



Parkeernormen Rivium

Actualisatie 2025

Colofon

Nota Parkeernormen Rivium 2025
Gemeente Capelle aan den IJssel

Versie 27 mei 2026

Inhoudsopgave

1	Introductie	5
1.1	Parkeernormen voor Rivium	5
1.2	Doel	5
1.3	Actualisatie 2025	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Beleidsuitgangspunten en juridisch kader	7
2.1	Beleidsuitgangspunten	7
2.2	Juridisch kader	8
2.3	Overgangsregeling	8
3	Uitgangspunten voor het toepassen van de parkeernormen voor de auto.....	9
3.1	De toepassing van parkeernormen voor de auto	9
3.2	Gebiedsindeling	9
3.3	Bepaling autoparkeernormen	10
3.4	Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik	11
3.5	Toewijzen parkeerplaatsen	12
3.6	Parkeren voor bezoekers	12
3.7	Parkeren op eigen terrein	13
3.8	Minimumnorm en maximumnorm	13
3.9	Wat als er geen parkeernorm is?	13
3.10	Afronding	15
3.11	Parkeren voor gehandicapten	15
3.12	Parkeervoorzieningen EV Ready	15
3.13	De definitie van een parkeerplaats	16
3.14	Rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer	16
4	Uitgangspunten voor het toepassen van de parkeernormen voor de fiets... 18	
4.1	De toepassing van de parkeernormen voor de fiets	18
4.2	Gemeenschappelijke stalling voor appartementen	18
4.3	Maak nieuwe autogarages altijd fietstoegankelijk	18
5	Stappenplan voor het bepalen van de parkeerbalans	19
5.1	Stap 1: Bepalen van de toe te passen parkeernormen	19
5.2	Stap 2: Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte	19
5.3	Stap 3: Bepalen van de parkeereis	19
5.4	Stap 4. Opstellen van de parkeerbalans	20
5.5	Stap 5. Beoordeling balans en vastleggen afspraken	21

Bijlagen 22

Bijlage 1: Gebiedsindeling

Bijlage 2: Parkeernormen auto

Bijlage 3: Parkeernormen fiets

Bijlage 4: Inrichtingseisen van een fietsenstalling

1 Introductie

1.1 Parkeernormen voor Rivium

Gemeente Capelle aan den IJssel en eigenaren in het gebied werken aan de transformatie van Rivium. Van het bedrijven- en kantorenpark naar een nieuwe, levendige, hoogstedelijke stadswijk aan de Nieuwe Maas, met een combinatie van wonen, werken en voorzieningen.

Op 29 september 2020 stelde de gemeenteraad het Gebiedspaspoort 2.0 vast, inclusief de Mobiliteitsaanpak Rivium 2020 – 2030 en de Nota Parkeernormen Rivium. Hiermee zijn de kaders vastgesteld voor de manier waarop we invulling willen geven aan de mobiliteitsopgave voor Rivium, zowel ten aanzien van de (multimodale) bereikbaarheid als parkeren.

De mobiliteitsambitie voor Rivium – zoals die is vastgelegd in deze documenten – is hoog. In Rivium wordt gestreefd naar een lager aandeel van de auto in de verplaatsingen. Op deze manier creëren we aantrekkelijke nieuwe wijk, waar we inzetten op uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer, met de fiets en te voet. Door hoogwaardige voorzieningen binnen de nieuwe wijk voor lopen, fiets en OV en goede verbindingen van en naar Rivium, creëren we een alternatief voor de auto. Een relatief laag autobezit en autogebruik is een vereiste om de bereikbaarheid van de nieuwe wijk in de toekomst te garanderen, een leefbare wijk te creëren en om de ontwikkeling haalbaar te maken.

Dit vraagt om een integrale aanpak. Met goede voorzieningen voor lopen, fiets, openbaar vervoer en ook deelmobiliteit bieden we een alternatief voor het bezit en gebruik van een eigen auto. Lage, gemaximaliseerde parkeernormen zijn hiervan vervolgens ook een belangrijk onderdeel, zodat bewoners en bezoekers ook werkelijk kiezen voor de alternatieven. Op die manier is er sprake van elkaar ondersteunende 'push' en 'pull'-maatregelen.

Vanuit deze hoge mobiliteitsambitie zijn de parkeernormen voor Rivium opgesteld. Deze zijn significant lager de parkeernormen die voor de rest van de gemeente worden gehanteerd. De parkeernormen voor Rivium – voor auto en fiets – en de manier waarop deze moeten worden toegepast, zijn vastgelegd in deze Nota Parkeernormen.

