de netto autoparkeereis, na het salderen van en bestaande parkeerbehoefte, maximaal drie parkeerplaatsen is.

Bij gebruik van deze vrijstelling krijgen de adressen in de ontwikkeling de status Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP - zie Hoofdstuk 13: 'Borgen parkeerafspraken'). Dit betekent dat bewoners of gebruikers op deze adressen geen parkeervergunning kunnen aanvragen, nu en in de toekomst.

Voor ontwikkelingen met een netto parkeereis van meer dan drie parkeerplaatsen geldt deze vrijstelling niet. De vrijstelling van drie parkeerplaatsen is geen korting die bij andere projecten kan worden toegepast.

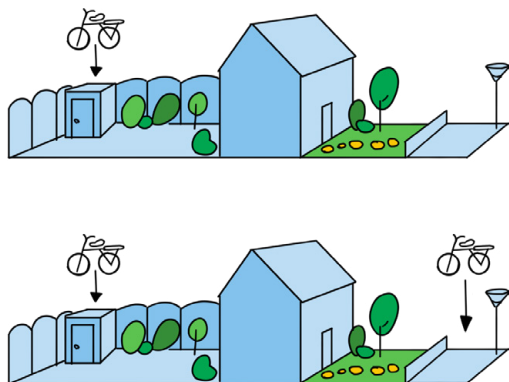
8 Scenario's parkeren (parkeeraanbod)



8.1 Parkeren op eigen terrein

De Gemeente hanteert het uitgangspunt dat auto- en fietsparkeren volledig op eigen terrein (POET) wordt opgelost.

Voor grondgebonden woningen moet voor het bewonersdeel van de fietsparkeerbehoefte op eigen terrein voorzien worden. Voor het bezoekersdeel wordt in principe niet voorzien in stallingsmogelijkheden in het openbaar gebied.



Onder eigen terrein wordt verstaan:

Grond bij de ontwikkellocatie, of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand), die eigendom is van de initiatiefnemer of tot het exploitatiegebied behoort.

Als het niet haalbaar of onredelijk is om al het parkeren op eigen terrein op te lossen, bijvoorbeeld vanwege beperkingen in het woningbouwprogramma of door stedenbouwkundige eisen, dan zijn de volgende scenario's mogelijk:

- Gebruik van privaat terrein: Parkeerplaatsen langjarig huren of kopen van privégrond.
- Scheiding van bewoners en bezoekers: Bewonersparkeerplaatsen worden op eigen terrein opgelost en bezoekers- of personeelsparkeren vindt plaats in toegankelijk openbaar gebied, zolang onderzoek aantoont dat daar het maximale bezettingspercentage niet wordt overschreden. Voor het inzetten van restcapaciteit voor bezoekersparkeren in het openbaar gebied rekent de Gemeente kosten per parkeerplaats. Deze kosten zijn voor de aanvrager. Per geval worden hierover afspraken gemaakt en vastgelegd in bijvoorbeeld een anterieure overeenkomst.
- Parkeergarages: Kunnen bewonersparkeerplaatsen (of een deel ervan) en (deel van) bezoekersparkeerplaatsen in het Centrumgebied van Alphen aan den Rijn niet op eigen terrein gerealiseerd worden, dan kan – afhankelijk van de bezettingsgraad – worden gekozen voor het langjarig afnemen van parkeerabonnementen in openbare parkeergarages.
- Afkopen in gereguleerd gebied: Als (een deel van de)

bewoners- en bezoekersparkeerplaatsen niet gerealiseerd kunnen worden én er geen andere opties meer zijn, kan het tekort in gereguleerd gebied (zie paragraaf 12.1) worden afgekocht. In dit geval krijgen de adressen de status Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP). Zie Hoofdstuk 13: 'Borgen van parkeerafspraken' voor een uitgebreide uitleg.

- Nieuwe parkeerplaatsen in openbaar gebied: Indien mogelijk, kunnen extra parkeerplaatsen worden aangelegd in het openbaar gebied, op kosten van de aanvrager. Hierbij wordt vergroening en andere ruimtelijke opgaven meegewogen, wat deze optie vaak onaantrekkelijk maakt.

In alle situaties waarin parkeren op eigen terrein niet volledig kan worden gerealiseerd, is overleg met de Gemeente verplicht. De gekozen oplossing moet voldoen aan de richtlijnen van deze Parkeernota. De maximaal acceptabele loopafstanden blijven van toepassing.

8.2 Collectieve fietsbergingen

De Gemeente Alphen aan den Rijn biedt via de 'Beleidsregel inbandige bergingen bij nieuwe woongebouwen' de mogelijkheid om een alternatief voor individuele fietsparkeerplekken te realiseren in de vorm van gezamenlijke of collectieve bergingen. Deze optie is bedoeld om flexibel om te gaan met ruimte en inrichting bij nieuwe ontwikkelingen. Voor huur- en koopwoningen in de vrije sector geeft de Gemeente de voorkeur aan individuele bergingen. Het is toegestaan om ook voor

bezoekers inbandige fietsvoorzieningen te treffen. Het bezoekers-deel van de fietsparkeerbehoefte mag in overleg met de Gemeente ook in het openbaar gebied gerealiseerd worden.

8.3 Kwaliteitseisen en regels bij fiets- en autoparkeren

Fietsparkeren

Het gebruik van een fietsenstalling wordt sterk beïnvloed door de kwaliteit, bruikbaarheid en comfort van de stalling. Ook factoren zoals de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid, de grootte en mogelijkheden om fietsen met afwijkende afmetingen te parkeren, stimuleren het gebruik.

De Parkeernota beschrijft de kwaliteitseisen waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen. Deze zijn gebaseerd op de Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), Besluit bouwwerken leef-omgeving (Bbl), artikel 4.172 en FietsParKeur. In Bijlage 3 zijn de belangrijkste eisen voor het ontwerp van fietsenstallingen bij ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen.

Autoparkeren

De Gemeente maakt onderscheid tussen:

- Ontwerpeisen voor parkeren op eigen terrein en parkeergarages (NEN 2443);
- Ontwerpeisen voor parkeren in openbaar gebied (DALI).

Daarnaast zijn er specifieke eisen voor situaties waarin parkeerplaatsen op eigen terrein direct (zonder afscheiding) grenzen aan het openbaar gebied, zonder afscheiding. Bijlage 4 bevat de kwaliteitseisen voor autoparkeren.

8.3.1 Omrekenfactoren parkeren op eigen terrein bij uitleglocaties

Parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen op verschillende manieren worden ingericht, zoals:

- Een parkeergarage onder een gebouw;
- Een oprit;
- Een garagebox aan de woning.

In de praktijk worden parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd volledig benut voor auto's. Daarom bevat deze beleidsnota omrekenfactoren (zie Bijlage 7) die de theoretische parkeercapaciteit van een type parkeervoorziening bepalen en het aantal parkeerplaatsen dat kan worden meegenomen in berekeningen.

Voorbeeld: Een enkele oprit zonder garage heeft een theoretische capaciteit van 1 parkeerplaats, maar telt in berekeningen als 0,8 parkeerplaats.

Belangrijk:

- Privé-parkeerplaatsen mogen alleen worden meegeteld bij nieuwe ontwikkelingen op uitleglocaties (nieuwbouwgebieden).
- Bij inbreidingslocaties (in bestaand ontwikkeld gebied) mogen deze niet worden meegeteld.
- Voor de parkeerbalans moet altijd het berekeningsaantal worden gebruikt, niet de theoretische capaciteit.

8.3.2 Welke loopafstanden gelden?

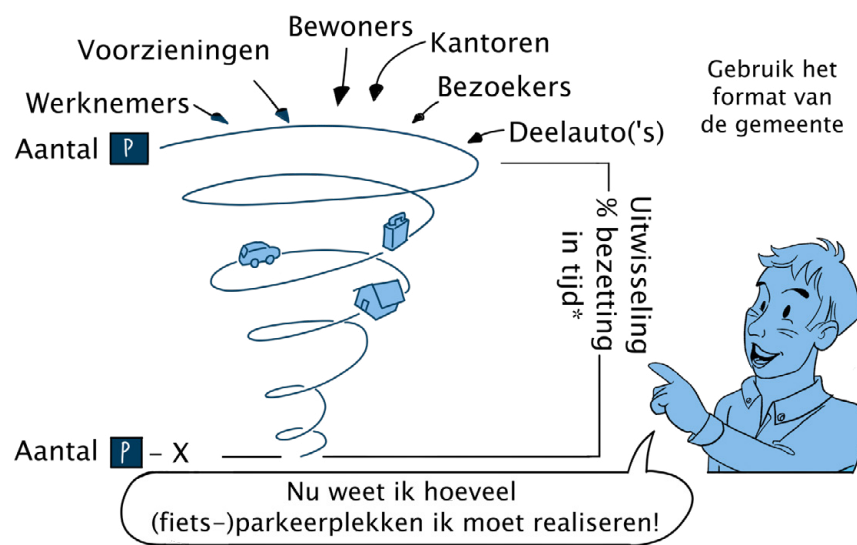
De maximaal acceptabele loopafstanden voor parkeeroplossingen zijn afhankelijk van het gebied en de functie. In centrumgebieden zoals Alphen aan den Rijn worden langere loopafstanden geaccepteerd dan in minder stedelijke gebieden. De Gemeente hanteert het concentrisch model om loopafstanden te bepalen. Dit model stemt de afstand af op de gebiedsindeling en stedelijkheidsgraad. Zo wordt rekening gehouden met de mate van bereikbaarheid en de aard van het gebied.

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Wonen (bewoners en bezoekers)	400 meter	250 meter	150 meter	100 meter
Werken	800 meter	600 meter	400 meter	200 meter
Winkelen	600 meter	300 meter	200 meter	100 meter
Supermarkten	150 meter	150 meter	100 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter	100 meter	100 meter
Onderwijs	300 meter	200 meter	100 meter	100 meter
Overige functies	300 meter	200 meter	100 meter	100 meter

Tabel 5: Maximaal acceptabele loopafstanden naar functie

De maximale loopafstand wordt bepaald door de functie van de ontwikkeling. Als de piekbelasting (maatgevende moment) wordt veroorzaakt door een combinatie van functies in plaats van alleen de ontwikkeling zelf, dan is de functie die de piekbelasting veroorzaakt leidend. Deze functie bepaalt welke maximale loopafstand van toepassing is.

9 Parkeren in balans? Netto parkeereis fiets en auto



voor een betere verdeling van parkeermogelijkheden, maar draagt ook bij aan een duurzamere inrichting van de leefomgeving. Om dit dubbelgebruik inzichtelijk te maken en te berekenen hoeveel parkeerplekken netto nodig zijn en gerealiseerd moeten worden, wordt een parkeerbalans opgemaakt.

Parkeerbalans en maatgevende parkeerbehoefte

De Gemeente Alphen aan den Rijn werkt met een vaste methode voor het opstellen van een parkeerbalans, waarbij de parkeervraag van een ontwikkeling nauwkeurig in kaart wordt gebracht. In de rekenvoorbeelden is deze werkwijze toegepast (zie Bijlage 5).

Bij het maken van een parkeerbalans wordt de parkeerbehoefte van elke geplande functie berekend aan de hand van aanwezigheidspercentages (zie Bijlage 6). Deze percentages geven aan hoe intensief parkeerplekken op verschillende momenten worden gebruikt. De parkeerbehoefte wordt vervolgens per dagdeel berekend. Het moment waarop de gezamenlijke behoefte van alle functies het grootst is, wordt beschouwd als het maatgevende moment. Dit bepaalt de maatgevende parkeerbehoefte, oftewel het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar moet zijn. Dit aantal wordt ook wel de parkeereis genoemd.

De Gemeente Alphen aan den Rijn maakt gebruik van de meest recente aanwezigheidspercentages van het kennisplatform CROW en heeft deze, aangevuld en de specifieke functie van religiegebouwen toegevoegd.

9.1 Uitwisselbaarheid

Niet alle functies hebben op hetzelfde moment parkeerplekken nodig voor auto's en fietsen. Voor woningen ligt de piekbelasting bijvoorbeeld vaak op doordeweekse avonden, terwijl kantoren juist overdag de meeste parkeerplekken nodig hebben. Door deze verschillen kunnen parkeerplekken worden gedeeld tussen functies, wat zowel ruimte als kosten bespaart.

De Gemeente Alphen aan den Rijn stimuleert het slim delen van parkeerplekken, ook wel uitwisselbaarheid genoemd, om de beschikbare ruimte efficiënter te benutten. Dit zorgt niet alleen

Deze percentages gelden zowel voor auto- als fietsparkeerplaatsen en kan dus in zowel de parkeerbalans voor de auto als de parkeerbalans voor de fiets worden toegepast.

Voorwaarden voor uitwisselbaarheid

De parkeerbalans kan alleen worden toegepast bij volledige uitwisselbaarheid, wat betekent dat meerdere functies dezelfde parkeerplekken delen. Hierbij moeten de volgende voorwaarden in acht worden genomen:

Wel uitwisselbaar: Parkeerplekken die worden gedeeld door verschillende functies, zoals woningen en kantoren binnen hetzelfde gebouw. Hier kunnen de parkeerplekken op verschillende momenten van de dag door verschillende gebruikers worden benut. De parkeerplekken dienen dan wel voor betreffende functies toegankelijk te zijn.

Niet uitwisselbaar: Parkeerplekken die uitsluitend zijn bestemd voor één functie zoals wonen. Deze plekken zijn niet beschikbaar voor andere functies en kunnen daarom niet in de parkeerbalans worden meegenomen.

Wanneer een parkeerplaats exclusief is toegewezen aan een specifieke gebruiker of adres, mag deze niet worden opgenomen in de parkeerbalans. Voor dergelijke plekken wordt aangenomen dat ze op alle dagdelen volledig in gebruik zijn, wat betekent dat een aanwezigheidspercentage van 100% wordt gehanteerd.

Toedeling en extra parkeerplekken:

Wanneer een project bijvoorbeeld 120 woningen omvat en de parkeernorm aangeeft dat 70 gedeelde parkeerplekken volstaan, kunnen deze plekken niet individueel aan woningen worden toegewezen zonder een oneerlijke verdeling te creëren. In dergelijke situaties kan het noodzakelijk zijn om extra parkeerplaatsen aan te leggen om aan de behoeften te voldoen en een eerlijke toewijzing te waarborgen.

De maximale bezettingsgraad voor de parkeerplekken wordt vastgesteld op basis van de percentages die zijn vermeld in Hoofdstuk 10: 'Gebruik van openbaar gebied'.

9.2 Toepassing parkeerbalans in een ontwikkeling en/of omgeving

Een parkeerbalans kan worden ingezet om de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling te berekenen. Maar hoe breed deze balans mag worden toegepast, hangt af van de situatie. De vraag is of alleen de functies binnen de nieuwe ontwikkeling in de berekening mogen worden meegenomen, of dat ook functies uit de bestaande omgeving hierbij kunnen worden betrokken.

De parkeerbalans kan in bepaalde gevallen breder worden toegepast, bijvoorbeeld in een gebiedsparkeerbalans. Dit is mogelijk in de volgende situaties:

- Bij gedeeltelijke transformatie van een gebied: Wanneer een deel van een gebied nieuwe functies krijgt en andere functies blijven bestaan, kan de oude parkeerbehoefte worden gesaldeerd met de nieuwe situatie. Dit helpt bij het efficiënter benutten van bestaande capaciteit.
- Bij sterke variatie in bezetting: Als parkeerplaatsen door verschillende functies op verschillende momenten worden gebruikt, ontstaat er een kans op dubbelgebruik. Dit geldt bijvoorbeeld wanneer kantoren en woningen dezelfde parkeerplaatsen delen.
- Bij een overheersende nieuwe ontwikkeling: Als de nieuwe ontwikkeling veel groter is dan de bestaande situatie, wordt gekeken naar het gecombineerde effect van de nieuwe en oude functies op de parkeerbehoefte. Dit helpt om een evenwichtige oplossing te vinden.

Voordelen van het meenemen van omliggende functies

Door functies uit de omgeving te combineren met die van de nieuwe ontwikkeling kunnen minder nieuwe parkeerplaatsen nodig zijn. Dit is aantrekkelijk wanneer bestaande voorzieningen in de buurt op een slimme manier kunnen worden gebruikt.

Pragmatische aanpak bij ontbrekende gegevens

Wanneer details van bestaande functies ontbreken, zoals oppervlakte of oorspronkelijke parkeerbehoefte, of als de mobiliteitsbehoefte is veranderd, kan een alternatieve aanpak worden toegepast:

- Voer een parkeerdrukmeting uit over een volledige week om het moment met de hoogste bezettingsgraad vast te stellen.
- Het moment met de hoogste parkeerdruk wordt aangewezen als het (sub)maatgevende moment van de omgeving.
- Combineer dit met de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling om het totale maatgevende moment van de ontwikkeling en de omgeving te bepalen.

Meer informatie is te vinden in Hoofdstuk 10: 'Gebruik van openbaar gebied'.

9.3 Parkeernotitie en parkeerbalans

Het parkeren van fietsen en auto's wordt vastgelegd in een parkeernotitie. Hoewel de notitie vormvrij is, moet deze inhoudelijk voldoen aan de eisen uit de Parkeernota.

Wanneer een parkeerbalans van toepassing is, vormt deze een integraal onderdeel van de parkeernotitie. De Gemeente Alphen aan den Rijn stelt een vast format beschikbaar voor het opstellen van een parkeerbalans (Bijlage 9). Dit invulbare format kan vanaf de site van de Gemeente (zoek op: Parkeernota) worden gedownload en ingevuld.

De 'open' versie van de parkeerbalans moet als bijlage worden toegevoegd aan de parkeernotitie. Dit garandeert transparantie, maakt de berekeningen navolgbaar en zorgt ervoor dat de uitkomsten eenvoudig kunnen worden herleid.

9.4 Parkeerbalans per vervoerwijze

Bij het opstellen van een parkeerbalans worden afzonderlijke balansen gemaakt voor fietsen en auto's. Deze verdeling geldt zowel voor parkeerplaatsen op openbaar terrein als op privaat terrein. Hierdoor wordt per vervoerwijze inzichtelijk hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn, en wordt rekening gehouden met de specifieke eisen en omstandigheden voor elk type vervoer.

9.5 Parkeerbalans en bijzondere vervoermiddelen

Scootmobielen en de parkeerbalans

Voor het parkeren van scootmobielen gelden specifieke eisen die zijn vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en de Beleidsregel gemeenschappelijke bergingen bij nieuwe woongebouwen Gemeente Alphen aan den Rijn 2020 (of diens wettelijke opvolger).

Bij de ontwikkeling van nieuwe woongebouwen moet ruimte worden ingericht voor het stallen van scootmobielen. De grootte van deze ruimte wordt berekend op basis van het aantal woningen. Hierbgelden de volgende eisen:

1. Afmetingen scootmobiel:

- Lengte: 1,40 meter;
- Breedte: 0,70 meter;
- Gemiddelde oppervlakte: 3 m² per scootmobiel.

2. Totale stallingruimte:

De benodigde ruimte voor het stallen van scootmobielen is afhankelijk van het aantal woningen in de ontwikkeling. De stallingruimte wordt als volgt berekend:

- Minder dan 50 woningen: $7 \times 3 \text{ m}^2$;
- 50-100 woningen: $9 \times 3 \text{ m}^2$;
- 100-150 woningen: $11 \times 3 \text{ m}^2$;
- 150-200 woningen: $13 \times 3 \text{ m}^2$;
- Meer dan 200 woningen: $15 \times 3 \text{ m}^2$.

3. Oplaadmogelijkheid:

Elke opstelplaats van 3 m² moet zijn uitgerust met een elektrische oplaadmogelijkheid. Aangezien gebruikers van scootmobielen meestal geen fiets bezitten, kan het aantal scootmobielplekken volledig in mindering worden gebracht op de fietsparkeereis. Deze aftrek wordt opgenomen in de parkeerbalans voor fietsen. De specifieke maatvoeringen van scootmobielplekken (3 m² per opstelplaats) moeten hierbij worden gerespecteerd.