1.2 Doel

Deze Nota Parkeernormen Rivium heeft tot doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen in Rivium voldoende parkeergelegenheid te garanderen. Met een parkeerbalans moet worden aangetoond dat hieraan wordt voldaan. Aan de hand van deze parkeernormen kunnen nieuwe ontwikkelingen in het Rivium getoetst worden op het aspect parkeren. De parkeernormen voor het Rivium hebben betrekking op auto en fiets.

1.3 Actualisatie 2025

Deze Nota Parkeernormen Rivium, actualisatie 2025, is een verdere aanvulling en actualisatie van de Nota Parkeernormen Rivium uit 2021. Aanleiding voor deze actualisatie lag in de constatering dat in de vorige nota enkele functies ontbraken en het niet duidelijk was hoe te komen van een parkeernorm naar een goede berekening van de parkeerbehoefte.

In deze geactualiseerde versie zijn daarom enkele functies toegevoegd, die in de vorige versie ontbraken en in deze versie is meer uitvoerig beschreven op welke manier met de parkeernormen moet worden gerekend. De parkeernormen die in de vorige versie van de Nota Parkeernormen Rivium al waren opgenomen zijn in deze versie niet aangepast.

1.4 Leeswijzer

De Parkeernormen Rivium, actualisatie 2025, is als volgt samengesteld.

- Hoofdstuk 2 gaat in op de beleidsuitgangspunten en het juridisch kader
- Hoofdstuk 3 gaat in op het toepassen van de parkeernormen voor de auto
- Hoofdstuk 4 gaat in op het toepassen van de parkeernormen voor de fiets
- Hoofdstuk 5 beschrijft het stappenplan voor het opstellen van een parkeerbalans

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

2 Beleidsuitgangspunten en juridisch kader

2.1 Beleidsuitgangspunten

De basis voor het mobiliteitsbeleid, inclusief parkeren, in Rivium is vastgelegd in het Gebiedspaspoort 2.0 Rivium en de daarbij behorende Mobiliteitsaanpak Rivium 2020-2030. Daarin staat beschreven wat de mobiliteitsambities en uitgangspunten zijn voor de transformatie van Rivium naar een nieuwe, levendige, hoogstedelijke stadswijk, en op welke manier die ambities worden gerealiseerd.

Voorliggende Nota Parkeernormen Rivium vormt de concrete vertaling van de in het Gebiedspaspoort 2.0 en de Mobiliteitsaanpak beschreven hoge mobiliteitsambities naar de concrete parkeernormen voor auto en fiets en de toepassing daarvan.

Deze integrale aanpak, waarin we de alternatieven voor de auto zo aantrekkelijk mogelijk maken en dat ondersteunen met passende parkeernormen, leidt tot de (naar verhouding) lage parkeernormen, zoals die in deze nota zijn opgenomen.

Ook in ruimtelijke uitgangspunten wordt deze strategie ondersteund. Het Gebiedspaspoort 2.0 beschrijft de volgende uitgangspunten voor de passende parkeerstrategie, die wordt ingezet om de hoge mobiliteitsambities te realiseren:

- Voor nieuwe woningen en bedrijven binnen nieuwbouw of transformaties in Rivium: het hanteren van lagere parkeernormeringen voor auto's. Deze lage normen zijn praktisch uitvoerbaar door het samenhangende pakket aan mobiliteitsmaatregelen.
- Bijzonder aspect van de normering is dat daarin van de ontwikkelaars wordt verlangd dat zij substantieel investeren in HOV met een reductie van de norm tot gevolg, en dat hen wordt gevraagd ook te investeren in, fiets en/of MaaS en deelmobiliteit, waardoor een verdere reductie op de norm wordt gerealiseerd (en dus minder ruimtebeslag en kosten voor parkeerplaatsen);
- Het vrij van parkeerplaatsen maken van de openbare buitenruimte van geheel Rivium, waarbij de vrijgekomen ruimte wordt benut voor voetgangers, (beperkt) fietsparkeren en groen;
- Uitgangspunt is dat parkeren voor bewoners en bezoekers in parkeervoorzieningen binnen de nieuwe bouwblokken wordt ondergebracht, met parkeren niet zichtbaar aanwezig binnen de Stadsblokken, en beperkt binnen de Parkblokken en het Maasplein;
- De inzet is ten minste 20% van de parkeervraag op te vangen door deelmobiliteit;
- Het parkeren geen deel uit laten maken van de huurprijs/kooprijs van woningen. De inzet is nergens vaste/eigen parkeerplaatsen toe te wijzen (wel eventueel een parkeerrecht), uitgezonderd voor enkele specifieke doelgroepen zoals mindervaliden. Er wordt betaald per tijdseenheid voor gebruik van een beschikbare plek. Daardoor ontstaat bij bewoners meer bewustzijn over de meerkosten van parkeren. Dit komt het bewustzijn ten goede over duurzame keuzes.