Deelauto's en de parkeerbalans

Bij het inzetten van deelauto's gelden specifieke eisen die zijn beschreven in Hoofdstuk 5: 'Slimme en duurzame mobiliteit' en de 'Leidraad Deelmobiliteitsplan' (Bijlage 8).

Voor elke deelauto moet een afzonderlijke parkeerplek worden opgenomen in de parkeerbalans. Zowel de mobiliteitscorrectie of toegekende vervangingswaarde als de benodigde parkeerplekken

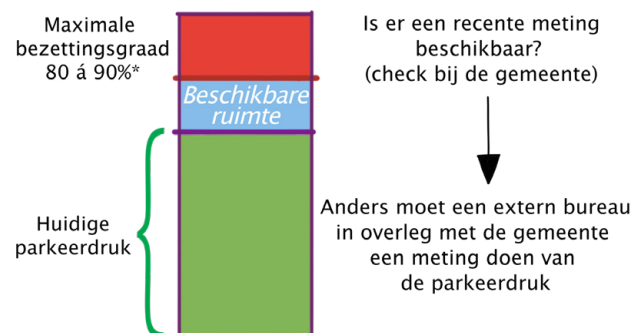
voor de deelauto's moeten expliciet in de parkeerbalans worden vermeld. De parkeerplaatsen voor deelauto's zijn niet uitwisselbaar met andere functies. In de parkeerbalans wordt gerekend met een 100% aanwezigheid van deelauto's op alle dagdelen.

9.6 Parkeerbalans en afrondingsregel

Bij het opstellen van de parkeerbalans worden meerdere berekeningen uitgevoerd volgens het stappenplan. Het is belangrijk dat er niet tussentijds wordt afgerond, om de nauwkeurigheid te waarborgen. Wanneer de netto parkeerbehoefte is berekend, wordt deze altijd naar boven afgerond. Als de berekening bijvoorbeeld uitkomt op 10,2 autoparkeerplaatsen, moeten 11 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, omdat er geen '0,2 parkeerplaats' bestaat. Een afronding naar beneden zou leiden tot een tekort. Er is één uitzondering: als de afronding onder de 0,05 is. Bijvoorbeeld: 17,03 parkeerplaatsen, blijft 17. Deze afrondingsregel geldt voor alle soorten vervoermiddelen.

10 Gebruik van openbaar gebied

De Gemeente Alphen aan den Rijn biedt de mogelijkheid om het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte in het openbare gebied op te lossen. Hierbij is het echter verplicht om de parkeerdruk (bezettingsgraad) in het betreffende gebied te analyseren en mee te nemen in de beoordeling.



Maximale parkeerdruk per gebied

De Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert maximale percentages voor de parkeerdruk in het openbare gebied, inclusief de parkeereis van nieuwe ontwikkelingen:

- Centrum: maximaal 90%;
- Schil Centrum: maximaal 85%;
- Rest bebouwde kom: maximaal 80%.

In het Centrum wordt de hoogste parkeerdruk geaccepteerd. Nieuwe ontwikkelingen zijn niet verplicht om een historisch tekort aan parkeerplaatsen op te lossen (zie Paragraaf 6.1.2.).

Situaties waarin openbaar gebied kan worden gebruikt

Wanneer het niet mogelijk is om de volledige parkeereis op eigen terrein te realiseren en er ook geen opties zijn om parkeerplaatsen te huren of te kopen, kan openbaar gebied worden overwogen voor het bezoekersparkeren. Dit is alleen toegestaan als het niet leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk.

De parkeerdruk wordt vastgesteld door per dagdeel de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling op te tellen bij de bestaande parkeerdruk in een afgebakend gebied binnen de maximaal toegestane loopafstanden. Het maatgevende moment, oftewel het dagdeel met de hoogste gecombineerde parkeerdruk, wordt gebruikt om te controleren of de ontwikkeling binnen de toegestane percentages blijft. Zo wordt voorkomen dat de parkeerdruk in het openbaar gebied ongewenst toeneemt.

Voorbeeld: een parkeerdruk van 89,96% in het Centrum is toegestaan, omdat dit binnen de maximale grens van 90% valt. In de Schil Centrum is een parkeerdruk van 85,5% niet toegestaan, omdat dit de toegestane maximale grens van 85% overschrijdt. De functies die de waargenomen parkeerdruk veroorzaken zijn bij deze berekening niet van belang.

Noodzaak van een parkeerdrukmeting:

Voor het bepalen of de openbare ruimte geschikt is om (een deel van) de parkeerbehoefte op te lossen, is een actueel overzicht van de parkeerdruk in de omgeving noodzakelijk. De initiatiefnemer is

verantwoordelijk voor het uitvoeren van een parkeerdrukmeting als er geen recente gegevens beschikbaar zijn.

Belangrijke aandachtspunten:

- Voor een actueel overzicht moet de parkeerdruk in kaart worden gebracht tijdens de maatgevende momenten, dat wil zeggen op de tijdstippen waarop de parkeerdruk het hoogst is.
- Als de Gemeente beschikt over recente parkeerdrukmetingen, kunnen deze gegevens worden gedeeld met de initiatiefnemer. De initiatiefnemer moet contact opnemen met een verkeerskundige van de Gemeente om te beoordelen of deze gegevens bruikbaar zijn voor de specifieke ontwikkeling.

Het is essentieel om de juiste gegevens te gebruiken en indien nodig aanvullende metingen te verrichten om een realistisch beeld van de parkeerdruk te krijgen. Bestaande parkeerdrukmetingen mogen daarbij niet ouder zijn dan twee kalenderjaren en de Gemeente moet de meetmethodiek en het onderzoeksgebied vooraf goedkeuren.

Onderzoeksgebied en momenten:

Bij het uitvoeren van een parkeerdrukmeting gelden de volgende richtlijnen:

- Het onderzoeksgebied moet binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen.
- Per maatgevend moment moeten minimaal twee metingen op verschillende dagen worden uitgevoerd. De hoogste waarde uit deze metingen wordt gebruikt voor verdere berekeningen.
- Uitvoering: De meting wordt uitgevoerd door een gekwalificeerd en onafhankelijk bureau.

- **Format en eigendom:** De resultaten van de meting moeten in overleg met de Gemeente worden opgeleverd volgens een vastgesteld format. De gegevens blijven eigendom van de initiatiefnemer, maar de Gemeente mag deze gebruiken voor bredere doeleinden.
- **De resultaten moeten in overleg met de Gemeente worden opgeleverd.** De gegevens blijven eigendom van de initiatiefnemer, maar de Gemeente mag ze voor bredere doeleinden gebruiken.
- **Resultaat:** De meting moet duidelijk maken wat de huidige en toekomstige bezettingsgraad is, zodat een realistisch beeld van de parkeerdruk wordt verkregen.

Toelichting op parkeerdrukcijfers

Minder dan 80%: Er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar, en gebruikers ervaren geen problemen bij het vinden van een plek.

80% - 90%: Er ontstaat zoektijd voor parkeerplaatsen, en de bereikbaarheid van de locatie wordt minder. Verkeersoverlast door zoekverkeer neemt toe. In gebieden met verspreide parkeerplaatsen wordt parkeerdruk al bij 80% merkbaar. Bij geconcentreerde parkeerplaatsen, zoals terreinen en garages, wordt parkeerdruk pas rond 90% als storend ervaren.

Meer dan 100%: Er staan meer voertuigen geparkeerd dan er plekken beschikbaar zijn. Dit leidt tot aanzienlijke parkeeroverlast en een absoluut tekort aan parkeerplaatsen.

11 Afwijken van de Parkeernota

Op basis van artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan een bestuursorgaan afwijken van vastgelegd beleid. Dit wordt de hardheidsclausule genoemd. In deze Parkeernota is de volgende specifieke afwijkingsbevoegdheid opgenomen: "Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de auto- en fietsparkeereis als het voldoen aan deze parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven."

Dit betekent dat er in uitzonderlijke situaties ruimte is om af te wijken van de Parkeernota, waarbij het belang van de bezwaren wordt afgewogen tegen de standaard parkeereisen.

Afwijken van de Parkeernota wordt alleen overwogen door het college van burgemeester en wethouders en onder strikte voorwaarden. De initiatiefnemer moet het volledige stappenplan hebben gevolgd (zie Hoofdstuk 3: 'Procesplaat en stappenplan'). Het college besluit in principe over de voorgestelde afwijking en informeert de raad.

Format van de afwijkingsnotitie

De afwijkingsnotitie is vormvrij, maar moet zorgvuldig en volledig zijn onderbouwd. De volgende punten zijn verplicht in de notitie:

- Uitleg waarom het voorstel significant afwijkt van de Parkeernota.
- Duidelijke omschrijving van de elementen waarop wordt afgeweken.
- Toelichting op de specifieke eisen, regels of normen uit de Parkeernota die niet worden gevolgd.

- Onderbouwing van de afwijking met representatief onderzoek dat relevant is voor Gemeente Alphen aan den Rijn.
- Analyse van de voordelen en nadelen van de voorgestelde afwijking.
- Beschrijving van de kansen die de afwijking biedt en de risico's die eraan verbonden zijn.
- Het specifieke besluit dat wordt gevraagd van het college.
- Inzicht in de impact van de afwijking op deze en andere ontwikkelingen.
- Plan voor hoe de afwijking gemonitord, geëvalueerd en eventueel bijgesteld wordt, bijvoorbeeld door mitigerende maatregelen.
- Toelichting op hoe de gemaakte afspraken worden vastgelegd en nageleefd.
- Ondersteuning met relevante documenten, zoals een getekende intentieovereenkomst of contract met een private partij. Dit geldt ook als de parkeerbehoefte (deels) op privaat terrein wordt opgelost.
- Afwijkingen moeten worden onderbouwd met specifieke kenmerken van de locatie, functie en doelgroep van het project. Het moet voortkomen uit onderling overleg en ambtelijke overeenstemming.

Collegebevoegdheid

Over afwijkingen van de Parkeernota beslist het college van burgemeester en wethouders, dat hiervoor een ontheffing kan verlenen. Het afkopen van een tekort aan te realiseren parkeerplaatsen valt ook onder afwijkingen.

12 Overige zaken die raken aan parkeren

12.1 Parkeerregulering

Parkeerregulering is een systeem waarbij gebruikers een parkeerrecht nodig hebben om gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen. De manier waarop dit recht wordt verkregen, verschilt per gebied en hangt af van de inrichting van de parkeerregulering.

In gereguleerde gebieden biedt parkeerregulering de Gemeente een effectief middel om de parkeerdruk te beheersen. Door specifieke adressen geen parkeerrechten toe te kennen, kan worden voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een ongewenste toename van de parkeerdruk in het openbaar gebied.

Eventuele uitbreidingen van parkeerregulering vallen buiten de scope van deze Parkeernota. Het college van burgemeester en wethouders beslist over aanpassingen hiervan binnen de kaders van de parkeerverordening.

Ontwikkelaars dienen uit te gaan van de huidige vorm van parkeerregulering en de geldende gebieden. Een overzichtskaart met de gebieden waar gereguleerd parkeren van toepassing is te zien via een kaartlaag in kaartviewer ArcGis: <https://experience.arcgis.com/experience/12b60262d6a94704b-6f3468e108d76c6> en via de site van Gemeente Alphen aan den Rijn (zoek op: Parkeernota). Let op: deze kaart is slechts informatief en hieraan kunnen geen rechten worden ontleend. De praktijk in zones met betaald parkeren of (gedeeltelijke) blauwe zones of bijvoorbeeld parkeerverboden is leidend.

12.2 Gehandicaptenparkeerplaatsen

De Gemeente Alphen aan den Rijn hecht veel waarde aan toegankelijkheid in ruimtelijke ontwikkelingen. Dit geldt niet alleen voor de inrichting van wegen, maar ook voor het beschikbaar stellen van voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten met een gehandicaptenparkeerkaart.

Vereisten voor gehandicaptenparkeerplaatsen:

Bij een totale parkeerbehoefte van meer dan vijftien plekken moet minimaal 2% worden ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van één plek.

Gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zich binnen 100 meter van de ingang van het gebouw bevinden.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het naleven van deze eisen.

Gehandicaptenparkeerplaatsen maken deel uit van het totale aantal parkeerplaatsen en worden niet extra opgeteld in de parkeerbalans.

Bestaande gehandicaptenparkeerplaatsen in het openbaar gebied mogen als volledig uitwisselbaar worden gerekend alleen als er venstertijden gelden. Buiten deze venstertijden mag de parkeerplaats door iedereen worden gebruikt.

12.3 Laad- en losplekken bij bedrijven (logistiek)

Bij functies waar laden en lossen vereist is, gelden specifieke eisen om de logistiek veilig en efficiënt te organiseren. Laden en lossen moet volledig op eigen terrein plaatsvinden. Het type voertuig dat wordt gebruikt, bepaalt de ontwerpcriteria voor de voorziening. De bruikbaarheid van de voorziening moet worden aangetoond met rijcurves van het maatgevende voertuig.

Het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van de verplichting om laden en lossen op eigen terrein te realiseren. De initiatiefnemer moet dan aantonen dat een veilige laad- en losvoorziening op eigen terrein niet haalbaar is. Het college beoordeelt of een veilig alternatief in de openbare ruimte mogelijk is.

Alle kosten voor het inrichten van een alternatieve laad- en losvoorziening in de openbare ruimte zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

12.4 Laad- en losplekken bij wooncomplexen (service)

Door de toename van online winkelen en thuisbezorging groeit de behoefte aan laad- en losvoorzieningen bij woningen. Om hierin te voorzien, stelt de Gemeente Alphen aan den Rijn eisen aan nieuwe wooncomplexen. Bij appartementencomplexen met 20 of meer woningen moet minimaal één serviceplaats worden aangelegd.

Kenmerken van een serviceplaats:

- Een serviceplaats dient uitsluitend voor laden en lossen en maakt geen deel uit van de reguliere parkeercapaciteit.
- De plek moet worden aangegeven met verkeersbord E7 uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

De serviceplaats wordt toegevoegd boven op de parkeerbalans. De kosten voor het inrichten van een of meerdere laad- en losplekken zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

12.5 Parkeerplekken voor opladen elektrische auto's

Openbare ruimte

De Gemeente Alphen aan den Rijn bepaalt per locatie welk aandeel van de parkeerplaatsen wordt gereserveerd voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit aandeel is locatiespecifiek en volgt niet automatisch de CROW-richtlijnen. Die percentages kunnen wel als maximum beschouwd worden.

Deze laadplekken maken deel uit van de totale parkeercapaciteit en hoeven niet extra te worden opgeteld bij de parkeerbalans. Bestaande laadplekken in het openbaar gebied mogen bij het berekenen van resterende parkeercapaciteit als volledig uitwisselbaar worden beschouwd. Als de parkeerplaatsen volgen uit de parkeerbehoefte van de ontwikkeling, zullen de kosten voor de laadvoorzieningen voor rekening komen van de initiatiefnemer. Hierbij dient aangesloten te worden bij lopende concessies.

Inpandig

- De stijgende populariteit van elektrische voertuigen in Nederland en in Alphen aan den Rijn leidt tot een toenemende behoefte aan inpandige laadpunten. Voor inpandige parkeervoorzieningen gelden de volgende wettelijke eisen volgens het Besluit bouwen leefomgeving (Bbl), artikel 4.160b.
- Woongebouwen: Bij parkeergelegenheden met meer dan tien parkeervakken moeten er leidingdoorvoeren zijn voor oplaadpunten bij elk parkeervak.
- Andere gebouwen: Bij parkeergelegenheden met meer dan tien parkeervakken moet er minimaal één oplaadpunt zijn. Daarnaast moeten er leidingdoorvoeren zijn voor oplaadpunten bij ten minste één op de vijf parkeervakken.
- Veiligheid: Het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV) stelt aanvullende eisen voor de veiligheid van inpandige laadvoorzieningen.

Midden-Holland of behoort de gemiddelde verkeersgeneratie te worden toegepast volgens de kencijfers uit CROW-publicatie 744 (of diens rechtsopvolger). De Gemeente hanteert dezelfde stedelijkheidsgraad en dezelfde gebiedsindeling als voor parkeren.

Bij het hanteren van de kencijfers uit het CROW moet de betreffende verkeersgeneratie voor wonen van weekdag naar de werkdagsituatie worden omgerekend met een factor 1,11 en voor de werkfuncties met een factor 1,33 (danwel omrekenfactoren uit de wettelijke opvolger).

12.6 Verkeer en parkeren

Als naast de parkeervraag ook de verkeersgeneratie van de ontwikkeling dient te worden berekend dan wordt het verkeer aan het wegennet toegedeeld om te zien of het verkeer goed afgewikkeld kan worden. Het kan ook zijn dat er aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de verkeersafwikkeling te waarborgen. In die gevallen dient voor het berekenen van de verkeersgeneratie gebruik gemaakt te worden van het regionaal verkeersmodel

13 Borgen van parkeerafspraken

Deze Parkeernota geldt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en vormt de basis voor het vastleggen van parkeerrechten, vooral in gebieden met parkeerregulering. Volgens de Parkeerverordening wordt geen parkeervergunning verstrekt aan aanvragers die beschikken over eigen parkeergelegenheid.

De parkeerrechten worden vastgelegd in de Anterieure overeenkomst en/of in de omgevingsvergunning die wordt afgegeven voor de ontwikkeling. De omgevingsvergunning fungeert als het publiekrechtelijke document waarin de volgende parkeer gerelateerde afspraken worden opgenomen:

- Parkeerbalans: Een overzicht van de parkeerbehoefte, opgesteld op basis van het geplande ruimtelijke programma, inclusief fiets- en autoparkeren.
- Oplossing van de parkeereis: Een beschrijving van hoe de parkeereis wordt ingevuld, met relevante afspraken zoals vastgelegd in een mobiliteitsplan.
- Locaties van parkeerplaatsen: Een overzicht van de locaties waar parkeerplaatsen worden gerealiseerd, inclusief een specificatie van de eindgebruikers.
- POET- en GROP-status: Een overzicht van adressen of bouwnummers met de status:
 - Parkeren Op Eigen Terrein (POET): parkeerplaatsen die op eigen terrein beschikbaar zijn.
 - Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP): adressen zonder recht op een parkeervergunning.

Afspraken over het gebruik en de instandhouding van parkeerplaatsen worden ook contractueel vastgelegd in koop- en huurovereenkomsten, inclusief een kettingbeding.

Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP) of Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

In gereguleerde parkeergebieden kan een adres een specifieke status toegewezen krijgen, die bepaalt wat de parkeermogelijkheden voor bewoners en bezoekers zijn. De mogelijke statussen zijn:

- Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP): Bewoners van een adres met deze status kunnen geen parkeervergunning aanvragen voor hun eigen auto's, maar ze hebben wél recht op een bezoekersvergunning.
- Parkeren Op Eigen Terrein (POET): Bij deze status kunnen bewoners geen parkeervergunning aanvragen voor hun eerste auto, omdat er parkeergelegenheid op eigen terrein beschikbaar is. Voor een tweede of volgende auto kan wél een vergunning worden aangevraagd.

Deze regelingen zijn vastgelegd in De Parkeerverordening, waarin rechten en beperkingen rondom parkeervergunningen worden geregeld, en in de Verordening parkeerbelastingen, die de financiële aspecten van parkeren beschrijft.

GROP-status (Geen Recht Op Parkeervergunning):

- Geldt voor woningen met eigen parkeerplaatsen die niet direct zijn gekoppeld aan de woning (bijvoorbeeld door een aparte

huurovereenkomst). Dit garandeert dat bewoners hun eigen parkeerplaatsen gebruiken.

- Zonder deze regeling kiezen bewoners vaak voor goedkopere straatvergunningen, wat leidt tot parkeeroverlast in de openbare ruimte. Door de GROEP-status wordt dit voorkomen.

POET-status (Parkeren Op Eigen Terrein):

- Geldt voor woningen waar parkeerplaatsen wel direct aan zijn gekoppeld (bijvoorbeeld via een notariële akte). Bewoners moeten hun eerste auto op eigen terrein parkeren.
- Voor een tweede of volgende auto kan wel een parkeervergunning worden aangevraagd, zodat deze voertuigen in het openbaar gebied kunnen worden geparkeerd.

Communicatie met eindgebruikers

Goede communicatie met eindgebruikers is cruciaal om misverstanden en onverwachte situaties te voorkomen. Dit is vooral belangrijk in de volgende gevallen:

- Bij slimme mobiliteitsconcepten die op andere wijze willen voorzien in de parkeerbehoefte of parkeerbehoefte voorkomen;
- Bij situaties met een Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP).

De initiatiefnemer en de verkoop- of verhuurpartijen maken duidelijke afspraken met de Gemeente over:

- Tijdstip van communicatie: Wanneer de informatie aan eindgebruikers wordt verstrekt;
- In te zetten middelen: Welke kanalen en materialen worden gebruikt, zoals verkoop- en verhuurbrochures.

Verkoop- en verhuurbrochures moeten informatie bevatten over de parkeeroplossing die bij de ontwikkeling horen, en over specifieke regels met betrekking tot parkeervergunningen, zoals de toepassing van GROEP.

De inhoud van deze communicatie moet vooraf worden goedgekeurd door de Gemeente Alphen aan den Rijn om consistentie en juistheid te waarborgen.

BIJLAGE 1: Begripsomschrijvingen

Afwijking

Een afwijking is het toepassen van uitgangspunten die afwijken van het vastgestelde beleid. Een afwijking moet altijd door de initiatiefnemer worden onderbouwd.

Bebouwde kom

Het gebied binnen de bebouwde kom wordt bepaald aan de hand van de Basisregistratie Topografiekaart (BRT-kaart). Deze kaart definieert geometrische plaatsobjecten binnen de bebouwde kom en vormt de basis voor deze Parkeernota.

Het BRT-gebied is het gebied binnen de bebouwde kom, exclusief de gebieden Schil Centrum (gebied 2) en Centrum (gebied 1). Het BRT-gebied is dynamisch en kan worden aangepast. In deze Parkeernota geldt het peiljaar 2024. Ontwikkelingen buiten de contour van het 'rest bebouwde kom' die later tot dit gebied gaan behoren, worden ook als zodanig beoordeeld.

Bezettingsgraad (parkeerdruk)

Het percentage van parkeerplaatsen dat op een bepaald moment in gebruik is, ten opzichte van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Buiten bebouwde kom

Een van de vier categorieën in de gebiedsindeling van het CROW. Het betreft het gebied buiten het BRT-gebied.

BVO (Bruto Vloeroppervlak)

BVO is de totale vloeroppervlakte van een gebouw, uitgedrukt in vierkante meters. Het wordt gebruikt om de grootte van gebouwen met bedrijfsmatige functies te berekenen en om bijpassende parkeernormen te bepalen. Voor een exacte definitie, zie NEN 2580.

Centrum

Een van de vier categorieën in de gebiedsindeling van het CROW. Het Centrum is gedefinieerd als gebied 1 in Alphen en als gebied 2 'Schil Centrum' in Boskoop.

CROW

Een kennisplatform dat richtlijnen uitgeeft op diverse thema's, waaronder voor parkeren. Altijd geldt de meest recente versie van genoemde publicatie of diens wettelijke opvolger.

Eigen terrein

Grond bij de ontwikkellocatie, of nabij binnen de maximaal acceptabele loopafstand, die eigendom is van de initiatiefnemer of tot het exploitatiegebied behoort.

Functie

De gebruiksfunctie van een gebouw. Het CROW koppelt deze functies aan parkeerkencijfers, waarop de Gemeente haar parkeernormen baseert.

GROP

Geen Recht op Parkeervergunning. In gebieden met parkeerregulering biedt de Gemeente verschillende soorten parkeervergunningen aan. Een parkeervergunning wordt op adres uitgegeven. Aan een adres kan de status Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP) zijn verbonden. Een GROP-status betekent dat dit adres geen parkeer-rechten heeft of bepaalde rechten niet heeft.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

Een openbaarvervoersverbinding met hogere eisen aan snelheid, directheid, comfort, frequentie, en reisinformatie. De Gemeente bepaalt of een verbinding als HOV wordt aangemerkt.

Inbreiding

Binnenstedelijke (her)ontwikkeling. Wordt samen met uitbreiding beschouwd als een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor dezelfde parkeernormen gelden.

Loopafstand

De kortst mogelijke route van de ingang van een parkeervoorziening naar de ingang (hoofdentree) van een bestemmingsadres, gemeten met een online navigatiesysteem zoals Google Maps.

Maatwerk

Maatwerk biedt ruimte voor aangepaste oplossingen bij specifieke locaties, functies en doelgroepen waar standaard parkeernormen niet voldoen. Het wordt onderbouwd met representatief onderzoek en afgestemd met de Gemeente. Het college van burgemeester en wethouders beoordeelt en besluit over maatwerk, inclusief mogelijke ontheffingen, om duurzame en efficiënte oplossingen te realiseren.

Ontheffing

De beslissing van het college (of een gemandateerd orgaan) om een afwijking mogelijk te maken.

Parkeerbalans

Een parkeerbalans is een methode om de parkeerbehoefte van verschillende functies binnen een ontwikkeling te berekenen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages om de parkeerbehoefte per dagdeel te bepalen.

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte bestaat uit twee typen: bruto parkeerbehoefte en netto parkeerbehoefte.

De Bruto parkeerbehoefte is de totale behoefte aan parkeerplaatsen. Deze wordt berekend door de parkeernormen van alle functies op te tellen en geeft het maximale aantal parkeerplaatsen dat nodig zou zijn zonder verdere optimalisatie.

De Netto parkeerbehoefte is de geoptimaliseerde parkeereis. Hierbij wordt rekening gehouden met de uitwisseling van parkeerplaatsen tussen functies op verschillende momenten. De optimalisatie gebeurt op basis van aanwezigheidspercentages om dubbelgebruik mogelijk te maken. Door deze aanpak wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen efficiënter vastgesteld, met oog voor de daadwerkelijke gebruiksmomenten.

Parkeercapaciteit

De parkeercapaciteit verwijst naar het aantal beschikbare parkeerplaatsen waar, volgens de geldende wet- en regelgeving, geparkeerd mag worden.

Parkeerdruk

De parkeerdruk (ook wel bezettingsgraad) geeft aan hoeveel van de beschikbare parkeerplaatsen daadwerkelijk in gebruik zijn, uitgedrukt in een percentage.

Parkeereis

Het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar moet worden gesteld voor een ontwikkeling.

Parkeerhub

Een collectieve parkeervoorziening op afstand van de ontwikkellocatie, met aanvullende (verblijfs)voorzieningen als onderdeel van een mobiliteitsconcept. Een parkeerhub is geen parkeergarage of parkeergebouw.

POET (Parkeren Op Eigen Terrein)

Adressen waarvoor parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd. Deze worden opgenomen op de POET-lijst en hebben minder parkeerrechten in gereguleerde gebieden.

Salderen

Het verrekenen van de bestaande parkeerbehoefte met de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen in de openbare ruimte. Dit geldt wanneer bestaande functies komen te vervallen. Bij salderen wordt rekening gehouden met de piekmomenten van zowel oude als nieuwe functies. De Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert een maximale termijn van twee jaar na beëindiging van de oude functie om salderen toe te passen.

Schil Centrum

Een van de vier gebiedscategorieën van het CROW en wordt in deze Parkeernota aangeduid als gebied 2. Het ligt tussen het Centrumgebied en de rest van de bebouwde kom. De kern van Boskoop valt bijvoorbeeld binnen deze categorie.

Tijdelijk

Een instandhoudingstermijn van maximaal vijftien jaar voor een woning of locatie.

Uitbreiding

Het ontwikkelen van uitleglocaties. Wordt samen met inbreiding beschouwd als een ruimtelijke ontwikkeling.

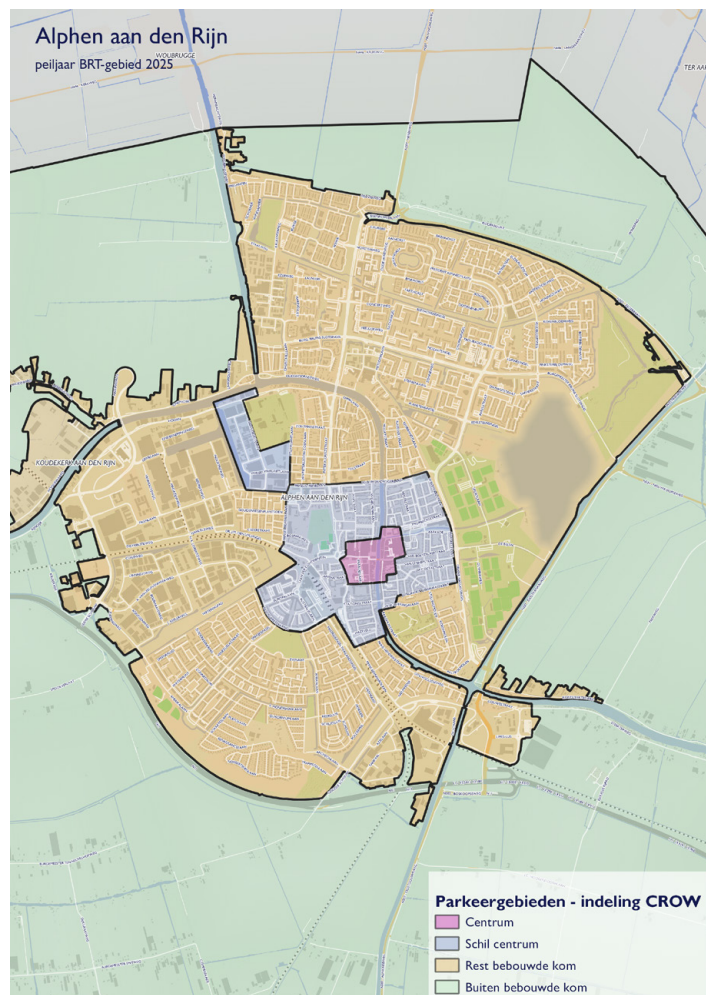
Vervangingswaarde

Het aantal particuliere auto's dat maximaal kan worden vervangen door één deelauto.

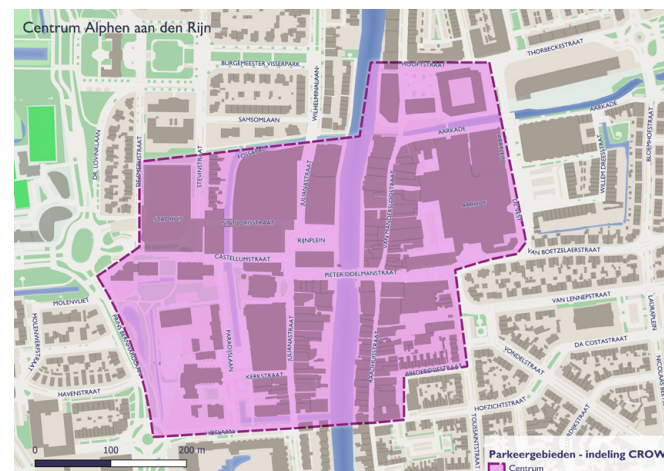
Vrijstelling

De mogelijkheid om te worden vrijgesteld van de verplichting om aan de parkeereis te voldoen.

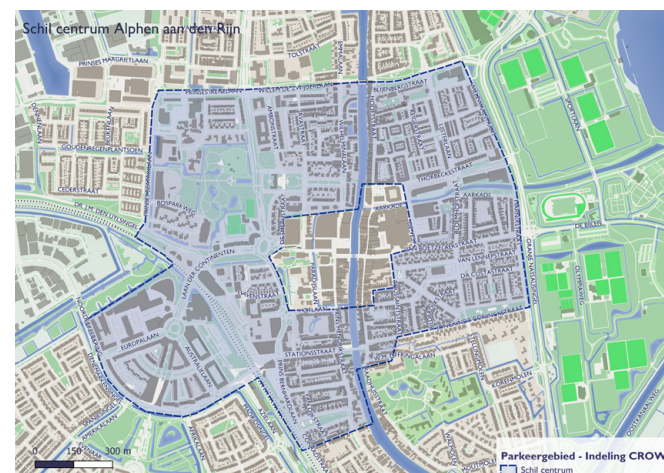
BIJLAGE 2: Gebiedsindeling



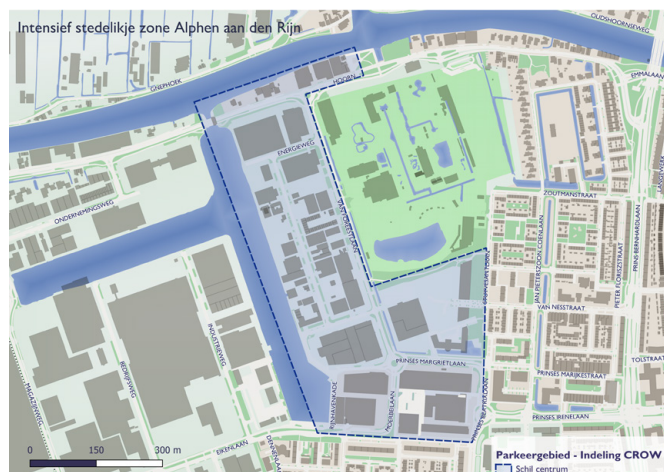
Figuur 2a: Gebiedsindeling Alphen aan den Rijn



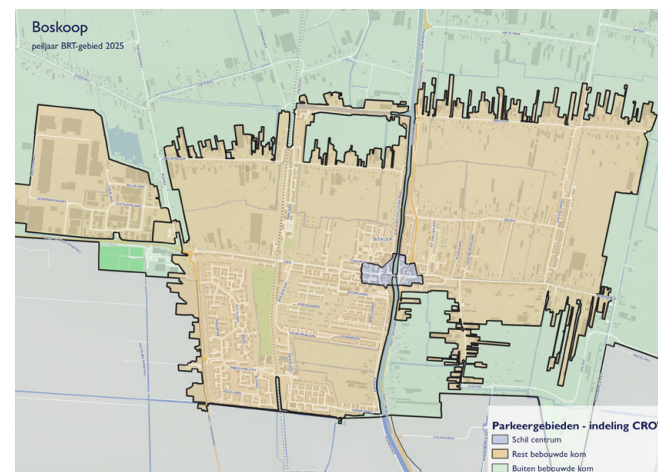
Figuur 2b: Gebiedsindeling Centrum Alphen aan den Rijn



Figuur 2c: Gebiedsindeling Schil centrum Alphen aan den Rijn



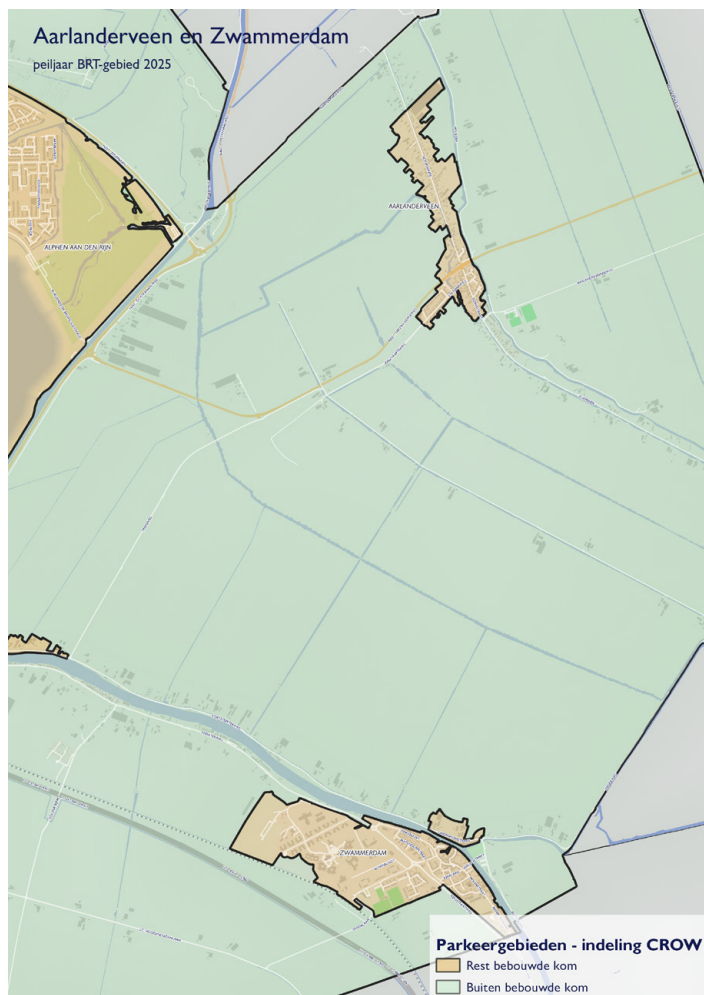
Figuur 2d: Gebiedsindeling Intensief Stedelijke zone



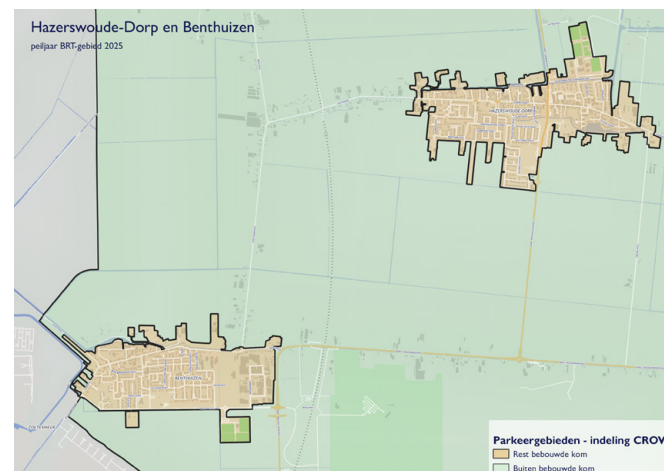
Figuur 2f: Gebiedsindeling Boskoop



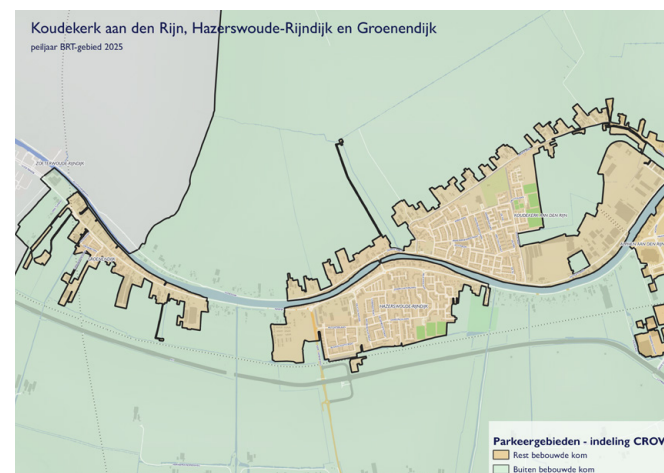
Figuur 2e: Gebiedsindeling Centrum Boskoop



Figuur 2g: Gebiedsindeling Aarlanderveen en Zwammerdam



Figuur 2h: Gebiedsindeling Benthuizen en Hazerswoude-Dorp



Figuur 2i: Gebiedsindeling Koudekerk a/d Rijn, Hazerswoude-Rijndijk en Groenendijk

BIJLAGE 3: Parkeernormen en kwaliteitseisen fietsparkeren

Bijlage 3.1 Fietsparkeernormen

De Gemeente Alphen aan den Rijn baseert de normen voor fietsparkeren op de CROW-richtlijnen, die sinds januari 2025 beschikbaar zijn. De Gemeente hanteert normen aan de 'bovenkant van de middenmoot', omdat we fietsgebruik willen stimuleren en fietsbezit willen faciliteren. Dit zorgt voor een evenwichtige balans tussen voldoende parkeercapaciteit en een efficiënte inrichting van de ruimte.