Voor de volledige beschrijving van de bovenliggende uitgangspunten en ambities ten aanzien van de mobiliteitsaanpak (waaronder parkeren) wordt verwezen naar het Gebiedspaspoort 2.0 en de Mobiliteitsaanpak Rivium 2020-2030.

2.2 Juridisch kader

De werking van de voorliggende Nota Parkeernormen Rivium is geborgd via het Omgevingsplan voor Rivium. In het Omgevingsplan is vastgelegd dat de Nota Parkeernormen Rivium geldt als toetsingskader aan de hand waarvan aanvragen worden getoetst. Het betreft een dynamische verwijzing, wat betekent dat altijd de laatste door het bevoegd gezag vastgestelde versie van de Nota Parkeernormen geldt.

2.3 Overgangsregeling

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

3 Uitgangspunten voor het toepassen van de parkeernormen voor de auto

3.1 De toepassing van parkeernormen voor de auto

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

Rivium is een bestaand gebied, waar de komende jaren veel herontwikkelingen plaats gaan vinden in het kader van de transformatie. Dit houdt in er sprake zal zijn van transformatie van bestaande panden of van sloop-nieuwbouw. Niet alle functies in het gebied veranderen. Sommige gebouwen worden niet getransformeerd of worden alleen uitgebreid voor hun huidige functie. Deze parkeernota is van toepassing op het gehele gebied Rivium omdat het één gebied is met een mobiliteitsconcept dat uitgaat van het hele gebied. Deze Nota Parkeernormen Rivium heeft zowel betrekking op de auto als op de fiets.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de parkeernormen voor de auto worden toegepast bij nieuwe aanvragen van een omgevingsvergunning.

3.2 Gebiedsindeling

In figuur 1 is een kaart van het gebied waarop deze nota parkeernormen van toepassing is.



Figuur 1: gebiedsindeling voor de parkeernormering

3.3 Bepaling autoparkeernormen

De autoparkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de normen uit de Nota Parkeernormen Rivium 2021. In voorliggende nota is van een aantal functies de norm toegevoegd, waar deze ontbraken in de vorige nota. De normen voor de ontbrekende functies zijn opgesteld met dezelfde systematiek als de overige parkeernormen.

Bijzondere verlagingen van de parkeereis

Voor het bepalen van de parkeernorm voor auto's wordt uitgegaan van de normen die in bijlage 1 staan vermeld. Aanvullend hierop kunnen kortingen op de norm worden toegepast voor nabijheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), deelmobiliteit en een uitstekende fietsenstalling. Hieronder wordt ingegaan op de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om de kortingen te krijgen.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd nabij haltes van de ParkShuttle (maximaal 600 meter loopafstand) wordt de auto-parkeereis (voor bewoners en bezoekers) verminderd met 20%. In bijlage 1 is uitgewerkt voor welke functies en motieven deze korting geldt. De aanvraag wordt behandeld aan de hand van de situatie zoals die op het moment van indienen van de aanvraag Omgevingsvergunning geldt.



Figuur 2: Locaties binnen 600 meter afstand ten opzichte van de ParkShuttle-haltes Fascinatio (blauw), Rivium 1^e Straat (rood), Rivium 2^e Straat (paars) en Rivium 4^e Straat (groen).

Uitstekende Fietsenstalling

Als een ontwikkelaar ervoor zorgt dat bij een gezamenlijke interne fietsparkeervoorziening meer plaatsen worden gerealiseerd dan beleidsmatig geëist wordt, dan kan de auto-parkeereis met 10% worden verlaagd voor bewoners. Voor elke minder aangelegde autoparkeerplaats moeten minimaal twee extra fietsparkeerplaatsen worden aangelegd.

Toepassing van Deelmobiliteit, Mobilityhubs en Mobility as a Service (MaaS).