Bezoekersparkeerkencijfers

De opgenomen parkeernormen voor woonfuncties vormen het bewonersaandeel van de functie en zijn exclusief de geldende bezoekersparkeernorm. De bezoekersparkeernormen zijn per gebied verschillend, zie de onderstaande tabel. Voor de niet-woonfuncties geldt dat de parkeernorm inclusief het bezoekersaandeel is.

Functie	Centrum	Schil	Rest/ Buitengebied
Koop, huis, >160m2 bvo	6	6	6
Koop, huis, 130-160m2 bvo	5	5	5
Koop, huis, 100-130m2 bvo	4	4	4
Koop, huis <100m2 bvo	3,5	3,5	3,5
Koop, appartement >100m2 bvo	4	4	4
Koop, appartement 75-100m2 bvo	3,5	3,5	3,5
Koop, appartement <75m2 bvo	3	3	3
Huur, appartement, vrije sector, sociale huur >100m2 bvo	4	4	4
Huur, appartement, vrije sector, sociale huur 75-100m2 bvo	3,5	3,5	3,5
Huur, appartement, vrije sector, sociale huur 50-75m2 bvo	3,0	3,0	3,0
Huur, appartement, vrije sector, sociale huur 30-50m2 bvo	2,5	2,5	2,5
Huur, appartement, vrije sector, sociale huur <30m2 bvo	2,0	2,0	2,0
Kamerverhuur	1,3	1,3	1,3
Aanleunwoning, Serviceflat	0,75	0,75	0,75
Tiny house	2	2	2
Bezoekers	0,3	0,25	0,2

Functie	Centrum	Schil	Rest/ Buitengebied
Kantoor per 100m2 bvo	2,5	2	1,5
Commerciële dienstverlening per 100m2 bvo	4	3	2
Arbeidsintensief/bezoekerse extensief per 100m2 bvo	2	1,5	1,0
Arbeidsextensief/bezoekers extensief per 100m2 bvo	0,5	0,4	0,25
Bedrijfsverzamelgebouw per 100m2 bvo	2	1,5	1,0
Basisschool (per 10 leerlingen)	6	6	5
Onderwijs medewerkers (per 10 medewerkers)	5	4,5	4
Middelbare school (leerlingen) per 10 leerlingen	7,5	7,5	7,5
ROC (leerlingen) per 10 leerlingen	6	6	6
Winkelcentrum per 100m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	3,5
Winkel met showroom (per 100m2 bvo)	0,5	0,4	0,3
Supermarkt per 100m2 bvo	3,5	3,5	3,5
Bouwmarkt per 100m2 bvo	0,5	0,4	0,3
Tuincentrum per 100m2 bvo	0,5	0,4	0,3

Functie	Centrum	Schil	Rest/ Buitengebied
Fastfood restaurant per 100m2 bvo	15	10	5
Restaurant (eenvoudig) per 100m2 bvo	8	7	6
Restaurant (luxe) per 100m2 bvo	4	3	2
Hotel 1,2 sterren per kamer	0,5	0,4	0,3
Hotel 3,4,5 sterren per kamer	0,4	0,3	0,2
Café per 100m2 bvo	8	7	6
Apotheek per apotheek	6	5	4
Gezondheidscentrum (bezoekers) per 100m2 bvo	3	2,5	2,0
Religiegebouw per 100 zitplaatsen	50	45	40
Ziekenhuis (bezoekers) per 100m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,2
Bibliotheek per 100m2 bvo	4	3,5	3,0
Bioscoop/ theater per 100m2 bvo	9	7	4
Fitness per 100m2 bvo	6	5	4
Museum per 100m2 bvo	2	1,5	1,0
Sporthal /sportzaal per 100m2 bvo	5	4	3
Sportveld per ha netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	65
Zwembad (openlucht) per 100m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	35
Zwembad (overdekt) per 100m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	25
Cultureel centrum/wijkgebouw per 100m2 bvo	5	4	3

Bijlage 3.2 Kwaliteitseisen voor fietsparkeren in collectieve bergingen

Toegankelijkheid en gebruiksgemak

Een collectieve fietsberging moet eenvoudig toegankelijk zijn en comfortabel in gebruik. De belangrijkste eisen zijn:

- **Zichtbare toegang:** De ingang van de berging moet vanaf de openbare ruimte goed zichtbaar en herkenbaar zijn.
- **Loopuitgang:** Bij voorkeur is er een aparte voetgangersuitgang richting de bestemming.
- **Korte afstand:** De berging mag maximaal 25 meter van de hoofdingang van de bestemming liggen.
- **Comfortabele toegang:** Geschikt voor alle fietsen, waaronder elektrische fietsen, fietsen met afwijkende maten (brede sturen, lange frames, enzovoort) en scooters.

Hellingbanen en trappen:

Om de toegang tot collectieve fietsbergingen comfortabel en gebruiksvriendelijk te maken, gelden de volgende eisen:

- **Hellingbanen:** Het hellingspercentage mag maximaal 5% zijn.
- **Trappen:** Trappen hebben bij voorkeur een hellingspercentage van 10%, met de volgende specifieke tredenmaten:
 - Aantrede: 500 mm of 600 mm;
 - Optrede: 90 mm of 100 mm.
- **Fietsgoot:** Naast de trap moet een fietsgoot aanwezig zijn, minimaal 100 mm breed en 40 mm diep. Bij meer dan vijftien bergingen moet de goot aan beide zijden van de trap worden aangebracht.
- **Plateaus:** Onder en bovenaan de trapgoot moeten vlakke plateaus van minimaal 2000 mm aanwezig zijn.
- **Geen trappen voor zware fietsen:** Voor zware fietsen zijn hellingbanen vereist; trappen zijn hiervoor niet toegestaan.

Relevant voor de kwaliteitseisen is het onderscheid tussen de volgende soorten fietsen:

- De traditionele fiets (F): de reguliere stadsfiets, met of zonder elektrische ondersteuning;
- De buitenmodelfiets (BMF): fietsen met licht afwijkende eigenschappen, zoals fietsen met een kinderzitje, fietsen met fietskrat en/of fietstassen, transportfietsen, de speed pedelec, elektrische motor-, brom- en snorfietsen;
- Sterk afwijkende model fietsen (BMF1): (elektrische) bakfietsen en driewielers;
- Scootmobielen (S): een scooter, met minimaal drie wielen, die is ingericht voor het vervoer van gehandicapten, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig.

Onder zware fietsen worden verstaan de categorieën BMF1 en S en ook sommige soorten fietsen die onder BMF staan genoemd: elektrische motor-, brom- en snorfietsen. Fietsen met licht afwijkende eigenschappen niet.

Daarnaast vallen onder zware fietsen nog alle bijzondere fietsen die 30 kg zijn of meer, uitgezonderd de speed pedelecs.

- **Gemakkelijke toegang:** De ingang van de berging moet eenvoudig te openen zijn, bijvoorbeeld met een drukknop, chipkaartlezer of een vergelijkbare oplossing.

Inrichting en bruikbaarheid

Een goed ontworpen fietsenstalling moet gebruiksvriendelijk, toegankelijk en veilig zijn. De volgende eisen zijn van toepassing:

- **Overzichtelijke indeling:** De stalling moet overzichtelijk zijn. Ruimte voor buitenmodel fietsen moet op goed toegankelijke plekken worden geplaatst.
- **Logische routing:** Vanuit de stalling moet een snelle, eenvoudige en logische route naar de bestemming mogelijk zijn. Bij voorkeur

is er een directe (binnendoor) verbinding zonder terug te hoeven keren door de stalling.

- **Gescheiden parkeren:** Fietsparkeerplekken voor bezoekers en personeel worden bij voorkeur gescheiden.
- **Inpandig en overdekt:** Personeelsfietsen moeten bij voorkeur inpandig en overdekt worden gestald.
- **Sociale veiligheid:** De stalling moet een veilig ontwerp hebben, met een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Bij openbare stallingen kan (camera) toezicht of bewaking worden overwogen.
- **Voldoende ruimte voor gebruikers:** Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- **Beperkingen dubbellaagse systemen:** Dubbellaagse stallings-systemen voor fietsen mogen niet worden meegenomen in de parkeerbalans vanwege de beperkte toegankelijkheid en het minimale gebruik.
- **FietsParkeur-eisen:** Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur of gelijkwaardig. Voor hoog-laagsystemen geldt een minimale hart-op-hart afstand van 400 mm.
- **Vrije hoogte:**
 - De minimale vrije hoogte in een stalling zonder etageparkeren is 2300 mm.
 - Bij etageparkeren (boven op de parkeerbalans) moet de vrije hoogte minimaal 2900 mm zijn.
- **Hart-op-hart afstand en gangpaden:**
 - Voor fietsen op gelijk niveau is de hart-op-hart afstand minimaal 800 mm.
 - Gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed; hoofdgangen minimaal 3000 mm breed, geschikt voor fietsen, afwijkende modellen en scooters.

■ **Afwijkende fietsen:**

- Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen moet geschikt zijn voor bakfietsen en andere afwijkende fietsen (minimaal 1000 mm breed en 2750 mm lang). Deze vakken hoeven niet ingedeeld te zijn.
- Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen moet geschikt zijn voor fietsen die niet in een hoog-laagsysteem passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
- **Positionering:** Plekken voor standaardfietsen worden zo voordelig mogelijk geplaatst binnen de stalling.
- **Oplaadpunten:**
 - Bij woonfuncties: minimaal één oplaadpunt per vijf fietsparkeerplaatsen.
 - Bij andere functies: minimaal één oplaadpunt per tien fietsparkeerplaatsen.
- **Scooterparkeerplekken:** Scooterparkeerplekken in een gebouwde stalling hebben minimaal een netto-afmeting van 750 mm breed x 1800 mm lang.
- **Flexibele systemen:** Een parkeersysteem dat geschikt is voor standaardfietsen én afwijkende modellen heeft de voorkeur. Een alternatief is het gebruik van aparte vakken voor afwijkende fietsen.

Deze eisen zorgen voor een gebruiksvriendelijke, veilige en toegankelijke fietsenstalling die geschikt is voor diverse fietsmodellen en gebruikers.

BIJLAGE 4: Parkeernormen en kwaliteitseisen autoparkeren

Bijlage 4.1 Autoparkeernormen

Zie voor nu de losse bijlage, inclusief een tabel waarin de gebieden en stedelijkheidsgraad zijn opgenomen.

Autoparkeernormen

Uitgangspunten: gemiddelde bandbreedte binnen CROW parkeerkencijfers, parkeernormering Centrum Alphen, Schil Alphen en Rest bebouwde kom Alphen gebaseerd op stedelijkheidsgraad sterk stedelijk, Centrum Boskoop matig stedelijk, Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen en Buitengebieden zijn gebaseerd op stedelijkheidsgraad weinig stedelijk.

	Stedelijkheidsgraad	Gebied cf. CROW	Figuur in deze Parkeernota
Centrum Alphen	Sterk stedelijk	Centrum	2a,b in Bijlage 2
Schil Alphen	Sterk stedelijk	Schil Centrum	2a,c in Bijlage 2
Intensief stedelijke zone	Sterk stedelijk	Schil Centrum	2a,2c, 2d in Bijlage 2
Rest bebouwde kom Alphen	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom	n.v.t.
Boskoop-Centrum	Stedelijk	Schil Centrum	2e in Bijlage 2
Rest bebouwde kom Boskoop	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom	2f in Bijlage 2
Overige kernen	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom	2g,2h,2i in Bijlage 2
Buitengebieden	Weinig stedelijk	Buiten bebouwde kom	2g,2h,2i in Bijlage 2

Tabel B4.1: Overzichtstabel gebiedsindeling en parkeernormen.

Bezoekersparkeerkcijfers

De opgenomen parkeernormen voor woonfuncties vormen het bewonersaandeel van de functie en zijn exclusief de geldende bezoekersparkeernorm. De bezoekersparkeernormen zijn per gebied verschillend, zie de onderstaande tabel. Voor de niet-woonfuncties geldt dat de parkeernorm inclusief het bezoekersaandeel is. Het percentage bezoekers geeft de verhouding weer tussen vaste gebruikers en bezoekers, waarbij het opgenomen percentage het aandeel bezoekers vertegenwoordigt.

Hoofdgroep: wonen

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden
Bezoekersparkeren	Per woning	0,10	0,10	0,20	0,15	0,20	0,30

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden
Koop, huis, > 160m2 bvo	Per woning	1,20	1,40	1,70	1,50	1,90	2,00
Koop, huis, 130-160m2 bvo	Per woning	1,10	1,30	1,60	1,40	1,80	1,80
Koop, huis, 100-130m2 bvo	Per woning	1,00	1,20	1,40	1,30	1,70	1,70
Koop, huis, <100m2 bvo	Per woning	0,90	1,00	1,10	1,10	1,30	1,30
Koop, appartement, > 100 m2 bvo	Per woning	1,00	1,20	1,40	1,30	1,70	1,70
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,90	1,00	1,10	1,10	1,30	1,30
Koop, appartement, 50-75 m2 bvo	Per woning	0,80	0,90	1,10	1,00	1,20	1,20
Koop, appartement, < 50 m2 bvo	Per woning	0,60	0,80	1,00	0,90	1,10	1,10
Huur, huis, vrije sector	Per woning	0,80	1,00	1,10	1,10	1,30	1,30
Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,60	0,70	0,90	0,80	1,00	1,00
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 bvo	Per woning	0,80	1,00	1,10	1,10	1,30	1,20
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,50	0,60	0,80	0,70	0,90	0,90
Huur, appartement, vrije sector, 50-75 m2 bvo	Per woning	0,40	0,50	0,70	0,60	0,80	0,80
Huur, appartement, vrije sector, < 50 m2 bvo	Per woning	0,30	0,40	0,60	0,50	0,70	0,70
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	Per woning	0,50	0,60	0,80	0,70	0,90	0,90
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,40	0,50	0,70	0,60	0,80	0,80
Huur, appartement, sociale huur, 50-75 m2 bvo	Per woning	0,30	0,40	0,60	0,50	0,70	0,70
Huur, appartement, sociale huur, 30-50 m2 bvo	Per woning	0,20	0,30	0,50	0,40	0,60	0,60
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m2 bvo	Per woning	0,20	0,30	0,40	0,35	0,50	0,50
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	Per kamer	0,00	0,00	0,05	0,15	0,25	0,40
Aanleunwoning, serviceflat, (pré-)mantelzorgwoning	Per woning	0,15	0,75	0,80	0,80	0,90	0,90
Grondgebonden eenpersoonswoning (tiny house)	Per woning	n.v.t.	n.v.t.	0,35	0,35	0,40	0,40
Opvanglocatie Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA)	Per 10 bewoners	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Vanwege ambities duurzame mobiliteit norm 0,1 lager dan gemiddelde van CROW-kencijfers.

Norm 0,2 lager dan gemiddelde van CROW-kencijfers (1x).

Hoofdgroep: werken

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden	Waarvan percentage bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m² bvo	1,15	1,55	1,65	1,95	2,55	2,55	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m² bvo	1,55	1,85	2,25	2,35	3,55	3,55	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	Per 100 m² bvo	1,35	1,75	2,15	1,95	2,35	2,35	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	Per 100 m² bvo	0,65	0,75	0,95	0,85	1,05	1,05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m² bvo	1,05	1,35	1,55	1,55	1,95	1,95	5%
Opslagruimte (particulier)	Per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	10,00	n.v.t.	10,00	10,00	0%

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden	Waarvan percentage bezoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m² bvo	1,90	2,70	3,40	2,70	4,10	n.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m² bvo	3,30	4,30	5,15	4,40	5,90	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m² bvo	5,90	6,80	7,70	6,90	8,60	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	Per 100 m² bvo	n.v.t.	5,65	5,90	5,65	6,75	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m² bvo	n.v.t.	6,40	6,40	6,40	7,10	n.v.t.	80%

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden	Waarvan percentage bezoekers
Binnenstad of hoofdwinkel(stads) centrum	Per 100 m ² bvo	3,90	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurt- en dorps(winkel)centrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,10	3,70	3,10	4,00	n.v.t.	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,70	4,50	3,70	4,90	n.v.t.	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,30	5,10	4,40	5,50	n.v.t.	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,80	5,70	4,80	6,10	n.v.t.	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,20	6,30	5,20	6,80	n.v.t.	85%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	Per 100 m ² bvo	0,20	0,20	0,20	0,20	0,23	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,15	1,65	1,25	1,95	2,25	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m ² bvo	3,65	5,55	7,35	5,85	8,15	9,25	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	Per 100 m ² bvo	1,15	1,55	1,65	1,65	1,95	1,95	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,75	n.v.t.	5,15	5,15	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,85	2,25	2,05	2,55	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,45	3,95	3,75	4,45	n.v.t.	94%
Outletcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	8,80	9,60	9,20	10,40	10,40	94%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,75	2,25	1,85	2,45	2,45	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	2,25	2,65	2,85	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	2,25	2,65	3,10	89%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden	Waarvan percentage bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m² bvo	0,45	0,75	1,05	0,75	1,15	1,35	97%
Museum	Per 100 m² bvo	0,40	0,60	0,95	0,80	1,10	n.v.t.	95%
Bioscoop	Per 100 m² bvo	3,20	7,90	11,00	8,00	11,20	13,70	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m² bvo	2,60	5,20	7,70	5,30	7,90	9,90	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m² bvo	7,30	7,90	9,80	8,00	9,80	12,00	87%
Musicaltheater	Per 100 m² bvo	2,90	3,40	3,90	3,40	4,00	5,10	86%
Casino	Per 100 m² bvo	5,70	6,10	6,50	6,10	6,50	8,00	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,60	2,20	2,80	2,30	2,80	2,80	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,85	1,05	1,35	1,15	1,35	1,75	87%
Dansstudio	Per 100 m² bvo	1,50	3,80	5,40	3,90	5,50	7,40	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m² bvo	1,40	3,40	4,70	3,40	4,80	6,50	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m² bvo	1,70	4,40	6,20	4,50	6,30	7,40	90%
Wellnesscentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,30	n.v.t.	9,30	10,30	99%
Sauna, hammam	Per 100 m² bvo	2,50	4,60	6,60	4,60	6,70	7,30	99%
Sporthal	Per 100 m² bvo	1,45	2,05	2,65	2,15	2,85	3,45	96%
Sportzaal	Per 100 m² bvo	1,05	1,85	2,65	1,95	2,85	3,55	94%
Tennishal	Per 100 m² bvo	0,30	0,40	0,50	0,40	0,50	0,50	87%
Padelhal	Per 100 m² bvo	0,35	0,45	0,65	0,45	0,65	0,65	87%
Squashhal	Per 100 m² bvo	1,60	2,40	2,70	2,40	2,70	3,20	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m² bvo	n.v.t.	10,70	11,50	10,70	11,50	13,30	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m² bvo	n.v.t.	10,10	12,90	10,10	12,90	15,80	99%
Zwemparadijs	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,00	n.v.t.	4,00	4,00	99%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden	Waarvan percentage bezoekers
Sportveld	Per ha. netto terrein	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	95%
Stadion	Per zitplaats	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m² bvo	1,15	1,35	1,65	1,55	1,85	2,05	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,05	2,35	2,25	2,55	2,75	98%
Ski- en snowboardhal	Per 100 m² sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	2,35	n.v.t.	2,55	n.v.t.	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	99%
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	50,70	n.v.t.	51,10	56,20	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	95,60	n.v.t.	96,00	118,30	98%
Indoorspeeltuin, gemiddeld en kleiner	Per 100 m² bvo	2,90	3,70	4,40	3,90	4,70	5,10	97%
Indoorspeeltuin, groot	Per 100 m² bvo	3,50	4,30	5,30	4,60	5,60	6,10	98%
Indoorspeeltuin, zeer groot	Per 100 m² bvo	3,70	4,60	5,50	4,90	5,90	6,40	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	2,90	3,70	4,40	3,90	4,70	5,10	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,40	90%
Dierenpark	Per ha. netto terrein	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	99%
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,00	n.v.t.	8,00	8,00	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,25	1,35	1,25	1,35	1,45	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,50	10,50	7,50	10,50	13,50	99%