Als bij een ontwikkeling in een parkeergebied voor alle toekomstige gebruikers Deelmobiliteit, Mobilityhubs en Mobility as a Service tijdsbestendig, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, actief beschikbaar wordt gesteld, wordt de auto-parkeereis voor bewoners met maximaal 20% verlaagd. De ontwikkelaar moet aantonen dat dit geborgd is in de huur- dan wel koopovereenkomsten met de gebruikers van deze voorzieningen. Voor een deelauto wordt er van uit gegaan dat één deelautoparkeerplaats vier gewone autoparkeerplaatsen vervangt.

3.4 Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk om rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dezelfde parkeerplaats kan bijvoorbeeld overdag worden gebruikt door werknemers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door de beoogde doelgroepen gebruikt kan worden. Toegewezen parkeerplaatsen, kunnen daar geen deel van uit maken. Ook parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld werknemers of klanten die zich achter een hek bevinden, en daardoor niet openbaar toegankelijk zijn, mogen niet worden meegerekend voor het dubbelgebruik door functies die geen toegang hebben tot de parkeerplaatsen.

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

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

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

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

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

2) indien op zaterdag open: 100%; 3) indien 's avonds open: 70%; 4) indien op zondag open: 100%

3.5 Toewijzen parkeerplaatsen

Als een parkeerplaats op eigen terrein of in een afgesloten garage ligt telt de parkeerplaats mee als hij voor alle gebruikers van de betreffende voorziening toegankelijk is. Als een betreffende parkeerplaats wordt toegewezen aan één gebruiker of één groep van gebruikers dan heeft dat gevolgen voor de berekening van de parkeerbalans.

Het uitgangspunt voor parkeren in Rivium (zie hoofdstuk 2) is dat parkeerplaatsen niet aan woningen worden gekoppeld maar dat wordt betaald naar gebruik per tijdseenheid.

Desondanks kan het bij uitzondering voorkomen dat er wel parkeerplaatsen worden toegewezen. In dat geval moet de norm worden afgerond naar 1. Dit omdat dubbelgebruik op deze parkeerplaats dan niet mogelijk is. De parkeerplaats kan maar door één gebruiker worden gebruikt en niet door meerdere meer gebruikers, waarop de oorspronkelijke parkeernorm is gebaseerd.

3.6 Parkeren voor bezoekers

Voor alle functies geldt dat het bezoekers parkeren gerealiseerd moet worden op voor bezoekers toegankelijke en beschikbare parkeerplaatsen. Voor bezoek aan bewoners van

woningen zijn specifieke parkeernormen voor de bezoekers gegeven. De parkeerplaatsen die voor bezoekers worden gerealiseerd moeten ook voor bezoekers toegankelijk zijn.

Bij de verdere uitwerking van de parkeeropgave moet worden gekeken naar onderscheid van diverse doelgroepen. Zoals bijvoorbeeld de doelgroep bewoners een andere behoefte hebben dan die van bezoekers. Parkeergarages in de buurt van voorzieningen zullen, als voortvloeisel uit de specifieke parkeernormen welke bij de voorzieningen horen, deels gericht zijn op bezoekers, met bijvoorbeeld heldere verwijzing en herkenbare garages. Zoekverkeer dient voorkomen te worden.

Ten behoeve van de verdeling en regulering van vooral het bezoekers parkeren zal er een parkeerroute informatiesysteem worden gerealiseerd. Doel hierbij is het voorkomen van onnodige verkeersbewegingen door zoekverkeer en het aanbieden van parkeerplaatsen dicht bij de voorzieningen. Ook zal hierdoor voor bezoekers direct duidelijk zijn welke route men dient te volgen om de zuidelijk van de knip gelegen blokken te bereiken.

3.7 Parkeren op eigen terrein

Bij alle nieuwe aanvragen voor een omgevingsvergunning in het Rivium geldt het uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein (bijvoorbeeld in een parkeergarage) plaats vindt. Er komen geen nieuwe openbare parkeerplaatsen op straat en bestaande straatparkeerplaatsen worden weggehaald. De belangrijkste reden is dat dit ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in Rivium (zie ook hoofdstuk 2).

3.8 Minimumnorm en maximumnorm

Voor de parkeernormen zoals opgenomen in deze nota geldt dat deze zowel als minimum- als maximumnorm gelden. Dit uitgangspunt is vastgelegd in de Mobiliteitsaanpak Rivium. Dit betekent dat minder parkeerplaatsen realiseren dan het aantal op basis van de in deze nota opgenomen normen en rekenregels, niet is toegestaan, maar meer ook niet.

Initiatiefnemers kunnen een verzoek indienen om af te wijken van de maximum parkeernorm als zij daarvoor gegronde en goed onderbouwde redenen hebben. In dat geval mogen er tot maximaal 10% meer parkeerplaatsen bovenop de parkeereis worden aangelegd. De noodzaak hiervan is ter beoordeling door de gemeente en dit is geen recht op voorhand. De reden hiervoor is dat meer parkeerplaatsen niet wenselijk zijn. Dat ondermijnt het mobiliteitsconcept voor het Rivium waarin vooral wordt ingezet op nabijheid en verplaatsingen te voet, te fiets en met het openbaar vervoer. Meer parkeerplaatsen kunnen leiden tot een toename van het autogebruik wat weer kan leiden dat er meer kans is op filevorming op de omliggende wegen. En meer parkeerplaatsen ondermijnen het draagvlak voor het openbaar vervoersysteem.

3.9 Wat als er geen parkeernorm is?

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

- Mogelijk zijn er in de tussentijd bij CROW wel cijfers (parkeerkentallen) beschikbaar gekomen voor de betreffende functie. Deze kunnen in dat geval worden gehanteerd.

- Er vindt onderzoek plaats naar de parkeervraag van eenzelfde functie op een vergelijkbare locatie, op basis waarvan tot een goede (referentie) onderbouwing wordt gekomen.
- De parkeernorm die geldt voor de meest vergelijkbare functie waarvoor wel normen zijn opgenomen, wordt gehanteerd.

3.10 Afronding

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

5,04 = 5,0 = 5 parkeerplaatsen

5,05 = 5,1 = 6 parkeerplaatsen

5,06 = 5,1 = 6 parkeerplaatsen

3.11 Parkeren voor gehandicapten

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

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

3.12 Parkeervoorzieningen EV Ready

Collectieve parkeervoorzieningen op eigen terrein bij nieuwbouw of transformatie moeten in voldoende mate voorbereid zijn op het kunnen laden van elektrische voertuigen (EV Ready).

De initiatiefnemer moet een EV plan aan de gemeente Capelle aan den IJssel kunnen overleggen, waaruit blijkt dat:

- Op iedere autoparkeerplaats horend bij de ontwikkeling, laadinfrastructuur gerealiseerd *kan* worden, direct bij oplevering of eventueel later in de tijd, zonder dat hiervoor bouwkundige aanpassingen noodzakelijk zijn. Bij gebleken behoefte dient de eigenaar dit aantal uit te breiden;
- Een netaansluiting gerealiseerd wordt met voldoende capaciteit. Daaronder wordt verstaan dat gelijktijdig laden mogelijk is op ten minste 20% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen. Het verdient aanbeveling IT-oplossingen toe te voegen als een Smartgrid, zodat de auto's ook eventueel energie terug kunnen geven aan het net.

3.13 De definitie van een parkeerplaats

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

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

3.14 Rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer

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

De initiatiefnemer

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

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

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

De gemeente

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

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

4 Uitgangspunten voor het toepassen van de parkeernormen voor de fiets

4.1 De toepassing van de parkeernormen voor de fiets

Het is belangrijk dat bewoners, werknemers, bezoekers, klanten en anderen in Rivium hun fiets goed kunnen stallen. Goede stallingsvoorzieningen zijn een belangrijk onderdeel van de fietsinfrastructuur waarmee we een hoogwaardig alternatief voor de fiets willen bieden. Dat betekent onder meer dat er voldoende stallingsplek is, dat fietsparkeerplaatsen ruim genoeg zijn om de fiets goed neer te kunnen zetten en dat de stalling op een logische plaats staat ten opzichte van de bestemming. De parkeernormen voor de fiets zijn deels overgenomen uit de Parkeernormen Rivium 2021 en waar nodig aangevuld.

4.2 Gemeenschappelijke stalling voor appartementen

Bewoners in het Rivium moeten hun fiets kunnen stallen in een collectieve stalling binnen het bouwblok. Het is belangrijk dat deze fietsenstallingen zo veel mogelijk op de begane grond zijn en makkelijk toegankelijk zijn voor bewoners en eventueel bezoekers. Voor de vormgeving van deze stalling zijn er in bijlage 4 van de deze nota eisen gesteld.

Fietsparkeren voor bezoekers van woningen en voorzieningen dient plaats te vinden in gebouwde openbaar toegankelijke fietsparkeervoorzieningen. In gevallen dat dit niet volledig mogelijk is mag maximaal 20% van de benodigde fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden in de openbare ruimte. 80% dient te zijn gerealiseerd in de eerder vernoemde, gebouwde openbare fietsparkeervoorziening.