Hoofdgroep: horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden	Waarvan percentage bezoekers
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,20	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,60	n.v.t.	1,70	2,10	91%
1* hotel	Per 10 kamers	0,40	0,80	2,30	0,80	2,50	4,50	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,35	2,15	3,85	2,25	4,25	6,25	80%
3* hotel	Per 10 kamers	2,00	3,10	4,70	3,30	5,20	6,80	77%
4* hotel	Per 10 kamers	3,20	4,90	6,80	5,10	7,50	9,00	73%
5* hotel	Per 10 kamers	5,00	7,60	10,10	7,90	11,00	12,60	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m² bvo	5,00	5,00	6,00	5,00	7,00	n.v.t.	90%
Restaurant	Per 100 m² bvo	5,00	5,00	6,00	5,00	7,00	9,00	80%
Discotheek	Per 100 m² bvo	6,10	12,30	18,40	13,90	20,90	20,80	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100 m² bvo	4,00	5,50	7,50	6,50	8,50	n.v.t.	99%

Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden	Waarvan percentage bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,05	2,45	2,95	2,45	3,25	3,25	57%
Apotheek	Per apotheek	2,25	2,75	3,15	2,75	3,35	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,25	1,45	1,75	1,45	1,95	1,95	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,25	1,55	1,85	1,55	2,05	2,15	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,30	1,60	1,90	1,60	2,00	2,20	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,55	1,95	2,35	1,95	2,55	2,65	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,55	1,85	2,15	1,85	2,45	2,45	55%
Ziekenhuis	Per 100 m² bvo	1,40	1,60	1,70	1,60	1,90	2,00	29%
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,10	n.v.t.	30,10	30,10	97%
Begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,60	n.v.t.	31,60	31,60	37%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,65	2,15	3,25	2,15	3,25	3,65	97%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	60%
Zorginstelling voor intramurale zorg (verpleeg- en verzorgingstehuis)	Per wooneenheid	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	n.v.t.	57%

Hoofdgroep: onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum Alphen	Schil Alphen	Rest bebouwde kom Alphen	Centrum Boskoop	Rest bebouwde kom Boskoop en overige kernen	Buitengebieden	Waarvan percentage bezoekers
Kinderdagverblijf (exclusief Kiss & Ride)	Per 100 m² bvo	0,90	1,10	1,20	1,20	1,40	1,50	0%
Basisonderwijs (exclusief Kiss & Ride)	Per leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,30	4,00	4,30	4,50	4,90	4,90	11%
ROC	Per 100 leerlingen	4,20	4,80	5,20	5,40	5,90	5,90	7%
Hogeschool	Per 100 leerlingen	8,30	8,90	9,50	10,00	10,90	10,90	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	11,70	13,50	14,70	15,20	16,70	16,80	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	4,00	5,00	6,00	5,60	6,80	10,50	95%

Bijlage 4.2 Kwaliteitseisen autoparkeren

Ontwerpeisen voor eigen terrein en openbaar gebied

Autoparkeerplaatsen die worden aangelegd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten aan specifieke eisen voldoen om kwaliteit en bruikbaarheid te waarborgen.

- Eigen terrein: Parkeerplaatsen op eigen terrein moeten voldoen aan de richtlijnen van NEN 2443.
- Openbare ruimte: Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte gelden de richtlijnen uit DALI, het handboek openbare ruimte van de Gemeente Alphen aan den Rijn.
- Eventuele afwijkingen van deze richtlijnen moeten door ontwikkelende partijen worden onderbouwd en toegelicht.

Parkeren op eigen terrein dat direct grenst aan openbaar gebied

Om het verschil tussen parkeren op eigen terrein en openbaar parkeren zichtbaar te maken, gelden de volgende eisen:

- Afwijkende bestrating: Parkeervakken op eigen terrein moeten worden uitgevoerd in een andere kleur dan de bestrating van het omliggende openbaar gebied.
- Parkeerbeugels: Elk parkeervak op eigen terrein moet zijn uitgerust met een parkeerbeugel.

Mogelijke aanvullende aanduidingen:

- Een tegel van 30x30 cm met een witte 'P' en het subscript 'privé'. Deze kan in de linker- of rechteronderhoek van elk parkeervak worden geplaatst.
- Het gebruik van extra bebording is toegestaan en kan bijdragen aan de duidelijkheid.

Het toepassen van aanvullende aanduidingen wordt sterk aanbevolen om het onderscheid tussen privé- en openbare parkeerplaatsen verder te verduidelijken. Daarnaast geldt dat altijd getoetst wordt op stedenbouwkundige inpassing om de ruimtelijke kwaliteit te borgen.

BIJLAGE 5: Rekenvoorbeelden

Er zijn 2 realistische, maar fictieve rekenvoorbeelden opgenomen in deze Bijlage. Ondanks de in acht genomen zorgvuldigheid kan het voorkomen dat op basis van de Parkeernota andere normen of eisen van toepassing zijn. Er zijn geen rechten te ontleen aan deze rekenvoorbeelden.

Rekenvoorbeeld 1: Parkeerbehoefte berekenen

Gegevens van de ruimtelijke ontwikkeling:

De ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd in het gebied 'Schil Centrum' en omvat de volgende functies:

- 20 woningen: Koop, appartementen van 75 tot 100 m²
Fietsparkeerfunctie: Woning (50 tot 100 m²)
- 30 woningen: Huur, sociale huurwoningen
Fietsparkeerfunctie: Woning (30 tot 50 m²)
- 1.000 m² buurtsupermarkt
Fietsparkeerfunctie: Supermarkt
- 1.500 m² kantoor zonder baliefunctie
Fietsparkeerfunctie: Kantoor (zonder baliefunctie)

Bestaande functie die verdwijnt: Er verdwijnt een café (restaurant, eenvoudig) met een oppervlakte van 300 m² BVO. De parkeerbehoefte van deze functie wordt in stap 2 gesaldeerd.

Stap 1: Normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte wordt afzonderlijk berekend voor auto- en fietsparkeren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen vaste gebruikers (zoals bewoners en personeel) en bezoekers.

- Autoparkeerbehoefte: De berekening is opgenomen in Tabel B5.1.
- Fietsparkeerbehoefte: De berekening is opgenomen in Tabel B5.2.

Voor fietsparkeren geldt dat bij een supermarkt de parkeernorm bestaat uit 93% bezoekers en 7% personeel. Deze verdeling is toegepast op de fietsparkeernorm van 1,6 fietsen per 100 m².

Voor kantoren zonder baliefunctie is er geen fietsparkeernorm voor bezoekers, omdat deze functie uitsluitend gericht is op gebruik door personeel.

De berekening en de toepassing van deze normen worden uitgebreid toegelicht in de tabellen B5.1 en B5.2.

Functie	Aantal/ oppervlakte	Parkeernorm	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, appartement, van 75 tot 100 m²	20 woningen	1,10 per woning	22,0
Huur, huis, sociale huur	30 woningen	0,80 per woning	24,0
Bezoekers van bewoners	50 woningen	0,10 per woning	5,0
Buurtsupermarkt	1.000 m ² BVO	2,70 per 100 m ² BVO	27,0
Kantoor zonder baliefunctie	1.500 m ² BVO	1,55 per 100 m ² BVO	23,3
Totaal	-	-	101,3

Tabel B5.1: Normatieve parkeerbehoefte autoparkeren.

Functie	Aantal/ oppervlakte	Parkeernorm	Normatieve parkeerbehoefte
Woning, van 50 tot 100 m ²	20 woningen	4,0 per woning	80,0
Woning, van 30 tot 50 m ²	30 woningen	3,0 per woning	90,0
Bezoekers van bewoners	50 woningen	0,5 per woning	25,0
Supermarkt (personeel)	1.000 m ² BVO	0,1 per 100 m ²	1,0
Supermarkt (bezoekers)	1.000 m ² BVO	1,5 per 100 m ²	15,0
Kantoor (zonder baliefunctie)	1.500 m ² BVO	0,7 per 100 m ²	10,5
Totaal	-	-	221,5
Waarvan bezoekers	-	-	40,0

Tabel B5.2: Normatieve parkeerbehoefte fietsparkeren.

Stap 2: Salderen van een bestaande parkeerbehoefte

Verwijderde functie en parkeernormen

In dit bouwplan verdwijnt een bestaand café met een oppervlakte van 300 m² BVO. De autoparkeernorm voor deze functie is 5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO, wat leidt tot een normatieve parkeerbehoefte van -15 autoparkeerplaatsen.

Saldering van de autoparkeernorm

De normatieve parkeerbehoefte van het café wordt omgerekend naar een behoefte per dagdeel, rekening houdend met het aanwezigheidspercentage voor horecafuncties. Het maatgevende moment, oftewel het moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, wordt meegenomen in de berekening.

Saldering fietsparkeren

Voor fietsparkeren is salderen in principe niet van toepassing, omdat het uitgangspunt is dat de fietsparkeerbehoefte van de bestaande functie niet wordt verrekend met de nieuwe situatie.

Resultaat saldering per dagdeel

De salderingsberekeningen per dagdeel laten zien dat:

- Er op de werkdagnacht geen parkeerbehoefte in mindering kan worden gebracht op de behoefte van de nieuwe functies, omdat er op dit moment geen overlap is tussen de oude en nieuwe functies. Er kan op dit moment niet worden gesaldeerd;
- Op andere dagdelen wel sprake is van saldering, zoals blijkt uit Tabel B5.3, waarin het aanwezigheidspercentage van het café is verwerkt.

Salderen	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
aanwezigheidspercentage horeca	-	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Totaal salderen autoparkeren	-15,0	-4,5	-6,0	-12,0	0,0	-12,0	-9,0	-13,5	-10,5	-15,0	-6,0

Tabel B5.3: Toepassing van aanwezigheidspercentage op parkeerbehoefte café.

Stap 3: Toepassing van een mobiliteitscorrectie

Correctie op autoparkeerbehoefte

De initiatiefnemer stelt voor om deelauto's in te zetten om de parkeerdruk te verlagen. Volgens de richtlijnen in deze Parkeernota kan de bewonersparkeerbehoefte met maximaal 20% worden verminderd door de inzet van deelauto's.

Berekening van de reductie

De totale bewonersparkeerbehoefte is als volgt:

- Koopwoningen: 22 parkeerplaatsen;
- Huurwoningen: 24 parkeerplaatsen;
- Totaal: 46 parkeerplaatsen.

Maximale reductie door deelauto's:

20% van 46 parkeerplaatsen = 9,2 parkeerplaatsen.

Vervangingswaarde en keuze van de initiatiefnemer

De Gemeente Alphen aan den Rijn hanteert een vervangingswaarde waarin één deelauto vier particuliere auto's kan vervangen.

De initiatiefnemer kiest ervoor om twee deelauto's in te zetten, wat leidt tot een reductie van acht parkeerplaatsen op de bewonersparkeerbehoefte.

Resultaat mobiliteitscorrectie

Na toepassing van de mobiliteitscorrectie wordt de normatieve bewonersparkeerbehoefte met 8 parkeerplaatsen verminderd.

Tabel B5.4 geeft een overzicht van de aangepaste bewonersparkeerbehoefte.

Reductie deelauto's	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
aanwezigheidspercentage bewoners	-	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Reductie deelauto's	-8	-4,8	-4,8	-7,2	-8	-6,4	-5,6	-5,6	-6	-5,4	-6
Parkeerplaatsen deelauto's	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Totaal reductie parkeerbehoefte	-6	-2,8	-2,8	-5,2	-6	-4,4	-3,6	-3,6	-4	-4,4	-4

Tabel B5.4: Toepassing van een mobiliteitscorrectie.

Stap 4: Vaststelling van de parkeereis

Na het doorlopen van de vorige stappen wordt de definitieve auto- en fietsparkeereis voor het bouwplan vastgesteld. Deze omvat:

- De normatieve parkeerbehoefte van het bouwplan;
- De gesaldeerde parkeerbehoefte van het café;
- De toegepaste mobiliteitscorrectie.

Overzicht parkeereis: in de onderstaande tabel is de parkeereis samengevat:

Type parkeerplaats	Maatgevend moment	Benodigd aantal parkeerplaatsen
Autoparkeerplaatsen	Werkdagmiddag	61
Fietsparkeerplaatsen	Werkdagavond	179

Autoparkeerbehoefte: De hoogste vraag naar autoparkeerplaatsen ontstaat tijdens de werkdagmiddag, met een afgeronde behoefte van 61 parkeerplaatsen.

Fietsparkeerbehoefte: De fietsparkeerbehoefte piekt op de werkdagavond, met een totale behoefte van 179 fietsparkeerplaatsen.

	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Autoparkeren											
Woningen, bewoners	46,0	27,6	27,6	41,4	46,0	36,8	32,2	32,2	34,5	36,8	34,5
Woningen, bezoekers	5,0	2,0	2,5	3,8	0,0	3,5	3,0	5,0	5,0	5,0	4,5
Buurtsupermarkt	27,0	13,5	16,2	10,8	0,0	21,6	21,6	21,6	27,0	10,8	16,2
Kantoor zonder baliefunctie	23,3	23,3	23,3	1,2	0,0	1,2	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Salderen auto	-15,0	-4,5	-6,0	-12,0	0,0	-12,0	-9,0	-13,5	-10,5	-15,0	-6,0
Reductie deelauto's	-6,0	-2,8	-2,8	-5,2	-6,0	-4,4	-3,6	-3,6	-4,0	-4,4	-4,0
Totaal	80,3	59,1	60,8	39,9	40,0	46,7	58,2	41,7	52,0	33,2	45,2
Fietsparkeren											
Woningen, bewoners	170,0	102,0	102,0	153,0	170,0	136,0	119,0	119,0	127,5	136,0	127,5
Woningen, bezoekers	25,0	10,0	12,5	18,8	0,0	17,5	15,0	25,0	25,0	25,0	22,5
Supermarkt	16,0	8,0	9,6	6,4	0,0	12,8	12,8	12,8	16,0	6,4	9,6
Kantoor	10,5	10,5	10,5	0,5	0,0	0,5	6,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	221,5	130,5	134,6	178,7	170,0	166,8	153,1	156,8	168,5	167,4	159,6

Tabel B5.5: Totaaloverzicht parkeereis auto- en fietsparkeren.

Stap 5: Aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein of in de openbare ruimte

Fietsparkeerplaatsen

De initiatiefnemer voorziet in de volledige fietsparkeerbehoefte door een gemeenschappelijke fietsenstalling te realiseren. Door dubbelgebruik toe te passen, kan het aantal benodigde plekken worden verminderd, zonder concessies te doen aan de gebruiksvriendelijkheid.

Conclusie: Alle benodigde fietsparkeerplaatsen worden binnen de stalling gerealiseerd. Er zijn geen aanvullende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig.

Autoparkeerplaatsen

Op eigen terrein kan de initiatiefnemer 20 autoparkeerplaatsen realiseren. Deze zijn specifiek bestemd voor bewoners.

Resterende behoefte: Omdat niet de volledige parkeerbehoefte van het bouwplan op eigen terrein kan worden opgelost, blijft er een tekort aan parkeerplaatsen.

Analyse: De resterende parkeerbehoefte wordt per dagdeel inzichtelijk gemaakt in Tabel B5.6.

Conclusie: De parkeerbehoefte voor fietsen is volledig opgelost op eigen terrein. Voor auto's wordt een deel van de behoefte op eigen terrein gerealiseerd, maar aanvullende oplossingen moeten worden onderzocht voor de resterende parkeerplaatsen.

Eigen terrein	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Totaal parkeerbehoefte	80,3	59,1	60,8	39,9	40,0	46,7	58,2	41,7	52,0	33,2	45,2
Waarvan bewoners (incl. deelauto)	40,0	24,8	24,8	36,2	40,0	32,4	28,6	28,6	30,5	32,4	30,5
Parkeren op eigen terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
Resterende parkeerbehoefte	60,3	39,1	40,8	19,9	20,0	26,7	38,2	21,7	32,0	13,2	25,2

Tabel B5.6: Aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Stap 6: Gebruik bestaande private parkeercapaciteit

De initiatiefnemer neemt stappen om de resterende parkeerbehoefte op te lossen door samen te werken met een nabijgelegen eigenaar van een parkeerterrein.

Locatie: Het parkeerterrein bevindt zich binnen de maximaal acceptabele loopafstand voor de functies in het bouwplan.

Doel: Het terrein wordt gebruikt voor medewerkers en bezoekers van het kantoor.

Beschikbaarheid:

Uit gegevens van de eigenaar blijkt dat er op de maatgevende momenten (werkdagochtend en -middag) vijftien parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De initiatiefnemer sluit een overeenkomst voor het huren van tien parkeerplaatsen, wat aansluit bij de behoefte van de kantoorfuncties.

De overeenkomst met de eigenaar van het parkeerterrein voldoet aan de eisen die in de Parkeernota zijn opgenomen. Deze gehuurde parkeerplaatsen worden in de parkeerbalans opgenomen en dragen bij aan het oplossen van de resterende behoefte.

Resultaat: In Tabel B5.7 wordt de resterende parkeerbehoefte per dagdeel weergegeven, met inbegrip van de gehuurde parkeerplaatsen. Dit biedt een overzicht van hoeveel parkeerplaatsen nog moeten worden gerealiseerd of opgelost.

Privaat	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Resterende parkeerbehoefte	60,3	39,1	40,8	19,9	20,0	26,7	38,2	21,7	32,0	13,2	25,2
Waarvan kantoor	23,3	23,3	23,3	1,2	0,0	1,2	14,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Parkeerplaatsen privaat	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
Resterende parkeerbehoefte	45,5	24,1	25,8	18,8	20,0	25,5	24,2	21,7	32,0	13,2	25,2

Tabel B5.7: Gebruik bestaande private parkeercapaciteit.

Toelichting toets dubbelgebruik

In Tabel B5.7 wordt het effect van dubbelgebruik geanalyseerd. Hierbij wordt gekeken naar het gebruik van private parkeerplaatsen die specifiek zijn bestemd voor kantoorfuncties. Op de werkdag-ochtend en -middag is er een parkeerbehoefte van 23,3 parkeerplaatsen en een beschikbaar aanbod van vijftien parkeerplaatsen. Er is dus een tekort, waardoor dubbelgebruik op deze momenten geen invloed heeft.

Voor andere dagdelen geldt dit effect wel. Bijvoorbeeld op de werkdagavond en koopavond is de parkeerbehoefte van het kantoor slechts 1,2 parkeerplaatsen, wat betekent dat het parkeerterrein op deze dagdelen grotendeels ongebruikt zal zijn. Zoals uit de tabel blijkt leidt dit ook tot een verschuiving van het maatgevende moment (van de werkdagmiddag naar de zaterdagmiddag).

De analyse laat zien dat de specificatie van parkeerplaatsen voor één doelgroep, zoals het kantoor, leidt tot inefficiënt gebruik op bepaalde momenten. Dit benadrukt het belang van een doordachte parkeerbalkans en dubbelgebruik, waarbij parkeerplaatsen flexibeler kunnen worden ingezet voor verschillende functies en tijdstippen.

Stap 7: Gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit

Ondanks de aanleg van 20 parkeerplaatsen op eigen terrein en het huren van vijftien parkeerplaatsen op een nabijgelegen terrein, is de parkeerbehoefte van het bouwplan nog niet volledig ingevuld.

De initiatiefnemer vermoedt dat er in de openbare ruimte voldoende ruimte is om de resterende parkeerbehoefte op te lossen, zonder de toegestane parkeerdruk grens van 85% te overschrijden.

Met de uitvoering van een parkeeronderzoek moet bepaald worden of de resterende parkeerbehoefte kan worden opgelost binnen de bestaande openbare parkeerdruk. In overleg met de Gemeente wordt een parkeeronderzoek uitgevoerd op de dagdelen met de hoogste parkeerbehoefte:

- Werkdagmiddag;
- Koopavond;
- Zaterdagmiddag.

Het onderzoeksgebied omvat 150 openbare parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat de parkeerdruk in de eindsituatie maximaal 85% mag bedragen. Bij een maximale bezetting betekent dat $150 \times 0,85 = 128$ parkeerplaatsen. De beschikbare restcapaciteit (verschil tussen 128 parkeerplaatsen en de huidige bezetting) wordt berekend en opgenomen in Tabel B5.8, waarin de bezettingsgraden en resterende capaciteit per dagdeel worden geanalyseerd.

Conclusie: Op basis van het onderzoek kan worden vastgesteld of de resterende parkeerbehoefte binnen de toegestane parkeerdruk van 85% in het openbare gebied kan worden opgevangen. Hiermee wordt een efficiënte en verantwoorde oplossing gevonden voor de resterende parkeerausdagingen van het bouwplan.

Openbaar	Werkdag middag	Koop avond	Zaterdag middag
Resterende parkeerbehoefte	25,8	25,5	32,0
Bestaande parkeerbezetting	75	80	90
Maximale bezetting eindsituatie (85%)	128	128	128
Beschikbare restcapaciteit	53	48	38

Tabel B5.8: Gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit.

Rekenvoorbeeld 2: Parkeren bij woningbouwontwikkeling op eigen terrein van een kerk

Op het terrein van een kerk wordt een woningbouwontwikkeling gepland. De planologische toetsing is uitgevoerd en de benodigde stappen voor besluitvorming zijn afgerond. Na de eerste vier stappen van het stappenplan is de netto parkeereis vastgesteld.

Stap 5: Aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein of in de openbare ruimte: Volgens het ontwerp, gebaseerd op NEN 2443, kunnen op eigen terrein twee parkeerplaatsen minder worden gerealiseerd dan de parkeereis vereist.

Stap 6: Gebruik bestaande private parkeercapaciteit: In de omgeving is er geen privaat terrein binnen de toegestane loopafstand beschikbaar om parkeerplaatsen te huren. De ontwikkelaar stelt voor om de resterende parkeerbehoefte voor bezoekers op te lossen met eventuele restcapaciteit in het openbaar gebied.

Stap 7: Gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit: De ontwikkelaar vermoedt dat de parkeerdruk in de openbare ruimte lager is dan het toegestane percentage van 80% (voor het gebied 'rest bebouwde kom'). In overleg met de Gemeente Alphen aan den Rijn wordt een parkeeronderzoek uitgevoerd op de verwachte piekmomenten (werkdagavond, vrijdagavond, zaterdagavond en zondagochtend).

Om het maatgevend moment te bepalen, omvat dit onderzoek vier factoren:

- De functie van de nieuwe woningen;
- De functie van de kerk die behouden blijft;
- Andere functies in de directe omgeving, zoals hotel-restaurant en omliggende woningen);
- Aanwezigheidspercentages van de verschillende functies.

Een onafhankelijk bureau voert tweemaal per maatgevend moment tellingen uit (zoals beschreven in hoofdstuk 10). De hoogste gemeten bezetting wordt aangehouden.

Na toevoeging van de resterende parkeerbehoefte (twee parkeerplaatsen) vanuit de ontwikkeling, komt de parkeerdruk op 78,9%, wat binnen de toegestane grens van 80% valt.

Conclusie en parkeeradvies: De ontwikkelaar hoeft het woningbouwprogramma niet aan te passen. De Gemeente wijst twee parkeerplaatsen in het openbaar gebied toe voor het bezoekersdeel van de

parkeerbehoefte. Deze toewijzing geldt in algemene zin, zonder specifieke aanwijzing van een locatie. De parkeereis is hiermee opgelost volgens de kaders van de Parkeernota, en de ontwikkelaar ontvangt een positief parkeeradvies. De resterende capaciteit in het openbaar gebied voor parkeervoorzieningen is nu nihil. Bij een nieuwe ontwikkeling zal mogelijk alles op eigen terrein moeten worden opgelost.

BIJLAGE 6: Tabel aanwezigheidspercentages per functie en tijdsperiode

De aanwezigheidspercentages worden gebruikt om de mate van uitwisselbaarheid van parkeerplekken te bepalen. Deze percentages geven aan hoe intensief parkeerplekken door verschillende functies op verschillende momenten worden gebruikt. Ze zijn toepasbaar in de parkeerbalans voor zowel fietsen als auto's.

Doel: Het delen van parkeerplekken tussen functies, zoals woningen en kantoren, om ruimte en kosten te besparen.

Door de piekmomenten van verschillende functies te analyseren, wordt bepaald welke functies parkeerplekken kunnen delen zonder een tekort te veroorzaken. Zo wordt er bespaard op ruimte en kosten.

Aanwezigheidspercentages	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Hotel	40%	50%	100%	100%	100%	50%	100%	60%	75%	40%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Religiegebouw (afhankelijk van activiteiten)	10%	30%	50%	40%	0%	30%	10%	100%	10%	100%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuispatiënten: inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuismedewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage B6.1: Aanwezigheidspercentages naar functie.

BIJLAGE 7: Capaciteitswaarde parkeerplaatsen op privaat terrein

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings- aantal	Toelichting
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Minimaal 5 meter diep
Enkele oprit zonder garage in voor- en/of achtertuin	1	0,4	Minimaal 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Minimaal 5 meter diep en 5,5 meter breed
Dubbele oprit met garage	3	1,8	Minimaal 6 meter diep en 5,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage met enkele oprit	2	1,0	Minimaal 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Minimaal 10 meter diep
Toegewezen parkeerplaats in een parkeergarage of op een parkeerterrein.	1	1,0	-

Tabel B7.1: Omrekenfactoren CROW gebruik parkeerplaatsen op privaat terrein bij uitbreiding

BIJLAGE 8: Leidraad Deelmobiliteitsplan

Inzet deelmobiliteit bij gebiedsontwikkeling d.m.v. een mobiliteitsplan

Introductie

Als gemeente van de Randstad én van het Groene Hart staan wij voor grote uitdagingen. Met de bevolking en de welvaart groeit ook de hoeveelheid verkeer. Juist in stedelijk gebied wordt ruimte steeds schaarser, groeit de parkeerdruk en neemt de congestie toe op auto-wegen en zelfs op fietspaden. Gemeente Alphen aan den Rijn vindt duurzame mobiliteit belangrijk en wil dat dit meegenomen wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de huidige parkeernota hanteert de gemeente de mogelijkheid om deelmobiliteit in te zetten. Op het moment van het initiëren of het maken van plannen kijkt de gemeente graag samen met de initiatiefnemer van een gebiedsontwikkelingsproject op welke manier wij samen duurzame mobiliteit in gebiedsontwikkeling kunnen inpassen. Om hier wat handvaten aan te geven en te borgen dat deelmobiliteit op een duurzame en structurele manier wordt ingezet bij gebiedsontwikkelingen hebben we een leidraad ontwikkeld voor de inzet van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen in de gemeente. Deze leidraad helpt de initiatiefnemer van de gebiedsontwikkeling bij de aspecten die van belang zijn om deelmobiliteit op de juiste manier in te zetten bij een gebiedsontwikkeling. Daarnaast faciliteert de leidraad het gesprek tussen de gemeente en de initiatiefnemer en borgt het een duurzame inzet van het mobiliteitsconcept voor de gebiedsontwikkeling.



Overzicht onderdelen Mobiliteitsplan

- Onderdeel 1: Doel mobiliteitsplan
- Onderdeel 2: Toelichting gebiedsontwikkeling
- Onderdeel 3: Beoogde doelgroep
- Onderdeel 4: Vorm van deelmobiliteit
- Onderdeel 5: Invulling deelmobiliteit
- Onderdeel 6: Beschikbaar stelling deelmobiliteit
- Onderdeel 7: Borging inzet
- Onderdeel 8: Businesscase
- Onderdeel 9: Afdwingen gebruik
- Onderdeel 10: Stimulering gebruik
- Onderdeel 11: Kwaliteitsborging
- Onderdeel 12: Invulling mobiliteitsbehoefte
- Onderdeel 13: Monitoring en evaluatie
- Onderdeel 14: Bijsturen
- Onderdeel 15: Benodigdheden voor resultaat



1. Doel mobiliteitsplan

Het is belangrijk om eerst het doel van de inzet van deelmobiliteit in het gebied vast te stellen. De afwijking van de parkeernorm moet aansluiten bij de doelstellingen van het gemeentelijk beleid en de ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied. De afwijknootitie moet daarom duidelijk maken wat de meerwaarde is van de afwijking van de parkeernorm voor de kwaliteit en leefbaarheid van het plangebied.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Met de afwijknootitie willen we inzichtelijk maken hoe we het plan-gebied willen inrichten en waarom er van de parkeernorm afgeweken wordt. Met het onderliggende plan wordt er inzichtelijk gemaakt waarom deelmobiliteit in de gebiedsontwikkeling een oplossing is en welke mogelijkheden dat geeft voor de beschikbare ruimte door af te wijken van de parkeernorm. Met de ruimte voor de parkeerplaatsen worden andere functies zoals groenvoorzieningen geplaatst die positieve invloed hebben op de uitstraling en leefbaarheid in het gebied. Daarnaast wordt met dit plan ook beoogd de inwoners te stimuleren om gebruik te maken van duurzame vormen van mobiliteit en mee te gaan met de maatschappelijke trend van autobezit naar -gebruik.

Tip voor ontwikkelaar

Voldoet de inzet van deelmobiliteit aan een van de volgende beleidsdoelen?

- Vermindering van het aantal verkeersbewegingen van- en naar het gebied;
- Vermindering van de druk op de openbare ruimte;
- Stimuleren van actieve mobiliteitsvormen zoals fietsen of wandelen?

Maak duidelijk in hoeverre en op welke wijze deelmobiliteit bijdraagt hieraan. Als dit niet het geval is, is een uitgebreidere onderbouwing noodzakelijk.

Toetsingskader gemeente

Voldoet de inzet van deelmobiliteit aan een van de volgende beleidsdoelen?

- Vermindering van het aantal verkeersbewegingen van- en naar het gebied;
- Vermindering van de druk op de openbare ruimte;
- Stimuleren van actieve mobiliteitsvormen zoals fietsen of wandelen?

Als dat niet het geval is, dient dit goed onderbouwd te zijn door de ontwikkelaar. De doelstellingen dienen dan aan te sluiten bij andere beleidsdoelstellingen voor het betreffende gebied!

2. Toelichting gebiedsontwikkeling

Het is belangrijk om de grootte en vorm van de gebiedsontwikkeling in kaart te hebben. Zodat er gekeken kan worden welke invloed het heeft op de omliggende omgeving.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

De gebiedsontwikkeling bestaat uit 10 sociale huurwoningen, 20 tussenwoningen, 10 twee-onder-een-kap woningen, 10 vrijstaande woningen en 50 appartementen en studio's. Daarnaast betreft de ontwikkeling ruimte voor 500m² aan kantoren.

Tip voor ontwikkelaar

Wordt er een duidelijke beschrijving van de ligging van het gebied gegeven (eventueel met kaart van het gebied) en wordt de bebouwing en functies van het gebied omschreven?

Toetsingskader gemeente

Dit is niet noodzakelijk voor het toetsingskader en wordt tijdens de planprocedure getoetst. Echter is dit wel noodzakelijk voor het complete beeld van de inzet van deelmobiliteit voor de gebiedsontwikkeling.

3. Beoogde doelgroep

De doelgroep dient goed geïdentificeerd te worden omdat de vraag naar deelmobiliteit en vorm varieert per doelgroep.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Het gebied heeft een grote variëteit aan woningen en we streven daarom ook naar het creëren van een gemengd gebied. Vanwege de ligging nabij de stad en het grote aantal tussenwoningen/appartementen wordt er een mix van studenten, starters en gezinnen met jonge kinderen verwacht. Voor de vrijstaande woningen verwachten we gezinnen of empty nesters.

Tip voor ontwikkelaar

Betreft één van de doelgroepen binnen de gebiedsontwikkeling in ieder geval een van de volgende:

- Studenten
- Expats
- Starters
- Empty nesters

Als het geen bovenstaande doelgroepen betreft dient nadere onderbouwing nodig te zijn op welke manier het gebruik van deelmobiliteit wordt gestimuleerd en op welke manier er invulling wordt gegeven aan de behoefte van de doelgroep (punt 9, 10 en 11).

Toetsingskader gemeente

Is de doelgroep goed gedefinieerd?

Betreft één van de doelgroepen binnen de gebiedsontwikkeling in ieder geval een van de volgende:

- Studenten
- Expats
- Starters
- Empty nesters

Als het geen van bovenstaande doelgroepen betreft dient nadere onderbouwing nodig te zijn op welke manier het gebruik van deelmobiliteit wordt gestimuleerd en op welke manier er invulling wordt gegeven.

4. Vorm van deelmobiliteit

Het is belangrijk om inzichtelijk te hebben welke soort deelmobiliteit wordt aangeboden, omdat dit passend moet zijn voor de doelgroep in het gebied en goed moet aansluiten op de omliggende verkeersnetwerken.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Vanwege het hoge aantal verwachte starters die in de wijk wordt er ingezet op deelauto's. De starter heeft namelijk behoefte aan een snelle en comfortabele manier van zichzelf verplaatsen en hecht minder waarde aan het bezitten van een auto. Daarnaast is de deelauto voor veel gezinnen met jonge kinderen een ideale oplossing om van A naar B te verplaatsen, zeker ter vervanging van de tweede auto. Vanwege de verwachting dat er ook relatief veel gezinnen in het gebied zullen gaan wonen zetten we ook in op deelbakfietsen om de mobiliteit te verduurzamen en het aantal auto's te verminderen.

Tip voor ontwikkelaar

Wordt in ieder geval een van de volgende vormen van deelmobiliteit ingezet?

- Deelauto's
- Deelbakfietsen

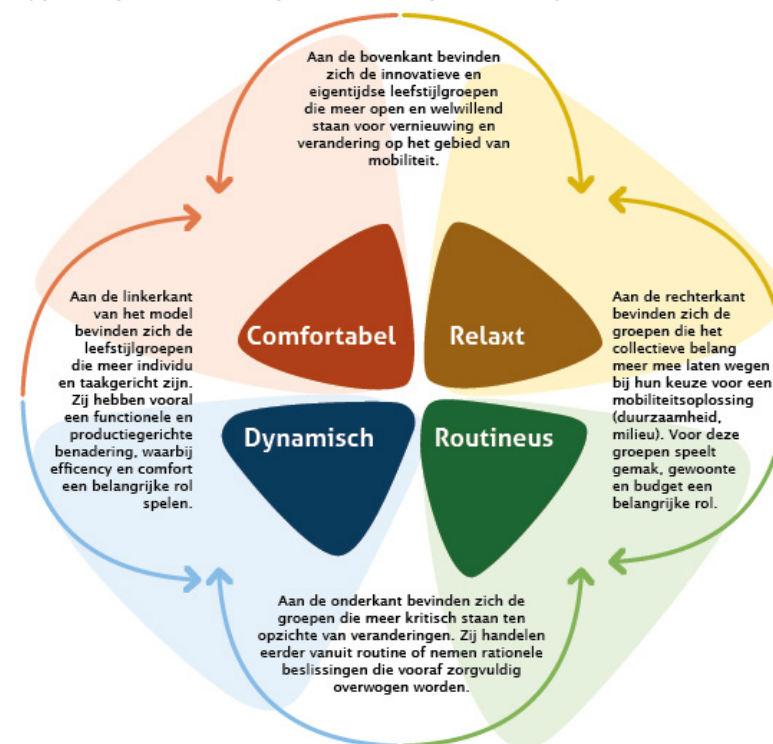
Toetsingskader gemeente

Sluit de vorm van deelmobiliteit aan bij de beoogde doelgroep?

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen de volgende behoeftes per doelgroep:

- Studenten: deelscooters/fietsen
- Afgestudeerden: station based of free floating deelauto's
- Kenniswerkers en starters; station based of free floating deelauto's
- Gezinnen: minder animo voor deelmobiliteit, potentie voor deelbakfietsen
- Empty nesters: minder animo voor deelmobiliteit, mogelijk ter vervanging van 2e auto
- Senioren: minder animo voor deelmobiliteit

Bijgevoegd de volledige toelichting per doelgroep.



Student

De student valt in het reizigerssegment 'Relaxt'. Dit betekent dat de student snelle keuzes maakt op basis van beschikbaarheid, snelheid en prijs. Daarnaast zijn fun-factor en duurzaamheid ook twee belangrijke pijlers. De reis moet kort van tevoren geboekt kunnen worden en het eenmalig kunnen gebruiken en betalen van modaliteit, zonder een abonnement af te hoeven sluiten of veel tijd kwijt te zijn, is bepalend voor de student. Studenten in Nederland beschikken over een studenten-reisproduct waardoor reizen met het openbaar vervoer precies in het profiel past, mede dankzij de hoge beschikbaarheid in de stad. Daarnaast is de fiets een belangrijke modaliteit voor de student aangezien deze vrijheid biedt. Anders dan voor Nederlandse studenten is voor buitenlandse studenten een deelfiets erg aantrekkelijk, dit vanwege de nog relatieve onbekendheid met de modaliteit. Het aanbieden van e-bikes of E-scooters zal bij deze gehele doelgroep in de smaak vallen. De kosten voor een privé E-bike of -scooter zijn te hoog voor de student en waarschijnlijk zal deze modaliteit occasioneel gebruikt worden en met name inspelen op de langere reizen en de fun-factor.

Belangrijke aspecten

- Prijs
- Beschikbaarheid
- Snelheid
- Fun-factor
- Duurzaamheid

Voorkeurs-modaliteiten

1. Openbaar vervoer
2. Fiets
3. Deel E-scooter
4. Deel E-bike/fiets

Kenniswerker

De kenniswerker valt in het reizigerssegment 'Relaxt'. Dit betekent dat de kenniswerker snelle keuzes maakt op basis van beschikbaarheid, snelheid en prijs. Daarnaast is duurzaamheid ook een belangrijke pijler voor deze doelgroep. De reis moet kort van tevoren geboekt kunnen worden en het eenmalig kunnen gebruiken en betalen van modaliteit, zonder een abonnement af te hoeven sluiten of veel tijd kwijt te zijn is bepalend voor de kenniswerker. De kenniswerker is vaak voor een periode van maximaal één jaar op dezelfde locatie. Dit gegeven maakt deelmobiliteit een aantrekkelijke mobiliteitsoplossing. Net als de woning is dan ook de mobiliteit op die locatie tijdelijk beschikbaar. De werkgever van de kenniswerker kan ook een bepalende rol spelen. Waar kenniswerkers nu vaak een leaseauto hebben, geloven veel experts dat een mobiliteitsbudget dit zou kunnen vervangen. Daardoor bepalen de kenniswerkers zelf van welke modaliteiten zij gebruik maken en wordt deelmobiliteit zoals een deelauto, deelfiets of zelfs deelbakfiets aantrekkelijk. Daarnaast zullen kenniswerkers ook gebruik maken van het openbaar vervoer.

Belangrijke aspecten

- Prijs
- Duurzaamheid
- Snelheid
- Beschikbaarheid
- Mobiliteitsbudget

Voorkeurs-modaliteiten

1. Deelauto
2. Deel E-bike/-fiets
3. Openbaar vervoer
4. Deel bakfiets

Afgestudeerde

De afgestudeerde valt in het reizigerssegment 'Dynamisch'. De afgestudeerde maakt weloverwogen, rationele keuzes en overweegt daarbij alle opties. De nieuwe levensfase waar de afgestudeerde in zit gaat gepaard met nieuwe stappen zoals: een nieuwe baan, solliciteren, verhuizen uit de studentenkamer. Daardoor is de juiste balans van prijs, zekerheid en gemak belangrijk voor de afgestudeerde. De afgestudeerde hecht waarde aan transparante communicatie betreffende beprijzing en beschikbaarheid. Wat betreft deelmobiliteit is dit de perfecte doelgroep. De afgestudeerde staat op een keuzepunt of hij/zij een privéauto neemt of gebruik gaat maken van deelmobiliteit. De afgestudeerde, hiervoor student, is gewend om modaliteiten te delen zoals het openbaar vervoer en de eventuele E-bike en E-scooter. Hierdoor is de doelgroep bekend met de technologie en het concept rondom deelmobiliteit en staat daardoor eerder open voor deelmobiliteit. Vanwege de levensfase en het hogere inkomen zullen een deelauto of deel (elektrische) fiets een goede mobiliteitsoplossing zijn voor de afgestudeerde. De beschikbaarheid van deelmobiliteit in combinatie met openbaar vervoer zorgt voor het perfecte mobiliteitsprofiel van de afgestudeerde.

Belangrijke aspecten

- Prijs
- Zekerheid
- Gemak
- Transparantie
- Beschikbaarheid

Voorkeurs-modaliteiten

1. Deelauto
2. Deel E-bike
3. Openbaar vervoer

Starter 1

Starter 1 valt in het reizigerssegment 'Comfortabel'. Starter 1 kiest voor een representatieve, comfortabele manier van reizen. Snelheid om van en naar de bestemming te komen en het gemak waarmee een modaliteit geboekt, betaald en gebruikt kan worden staan centraal. Voor deze starter speelt mee dat diegene zichzelf in een representatieve modaliteit vervoert. Deelauto's zijn mede daardoor een perfecte mobiliteitsoplossing voor deze doelgroep. Door de transitie van bezit naar gebruik te veranderen is het mogelijk om altijd in een nieuw model te rijden en per gelegenheid een andere deelauto te gebruiken. Wanneer de starter 1 naar de bouwmarkt moet kan diegene een busje pakken en wanneer diegene een business-afpraak heeft is er een wat duurder (elektrisch) model beschikbaar. Het plannen, boeken, betalen en gebruik van deelmobiliteit moet laagdrempelig zijn. Een deelbakfiets past ook in het mobiliteitsprofiel van de starter, hierdoor kan diegene activiteiten ondernemen op de fiets die daarvoor enkel met een privéauto konden, duurzamer en gezonder! Daarnaast is net als voor iedere andere doelgroep hoogstwaarschijnlijk de eigen fiets ook onderdeel van het mobiliteitsprofiel van starter 1.

Belangrijke aspecten

- Snelheid
- Gemak
- Zekerheid
- Status
- Bekendheid vergroten

Voorkeurs-modaliteiten

1. Deelauto
2. Fiets
3. Deelbakfiets
4. Deel E-bike

Starter 2

Starter 2 valt in de twee reizigerssegmenten 'Comfortabel & Routineus'. Starter 2 verschilt van starter 1 in de mate van statusgevoeligheid. Bij starter 2 is deze namelijk eerder laag dan hoog. Dit is mede doordat de doelgroep starter 2 zich kenmerkt door een eventuele kinderwens of een eerste kind. Zodra er een kind in het spel is, vermindert de statusgevoeligheid. Vandaar dat deze doelgroep eerder routineus is. Het is belangrijk dat de modaliteit van tevoren gereserveerd kan worden. Plannen, boeken, betalen en het gebruik moeten laagdrempelig en toegankelijk zijn. Ook zal deze groep wellicht iets meer (menselijke) ondersteuning nodig hebben in het reizen met deelmobiliteit vanwege de onbekendheid onder deze doelgroep. Deze groep zal in eerste instantie minder open staan voor deelmobiliteit dan de eerste vier doelgroepen. Dit wil echter niet zeggen dat de doelgroep minder geschikt is. De bekendheid en gebruiksvriendelijkheid van deelmobiliteit moet omhoog en dan zal ook in het mobiliteitsprofiel van deze groep de deelauto haar intrede maken. Wellicht dat deel E-bikes kunnen zorgen voor een laagdrempelige instap op het gebied van deelmobiliteit.

Belangrijke aspecten

- Zekerheid
- Gemak
- Toegankelijkheid
- Bekendheid vergroten

Voorkeurs-modaliteiten

1. Deelauto
2. Privéauto
3. Deel E-bike
4. Deel (bak)fiets

Gezin

Het gezin valt in het reizigerssegment 'Routineus'. Dit is voornamelijk te wijten aan het feit dat de doelgroep gezinnen ook kinderen bevat. Uit onderzoek blijkt dat zodra er kinderen in het spel zijn de modaliteitsbehoefte van een doelgroep verandert. Het gezin maakt keuzes op basis van gewoonte en op basis van wat diegene al kent of kan. Gedragsverandering is voor deze groep een uitdaging die in kleine stapjes gaat. Deelauto's zullen dan ook in eerste instantie voornamelijk toepasbaar zijn als vervanging van de 'tweede auto'. Voor deze doelgroep kan het helpen als er de mogelijkheid van (menselijke) ondersteuning is. Een informatiepunt of een probeeraanbod zouden helpen bij het vertrouwd raken met deelmobiliteit. De mobiliteitsoplossingen voor het gezin zijn voornamelijk de deelauto (ter vervanging van de tweede auto) voor langere afstanden en een (elektrische) deelbakfiets of laagdrempelige toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de stad. In de nabije toekomst wordt verwacht dat gezinnen over het algemeen één privéauto zullen hebben en veel gebruik zullen maken van de eigen fiets.

Belangrijke aspecten

- Zekerheid
- Gemak
- Toegankelijkheid
- Mogelijkheid tot uitproberen

Voorkeurs-modaliteiten

1. Privéauto
2. Fiets
3. Deel E-bakfiets
4. Deel 2e auto

Empty nester

De empty nester valt in het reizigerssegment 'Relaxt'. De relaxte reiziger maakt snelle keuzes op basis van beschikbaarheid, snelheid en prijs. Duurzaamheid is voor de empty nester ook een belangrijke pijler. De verandering in levensfase van de empty nester (geen thuiswonende kinderen meer) zorgt ervoor dat de empty nester veel vrijer is in diens keuzes. Daarnaast komt het veel voor dat empty nesters ook afstappen van hun full-time baan en daardoor meer 'vrije' tijd hebben. Het is belangrijk dat de reis kort van tevoren kan worden geboekt en er dus iets beschikbaar is als men 'even snel' ergens heen moet. Stallen, boeken, en betalen moeten laagdrempelig zijn. Anders dan de jongere doelgroepen in het relaxte reizigerssegment zal deze doelgroep wat meer ondersteuning nodig hebben bij het gebruik van deelmobiliteit. Zij hebben over het algemeen minder kennis over technologie. De bekendheid en toegankelijkheid van het concept deelmobiliteit zal dan ook vergroot moeten worden onder deze groep. Zodra bovenstaande zaken op orde zijn, zullen zowel de deelauto als de deel E-bike een passende mobiliteitsoplossing zijn voor deze doelgroep. Voor langere afstand zou de trein een goede oplossing zijn.

Belangrijke aspecten

- Prijs
- Beschikbaarheid
- Snelheid
- Duurzaamheid
- Toegankelijkheid
- Kennis vergroten

Voorkeurs-modaliteiten

1. Deelauto
2. Deel E-bike
3. Trein
4. Privéauto

Senior

De senior valt in de twee reizigerssegmenten 'Comfortabel & Routineus'. Dit houdt in dat de senior keuzes maakt op basis van gewoonte en wat diegene al kent. Gedragsverandering is voor deze groep een uitdaging die in kleine stapjes gaat. Daarnaast zijn gemak, zekerheid en toegankelijkheid belangrijke pijlers voor deze doelgroep. Uit onderzoek blijkt dat de doelgroep senioren hoogstwaarschijnlijk een van de minst geschikte doelgroepen is voor deelmobiliteit. Dit vanwege het gebrek aan technologische kennis en het feit dat deze groep liever blijft bij wat die weet. Deelmobiliteit is nog in opkomst en de kans dat senioren zich wagen aan deze nieuwe vorm van mobiliteit achten experts klein. Deelmobiliteit in de vorm van taxi's is wel gebruikelijk onder senioren, wellicht dat die vorm kan worden uitgebreid. De deel E-bike heeft meer kans van slagen bij deze doelgroep. De E-bike geeft senioren de kans om gezond en vitaal te blijven terwijl zij een leuke activiteit ondernemen. Hiervoor geldt wel dat het plannen, boeken, betalen en gebruiken ervan laagdrempelig moet zijn met de mogelijkheid tot ondersteuning of een probeeraanbod. Voor de meer mobiele senioren zouden deelauto's optioneel zijn, maar die doelgroep is naar verwachting klein en tevens wordt verwacht dat er dan eerder sprake zou zijn van een privéauto in verband met bekendheid.

Belangrijke aspecten

- Zekerheid
- Gemak
- Toegankelijkheid
- Mogelijkheid tot uitproberen

Voorkeurs-modaliteiten

1. Privéauto
2. Fiets
3. Deel E-bakfiets
4. Deel 2e auto

5. Invulling deelmobiliteit

Met de invulling van de deelmobiliteit wordt er inzichtelijk gemaakt wat de totale aantallen en verhoudingen van deelmobiliteit zijn in het gebied. Aan de hand hiervan kan er gekeken worden of de parkeerbalans in het gebied voldoet.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Volgens de parkeernota mag maximaal 20% van de parkeerbehoefte voor bewoners worden ingezet met deelauto's. Daarnaast wordt er ook ingezet op actieve vormen van deelmobiliteit in de vorm van deelfietsen en deelscooters. Deze zijn binnen de gehele gemeente free-flow beschikbaar. Deze worden dus niet specifiek in het gebied beschikbaar gesteld, maar er wordt wel ruimte gereserveerd om deze te stallen in een mobiliteitshub. Er wordt ingezet op 10 elektrische deelauto's en totaal van 12 elektrische deelbakfietsen en deelscooters die beschikbaar zijn in het gebied.

Tip voor ontwikkelaar

Zijn de deelmobiliteitsaanbieders geaccrediteerd?

Wat voor informatie heeft de aanbieder beschikbaar? Met een oriënterend gesprek zorgen voor verduidelijking welke mogelijkheden de aanbieder ziet voor het gebied en kijk samen met de aanbieder naar een realistische invulling voor deelmobiliteit.

Toetsingskader gemeente

Dit is niet noodzakelijk voor het toetsingskader en wordt tijdens de planprocedure getoetst. Echter is dit wel noodzakelijk voor het complete beeld van de inzet van deelmobiliteit voor de

gebiedsontwikkeling. Let hierop: zijn de aantallen logisch? Sluiten de voertuigaantallen aan bij de manier waarop het beschikbaar wordt gesteld (punt 6) en de manier hoe het wordt afgedwongen (punt 9) en gestimuleerd (punt 10).

Toets daarna of er al afspraken zijn gemaakt met een aanbieder om de duurzame inzet te borgen (punt 7). Een ontwikkelaar kan aangeven dat er x aantal deelvoertuigen worden geplaatst, maar ziet een deelmobiliteitsaanbieder daar ook heil in?

Toets of de deelmobiliteitsaanbieders zijn geaccrediteerd.

6. Beschikbaarstelling deelmobiliteit

Het is belangrijk om te weten op welke plek de deelmobiliteit wordt beoogd en op welke manier hij beschikbaar wordt gesteld aan bewoners en/of bezoekers van het gebied. Omdat dit van invloed is op het mogelijke gebruik van en overlast in het gebied.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Er worden op verschillende punten aan de rand van de wijk deelauto's geplaatst op een vaste plaats (station-based) in clusters van 2 auto's. 8 deelauto's zijn enkel door bewoners te gebruiken, zodat er altijd voldoende deelmobiliteit beschikbaar blijft. De elektrische deelbakfietsen zijn ook alleen voor bewoners beschikbaar en staan ook op een vaste plek verspreid door de wijk. Dit om de nabijheid van de voertuigen te garanderen.

Daarnaast wordt er een mobiliteitshub in het hart van de wijk gerealiseerd, waar verschillende vormen van deelmobiliteit worden aangeboden aan de bewoners en bezoekers van het gebied. Om de mobiliteitshub voor iedereen toegankelijk te maken worden deze gerealiseerd in de openbare ruimte. De mobiliteitshub bestaat uit een fietsenstalling voor de openbaar toegankelijke deelfietsen en -scooters en een deelauto-service met 2 elektrische auto's die voertuigen ook openbaar aanbiedt. De mobiliteitshub is ook verbonden met het openbaar vervoer, zodat de reizigers gemakkelijk kunnen overstappen op de bus. Na de realisatie van de mobiliteitshub wordt deze voor beheer overgedragen aan de gemeente.

De overige 2 openbaar toegankelijke deelauto's worden aangeboden aan de rand van het gebied waarbij er 1 beschikbaar wordt gesteld naast het kantoorgebouw.

De bewoners van het gebied kunnen via een app of een website de community based deelmobiliteit reserveren, gebruiken en betalen. De openbaar toegankelijke deelmobiliteit in de hub wordt ontsloten via een app van de deelmobiliteitsaanbieders.

Toetsingskader gemeente

De openbaar beschikbare deelmobiliteit heeft een plek in de openbare ruimte (plaats/zone) nodig. Is deze ruimte beschikbaar? Is deze locatie goed vindbaar en helder voor bezoekers van het gebied? Deelmobiliteit die beschikbaar wordt gesteld binnen een besloten community dient op eigen terrein gerealiseerd te worden. Er dient getoetst te worden of er ruimte is voor de deelvoertuigen. Is de

nabijheid van de bewoners goed en heeft het voertuig een maximale loopafstand van x meter in het centrum, x meter in de schil en x meter in de overige gebieden afhankelijk van de functies zoals opgenomen in de Parkeernota? Om het gebruik van deelauto's te stimuleren wordt uitgegaan dat de deelauto de dichtstbijzijnde reguliere (m.u.v. gehandicapten-parkeerplaatsen) parkeerplaats is bij een gebiedsontwikkeling.

Tip voor ontwikkelaar

Wordt de deelmobiliteit openbaar beschikbaar gesteld of alleen voor de bewoners of gebruikers van de gebiedsontwikkeling?

- Openbaar
- Besloten
- Hybride (bepaalde voertuigen openbaar en andere besloten)

7. Borging inzet

De borging en continuïteit van deelmobiliteit is belangrijk doordat er met de inrichting van de openbare ruimte rekening is gehouden met deelmobiliteit. Wanneer dit wegvalt is de balans verstoord. Een duurzame inzet moet worden geborgd zodat de deelmobiliteit ook beschikbaar blijft wanneer het vastgoed is verkocht door de ontwikkelaar.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Door het integreren van een vaste bijdrage voor bewoners wordt er geld vrijgemaakt om een langdurig contract met een

deelmobiliteitsaanbieder af te sluiten. Dit contract loopt voor minimaal 5 jaar, met daarbij minimaal 5 auto's. Bij de start van de ontwikkeling worden er 5 auto's geplaatst en bij een toenemende vraag wordt dit verder uitgebreid. Er wordt aan de bewoners een mobiliteitsgarantie gegeven zodat ze niet misgrijpen op een voertuig.

Nadat de 15 beoogde deelauto's zijn geplaatst wordt er per jaar geëvalueerd wat de vraag naar auto's is en of het aantal verder moet worden bijgesteld. Mocht de vraag hoger zijn kan het contract nog worden opgewaardeerd. Een afwaardering van het aantal auto's is niet mogelijk, de minimale inspanning moet tijdens de contractduur aan worden voldaan zodat het aanbod altijd voldoende blijft.

Tip voor ontwikkelaar

Hoe is de duurzame inzet geborgd?

- Aanschaf van een voertuig en het afsluiten van een onderhouds- en deelsysteem contract
- Contractuele afspraken aanbieder en ontwikkelaar en/of eigenaar
- Verdisconteerd binnen de kosten van de VVE
- Verdisconteerd bij de servicekosten van een huurwoning
- De inzet is geborgd in een stichting of coöperatie

Toetsingskader gemeente

Conform huidig beleid: Wordt er voldaan aan een van de volgende twee punten:

- Een appartementengebouw met vereniging van eigenaren of verhuurder waarbij een deelauto uit minimaal het C-segment (kleine middenklasse) wordt aangeschaft door en op kosten van

de ontwikkelaar met een vaste bijdrage van de bewoners voor de vaste gebruikskosten (onderhoud en vervanging na 2,5 jaar) gedurende een periode van minimaal 5 jaar;

- Een bedrijf met een contract voor deelauto's voor de periode van 5 jaar die ook buiten werktijden door werknemers privé gebruikt kunnen worden.

Aanvullend: indien er niet aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan, wordt er aan een van de volgende punten voldaan?

- Zijn er contractuele afspraken tussen de aanbieder en ontwikkelaar die de inzet van een deelauto voor minimaal 5 jaar borgt?
- Is er een constructie opgezet waarbij de kosten van de deelauto verdisconteerd zijn binnen de kosten van de VVE/stichting/coöperatie? En is dit ook geborgd binnen voor minimaal 5 jaar?
- Is er een constructie opgezet waarbij de kosten van de deelauto zijn verdisconteerd binnen de servicekosten van een huurwoning?

8. Businesscase

Het is belangrijk om inzichtelijk te hebben hoe de businesscase in elkaar zit om te zien of het model is geborgd voor meerdere jaren en daarmee de continuïteit van de voertuigen geborgd blijft. Daarnaast maakt dit het mogelijk om de kosten voor toekomstige bewoners en gebruikers inzichtelijk te maken bij de aankoop of huur van een bedrijf of woning.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Alle bewoners dragen een bedrag van €7,50 per maand af ongeacht of zij gebruik maken van de deelmobiliteit (voor het gebruik zelf wordt ook een bedrag in rekening gebracht). Naast dat deze constructie een basis geeft voor het aantal voertuigen werkt het ook bevorderend voor het gebruik van de deelmobiliteit doordat de gebruikskosten zo sterk concurrerend zijn met het bezitten van een eigen voertuig. Bewoners betalen in principe al een standaardbedrag waardoor zij eerder geneigd zijn gebruik te maken van de deelvoertuigen. Voor de korte termijn (<5 jaar) zijn contractuele afspraken gemaakt en zorgt deze bewonersbijdrage plus de inkomsten van het gebruik voor een sluitende businesscase. Voor de middel- en lange termijn wordt verwacht dat het gebruik van de deelmobiliteit alleen maar zal toe nemen en daarmee ook de duurzame inzetbaarheid van de deelmobiliteit is geborgd. Doordat de voertuigen worden geleased en niet worden aangeschaft blijven de kosten constant en is er geen grote aanschaf prijs benodigd na een aantal jaar.

Toetsingskader gemeente

Is er een rendabele businesscase voor de korte-, midden- en lange termijn om de duurzame inzet te waarborgen? Is de inzet van de deelvoertuigen voor minimaal 5 jaar geborgd?

Is er een vooruitblik voor de middellange- en lange termijn (> 5 jaar) en de borging van de deelvoertuigen? Tussentijdse evaluatie en bijstelling?

Tip voor ontwikkelaar

Zijn de kosten voor de inzet van de deelmobiliteit voor ten minste de komende 5 jaar gedekt?

- Ja, zonder aanvullende inkomsten door het gebruik van het voertuig zijn de kosten gedekt
- Ja, met aanvullende inkomsten door het gebruik van het voertuig zijn de kosten gedekt.
- Nee, de kosten zijn niet gedekt.

De gemeente toetst op de volgende stukken:

- Intentieovereenkomst met aanbieder
- Businessmodel
- Plan van aanpak

9. Afdwingen gebruik

Het is belangrijk om inzichtelijk te hebben welke parkeerregulering van invloed is in het gebied. Dit kan gebruikt worden om deelmobiliteit in het gebied te stimuleren en het bezit en gebruik van een eigen voertuig te verminderen.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

In het nieuwe gebied moet nog parkeerregulering worden ingevoerd, dus er is op dit moment nog geen flankerend beleid op deze locatie. Het is sterk de wens, gezien de locatie in de nabijheid van het centrum om parkeerregulering in te voeren.

Tip voor ontwikkelaar

Zijn er flankerende maatregelen die het gebruik afdwingen?

- Ja
- Nee

Toetsingskader gemeente

Is de locatie in gereguleerd gebied in het centrum, Kerk en Zanen, Carmenplein, Anna van Burenlaan, Bergenbuurt of Cornelis de Vlamingstraat?

Wordt er afgedwongen dat bewoners of gebruikers geen gebruik kunnen maken van een vergunning?

10. Stimulering gebruik

De stimulering van het gebruik van deelmobiliteit is in eerste instantie belangrijk om te zorgen dat er voldoende vraag is. De stimulering van deelmobiliteit moet vervolgens zorgen voor een goed werkend en rendabel deelsysteem.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

- Bewoners die in het gebied wonen moeten maandelijks een basisbijdrage betalen ongeacht het gebruik. Hierdoor zijn ze geneigd om er eerder gebruik van te maken.
- De deelauto's in het gebied worden zo gepositioneerd dat ze binnen 100 meter loopafstand beschikbaar zijn voor alle bewoners. Dit zijn de eerste reguliere parkeerplaatsen voor bewoners in het gebied.
- Daarnaast wordt er een informatiecampagne gestart zodat alle bewoners bewust zijn van het aanbod en de praktische werking (uitleg hoe deelmobiliteit te gebruiken) van de deelmobiliteit.

Op deze manier wordt de drempel om deelmobiliteit te gebruiken voor alle doelgroepen verlaagd.

- Ook worden er tijdelijke welcomskortingen gehanteerd in het eerste jaar bij het gebruik van de deelauto's.

Tip voor ontwikkelaar

Worden er aanvullende maatregelen genomen om gebruikers te stimuleren?

- Ja
- Nee

Worden toekomstige huurders of kopers tijdig voorzien van concrete informatie over aantallen en soorten vervoersmiddelen en de abonnements- en gebruikskosten?

Toetsingskader gemeente

Zijn er communicatiegerichte maatregelen bij de implementatie van deelmobiliteit voorzien in het plan? Wordt er concrete informatie over aantallen en soorten vervoersmiddelen en de abonnements- en gebruikskosten vermeld in de verkoop- of verhuurinformatie van het vastgoed?

11. Kwaliteitsborging

Ondanks dat het wenselijk is om de inzet van deelmobiliteit te borgen moet het er niet voor zorgen dat er een gefinancierd systeem ontstaat dat niet wordt gebruikt. Daarom is het ook wenselijk om naast de kwantiteit, ook de kwaliteit van het aanbod te borgen.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Naast de maandelijkse bijdrage die vast is opgenomen in het servicecontract van de inwoners en gebruikers van het gebied wordt de aanbieder ook betaald naar gebruik door de gebruikers zelf. Op deze manier wordt de aanbieder gestimuleerd een goed product neer te zetten. Hoe meer het voertuig gebruikt wordt hoe beter de business case van de aanbieder.

Tip voor ontwikkelaar

Zorg dat er naast langdurige borging van de inzet van deelvoertuigen er ook een prikkel is voor deelmobiliteitsaanbieders om de kwaliteit van het voertuig te borgen.

Toetsingskader gemeente

Is er een stimulans opgenomen voor de aanbieder om een goed product neer te zetten en het gebruik van de deelmobiliteit te stimuleren? Dit kan een van de volgende onderdelen zijn:

- Kwaliteitsborging middels contractuele borging en sturing op KPI's;
- Financiële prikkel om het gebruik te stimuleren;

12. Invulling mobiliteitsbehoefte

Met de invulling van de deelmobiliteit wordt er een bijdrage geleverd aan de totale mobiliteitsbehoefte. Aan de hand hiervan kan er gekeken worden of de parkeerbalans in het gebied voldoet.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Met het inzetten van deelmobiliteit wordt de vraag naar eigen parkeerplaatsen lager. De vervangingswaarde wordt ingeschat op 1:3 bruto. Als onderdeel daarvan wordt er één parkeerplaats voor een deelauto in het gebied beschikbaar gesteld. Daarnaast zorgen de overige vormen van deelmobiliteit (deelbakfiets, deelfiets en deelscooter) dat er voldoende alternatieven zijn zodat het aantal autoritten afneemt. Per 500 m² BVO bedrijfsruimte wordt 1 deelauto ingezet, totaal dus 2.

Tip voor ontwikkelaar

Hebben gebruikers van het gebied een mobiliteitsgarantie? (de aanbieder regelt een alternatief voertuig voor dezelfde kosten)

Toetsingskader gemeente

Voldoet het aan de parkeerbehoefte zoals opgenomen in de parkeernota, kortom is de parkeerbalans sluitend?

Wordt er met de inzet van deelmobiliteit voldoende ingezet op de behoefte van de gebruikers van het gebied? Of wordt deelmobiliteit slechts ingezet als een sluitpost van de parkeerbalans?

Toets of er een mobiliteitsgarantie is. Als dit niet het geval is, wat wordt er wel geregeld om misgrijpen te voorkomen en duurzame inzet te borgen?

13. Monitoring en evaluatie

Monitoring is belangrijk om de continuïteit te borgen en aanpassingen te maken waar nodig. Om zo het juiste aanbod aan de vraag op dat moment te kunnen geven, rekening houdend met de toekomst.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Er wordt op verschillende manier in het plangebied gemonitord. Ten eerste wordt gekeken of het aanbod aan deelauto's/deelbakfietsen voldoende is en of het gebruik naar behoren is. Daarnaast wordt er gekeken of de voertuigen op de juiste manier gebruikt en gesteld worden, zodat er optimaal gebruik kan worden gemaakt van de deel-mobiliteit zonder dat er overlast plaatsvindt. Dit wordt geborgd door de aanbieder van de deelvoertuigen.

Tip voor ontwikkelaar

Er dient minimaal 2-jaarlijks gemonitord te worden op de volgende punten:

- Aantal individuele inwoners dat gebruik maakt van de deelvoertuigen?
- Bezettingspercentages van de voertuigen?
- Gemiddelde rit-duur en -lengte per voertuig type.
- Aantal keren dat een inwoner heeft misgegrepen op een voertuig en aanvullend vervoer moest worden geregeld?

Toetsingskader gemeente

Wordt er gemonitord? Krijgt de gemeente inzicht in de monitoring?

De gemeente dient op zijn minst inzicht te krijgen in de volgende parameters:

- Intentieovereenkomst met aanbieder waarin het businessmodel en plan van aanpak duidelijk zijn;
- Aantal individuele inwoners dat gebruik maakt van de deelvoertuigen?
- Bezettingspercentages van de voertuigen?
- Gemiddelde rit-duur en -lengte per voertuig type;
- Aantal keren dat een inwoner heeft misgegrepen op een voertuig en aanvullend vervoer moest worden geregeld?

14. Bijsturen

Het is belangrijk om inzichtelijk te hebben wat de alternatieven zijn mocht het originele plan niet werken. Om zo de continuïteit van de deelmobiliteit te borgen en overlast in de omgeving te beperken.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Als er blijkt dat er onvoldoende deelauto's of deelbakfietsen beschikbaar zijn (de vraag naar deelmobiliteit in het gebied te hoog is) worden er reguliere parkeerplaatsen beschikbaar gesteld voor deelvoertuigen. Dit is mogelijk omdat het gebruik dermate hoog is dat er andere parkeerplaatsen vrij zijn gekomen.

Indien er te weinig gebruik wordt gemaakt van de deelmobiliteit (geen rendabele businesscase) worden er maatregelen genomen om het gebruik te stimuleren. Voorbeelden daarvan zijn in samenspraak met de gemeente kijken of er parkeerregulering in het gebied ingevoerd kan worden. Indien er teveel gebruik wordt gemaakt van de deelmobiliteit (te weinig deelauto's beschikbaar voor gebruik) worden er maatregelen genomen om het aantal deelauto's te verhogen. Voorbeelden daarvan zijn in samenspraak met de gemeente kijken of er plaatsen voor deelauto's toegevoegd kunnen worden.

Tip voor ontwikkelaar

Er is momenteel nog veel onzeker over de toekomstvastheid van deelmobiliteit. Zorg dat er een bepaalde vorm van flexibiliteit in het plan is ingebouwd afhankelijk van het aantal maatregelen waarop het gebruik kan worden afgedwongen of niet.

Toetsingskader gemeente

Zijn er adequate mogelijkheden om bij te sturen opgenomen in het plan?

Als het beoogde resultaat uitblijft heeft dat als mogelijk gevolg dat de parkeerdruk in de openbare ruimte in het gebied en de omliggende straten wordt verhoogd. Met een terugvaloptie kan dit worden afgedekt. De terugvaloptie bestaat uit een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (inclusief 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.

15. Benodigdheden voor resultaat

Voor een goede gebiedsontwikkeling is goede afstemming en samenwerking tussen de ontwikkelaar en de gemeente noodzakelijk. Daarom is het belangrijk om inzicht te hebben in de behoefte van de ontwikkelaar t.a.v. mobiliteit om bovenstaande maatregelen goed te laten functioneren.

Voorbeeld invulling mobiliteitsplan

Rondom het plangebied zorgen dat er weinig (gratis) alternatieven zijn om te parkeren. Bij weinig parkeermogelijkheden zijn bezoekers en bewoners geneigd eerder gebruik te maken van deelmobiliteit of andere duurzame vervoersmiddelen.

Toetsingskader gemeente

Kan de gemeente voldoen aan de behoeften van de ontwikkelaar?

BIJLAGE 9: Standaard format parkeerbalans

Berekening parkeervraag volgens CROW 744																								
				Aanwezigheidspercentage per dagdeel									Benodigd aantal parkeerplaatsen											
Activiteit	Aantal/ omvang	Norm/ unit of 100 m2	Aantal pp totaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond 1)	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond 1)	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	
Woningen bewoners			0	60	60	90	100	80	70	70	75	80	75	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Woningen bezoekers			0	40	50	75	0	70	60	100	100	100	90	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Kantoor/bedrijven			0	100	100	5	0	5	60	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Commerciële dienstverle- ning 2)			0	100	100	5	0	75	100	5	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Detailhandel 3)			0	30	60	10	0	75	60	60	100	0	60	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Grootschalige detailhandel 3) 4)			0	30	60	70	0	80	60	70	100	0	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Fullservice supermarkt			0	50	60	40	0	80	80	80	100	40	60	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Sportfuncties binnen			0	50	50	100	0	100	40	100	100	100	75	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Sportfuncties buiten			0	25	25	50	0	50	25	50	100	25	100	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Bioscoop/theater/podium/ enzovoort			0	5	40	50	0	50	40	100	40	100	40	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Religiegebouw (afhanke- lijk van activiteiten)			0	10	30	50	40	0	30	10	100	10	100	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Sociaal medisch: arts/the- rapeut/consultatiebureau			0	100	100	10	0	10	75	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis			0	100	100	50	25	50	100	50	100	100	100	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers			0	100	100	40	5	40	100	40	40	40	40	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ziekenhuis medewerkers			0	100	100	40	10	40	100	40	20	20	20	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Restaurant 5)			0	30	40	80	0	80	60	90	70	100	40	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Dagonderwijs			0	100	100	0	0	0	100	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Avondonderwijs			0	0	0	100	0	100	0	100	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Totaal														0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

BIJLAGE 10: Inspraakreacties en beantwoording en overige wijzigingen

De Parkeernota heeft van 12 maart tot en met 24 april 2025 ter inzage gelegen voor inspraak.

Er zijn in totaal 2 zienswijzen ontvangen.

Hieronder is een overzicht van de reacties en vervolgens beantwoording door de Gemeente weergegeven.

In de onderstaande tabel worden de inspraakreacties weergegeven, samen met de bijbehorende beantwoording door de gemeente:

Zienswijze 1:

1a. Gebiedsindeling

De omgeving van het Zorgcentrum Boskoop aan de Boezemlaan is in de concept-parkeernota ingedeeld in gebied 2f met als kenmerk: *weinig stedelijk*. Ten onrechte is geen rekening gehouden met de specifieke parkeerbehoefte rondom dit zorgcentrum.

Het verzoek is om de omgeving van dit zorgcentrum aan te wijzen als gebied met dezelfde parkeerbehoefte als centrum Boskoop met als kenmerk: *(matig) stedelijk*.

Reactie op 1a:

De Boezemlaan ligt aan de rand van Boskoop en op geruime afstand van winkelfuncties. Alleen het openbaar vervoer (trein) is dichtbij. Het is daarom niet passend om deze omgeving te wijzigen van weinig stedelijk naar (matig) stedelijk, omdat de voorzieningen die

daarbij horen niet aanwezig zijn. De indeling sluit ook aan bij de CBS-cijfers over het gemiddelde autobezit.

De Parkeernota ziet op nieuwbouw of herontwikkeling en gaat niet over parkeernormen in reeds bestaande gebieden. Als nu een woonzorglocatie zou worden ontwikkeld aan de Boezemlaan zou daarvoor dus de (nieuwe) norm gelden die op basis van gebied 2f voor een woonzorglocatie van toepassing is. Het wijzigen van het gebied in (matig) stedelijk leidt in de bestaande situatie niet ineens tot meer parkeerplaatsen. Het zorgt voor een andere norm bij nieuwbouw of herontwikkeling.

1b. Parkeerplaatsen voor elektrische en conventionele auto's

Het aantal hiervoor gereserveerde parkeerplaatsen hoeft volgens de concept-parkeernota niet te worden opgeteld bij de reguliere hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen. Anders geformuleerd: de voor elektrische auto's gereserveerde parkeerplaatsen gaan ten koste van parkeerplaatsen voor andere voertuigen.

Reactie op 1b:

De parkeerplaatsen voor het laden van elektrische auto's zijn inderdaad onderdeel van de berekende parkeerbehoefte. De plekken zijn iets minder uitwisselbaar, omdat alleen elektrische voertuigen van die plekken gebruik mogen maken.

We zien op dit moment vanuit de praktijk geen aanleiding extra plekken toe te kennen, en volgen op dit punt de landelijke richtlijnen van het CROW, waarbij parkeerplaatsen een aandeel zijn van het totaal

(wat gunstiger is voor de elektrische auto dan erbij optellen). De Gemeente bepaalt afhankelijk van locatie en de ontwikkelingen op dit gebied welk percentage aangehouden moet worden. “De CROW-percentages kunnen wel als maximum beschouwd worden.”, zo is te lezen in de ontwerp-Parkeernota 2025. We sturen erop dat er ook voldoende parkeerplaatsen zijn voor conventionele voertuigen. NB: er wordt vanuit energieleveranciers met een financiële prikkel gestuurd op het niet onnodig laten staan van een elektrische auto, nadat het laden is voltooid.

1c. Voorzieningen bij gereserveerde plaatsen voor elektrische auto's

De eisen aan parkeerplaatsen die voor elektrische auto's worden gereserveerd zouden moeten worden aangevuld met een eis om bij elk van die parkeerplaatsen ook een opslagcapaciteit voor elektriciteit (bijvoorbeeld een wijkbatterij) te realiseren.

Reactie op 1c:

Dit onderwerp valt buiten de scope van een Parkeernota die normen stelt voor auto- en fietsparkeren waarop aantallen bepaald worden.

Ter toelichting het volgende:

Een wijkbatterij of vergelijkbare oplossing heeft toegevoegde waarde als de stroom die erin wordt opgeslagen lokaal duurzaam wordt opgewekt. (Publieke) laadpalen zijn echter aangesloten op het reguliere stroomnet. Dan zouden naast een wijkbatterij ook eisen gesteld moeten worden aan de wijze waarop de stroom wordt opgewekt (bijv. door de ontwikkelaar te verplichten zonnepanelen op het dak

te leggen waarvan de opbrengst ten goede komt aan de wijkbatterij voor laadpalen). Bovendien zijn de ontwikkelingen in batterijopslag nog volop gaande en zijn er nog geen betaalbare, betrouwbare standaardoplossingen voor wijkbatterijen waarmee het te vroeg zou zijn om dit als eis op te nemen.

Eindconclusie:

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de ontwerp-Parkeernota 2025.

Zienswijze 2:

In "de ontwerp-parkeernota" voorziet u niet in een mogelijkheid om een parkeervergunning te kopen voor het tijdelijk parkeren tijdens het (overdag) laden van de auto.

Reactie op zienswijze 2:

Voor nieuwe ontwikkelingen moeten ontwikkelaars volgens de ontwerp-Parkeernota 2025 ook inplanbaar voorzien in laadinfrastructuur. En dat beleid voert de gemeente ook bij parkeren op eigen terrein waarbij bewoners worden geacht op eigen terrein te parkeren én te laden.

Parkeervergunningen, maar ook invoeren van blauwe zones, betaald parkeren of parkeerverbodsborden zijn voorbeelden van parkeerregulering. Zie paragraaf 12.1 van de ontwerp-Parkeernota. De parkeernota benoemt de mogelijkheid van het invoeren van parkeerregulering, maar gaat niet over wie wel of geen parkeervergunning krijgt.

Wie wel of geen vergunning krijgt is geregeld in een aparte parkeer-verordening, te weten: 'Parkeerverordening en Verordening parkeer-belastingen'. Alhoewel uw idee sympathiek is qua duurzaamheid en u op rustige momenten kan laden en daarmee geen laadplek bezet tijdens de aanwezigheidspieken van bewoners, is er op dit moment geen aanleiding en is het niet wenselijk om daar een aparte vergunning voor te introduceren.

Woonforte stond en staat op het standpunt dat bij bestaande locaties er niet in in pandige laadinfrastructuur wordt voorzien vanwege risico's van brandveiligheid et cetera. Bij nieuwe ontwikkelingen zullen ze ook aan deze eis uit de Parkeernota moeten gaan voldoen. Op de volgende tijden is er gelegenheid (buiten de tijden voor betaald parkeren) om te laden:

- Op zondagen;
- Op officiële feestdagen;
- Van maandag t/m zaterdag vóór 9.00u;
- Van maandag t/m donderdag en zaterdag ná 18.00u en vrijdag ná 21.00 uur.

Eindconclusie:

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van de ontwerp-Parkeernota 2025.

Er zijn ten opzichte van de ontwerp-Parkeernota enkele wijzigingen doorgevoerd:

H5 Slimme en duurzame mobiliteit, 7.2 Maatwerk, 12.1 Parkeer-regulering: in de ontwerp-Parkeernota 2025 ontbrak nog een hyperlink naar digitale kaarten.

Aanpassing: hyperlink is ingevoegd.

Fietseisen, Bijlage 3.2, 'Hart-op-hart afstand en gangpaden' en 'Afwijkende fietsen':

tegenstrijdige eisen hart-op-hartmaat stallingssystemen voor de fiets 500 en 800 mm.

Aanpassing: er is 800 mm in plaats van 500 mm gehanteerd.

Fietseisen, Bijlage 3.2, 'Geen trappen voor zware fietsen':

onduidelijk wat onder 'zware fietsen' werd verstaan'. Voor deze categorie is een trap niet toegestaan, maar zijn hellingbanen vereist.

Aanpassing: aangevuld welke categorieën fietsen onder 'zwaar' vallen en welke soorten niet.

Fietseisen, Bijlage 3.2, 'Afwijkende fietsen':

geen lengtemaat opgenomen.

Aanpassing: aangevuld met lengte van 2750 mm en opgenomen dat er geen vakindeling voor afwijkende fietsen mag worden toegepast.

Autoparkeernormen, Bijlage 4.1:

in de ontwerp-Parkeernota 2025 was de 0,1 korting vanwege duurzame mobiliteit numeriek zichtbaar, zodat dit transparant was voor de inspraak en in de besluitvorming om de ontwerpnota vrij te geven.

Aanpassing: de korting is nu nog visueel zichtbaar en met een voetnoot toegelicht, zodat verschil met gemiddelde kencijfers van het CROW zichtbaar is/blijft.

Gemeente Alphen aan den Rijn

Stadhuisplein 1
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn

Telefoon

14 0172

Mail

Gemeente@alphenaandenrijn.nl

Website

www.alphenaandenrijn.nl