4.3 Maak nieuwe autogarages altijd fietstoegankelijk

Dit voorstel is feitelijk een aanvullende ontwerpeis voor nieuwe gebouwde (collectieve) autogarages: maak deze ook toegankelijk voor de fiets en andere tweewielers en houdt de scheiding tussen beide delen flexibel. Deze eis is niet direct van invloed op de parkeereis, maar geeft wel belangrijke flexibiliteit voor de toekomst. Met deze ontwerpeis kan beter worden ingespeeld op veranderingen in de voertuigkeuze. Daarnaast maakt deze eis de functionele invulling van het gebouw ook groter, wanneer een nieuwe functie om een andere verhouding van auto's en fietsen vraagt.

5 Stappenplan voor het bepalen van de parkeerbalans

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

5.1 Stap 1: Bepalen van de toe te passen parkeernormen

Capelle aan den IJssel hanteert in haar parkeernormering voor Rivium een gebiedsgerichte benadering zoals beschreven in hoofdstuk 3. De parkeernorm voor een functie is de basisnorm die is genoemd in bijlage 1. Afhankelijk van de omstandigheden kan ervoor gekozen worden om een korting op de parkeernorm voor een functie toe te passen. Een korting op de autoparkeernorm kan gegeven worden als een functie in de buurt is van Hoogwaardig Openbaar Vervoer, er Deelmobiliteit en MaaS wordt toegepast en/of bij een uitstekende fietsenstalling. De voorwaarden om korting toe te passen op de autoparkeernorm staan beschreven in paragraaf 3.3. Daarnaast moet bij deze stap worden bepaald wat het bezoekers- en het bewoners en/of werknemersdeel is van de norm bij zowel het auto als fietsparkeren.

5.2 Stap 2: Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

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

5.3 Stap 3: Bepalen van de parkeereis

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

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

mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de normatieve parkeerbehoefte.

De parkeereis wordt berekend door voor iedere functie, de in stap 2 bepaalde normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de voor die functie geldende aanwezigheidspercentages (zoals opgenomen paragraaf 3.4) en de uitkomsten van de afzonderlijke functies voor elk dagdeel bij elkaar op te tellen. Het dagdeel waarvoor de hoogte waarde geldt, is het drukste en daarmee maatgevende moment en bepaalt de parkeereis.

In alle gevallen moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. De parkeerplaatsen die in aanmerking komen voor dubbelgebruik moeten zich in één afgesloten gebied bevinden, zoals een parkeergarage. Deze parkeerplaatsen moeten voor iedereen die in dit gebied mag parkeren beschikbaar zijn. Alle doelgroepen waarvoor de parkeergarage bestemd is moeten van de parkeergarage gebruik kunnen maken. Het is aan de initiatiefnemer om een voorstel te doen voor de toegankelijkheid van de parkeergarages voor die doelgroepen.

Deelauto's dienen een eigen, vaste, bij voorkeur goed zichtbare parkeerplek te hebben en deze plaatsen komen niet in aanmerking voor dubbelgebruik.

5.4 Stap 4. Opstellen van de parkeerbalans

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

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

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

- Nieuw te realiseren leggen parkeerplaatsen op het eigen terrein als onderdeel van de nieuwe ontwikkeling, bijvoorbeeld in een parkeergarage.
- Als bij de oorspronkelijke bouwvergunning geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn meegenomen, maar er op dit moment wel wordt geparkeerd in de openbare ruimte, dan mogen deze parkeerplaatsen niet meetellen in de aanbodzijde van de parkeerbalans.
- Gebruik van parkeerplaatsen op privéterrein van derden. De initiatiefnemer moet in dit geval op basis van een koop- of huurovereenkomst (inclusief kettingbeding) aantonen hoeveel parkeerplaatsen worden afgenomen voor een periode van minimaal 20 jaar. Deze parkeerplaatsen dienen aantoonbaar toegankelijk te zijn voor de gebruikers van de beoogde ontwikkeling, rekening houdend met de geldende maximale loopafstanden. Onderdeel van de onderbouwing is een door een onafhankelijk deskundige opgestelde rapportage van de huidige bezettingsgraad en beschikbaarheid van de private parkeervoorziening.

5.5 Stap 5. Beoordeling balans en vastleggen afspraken

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

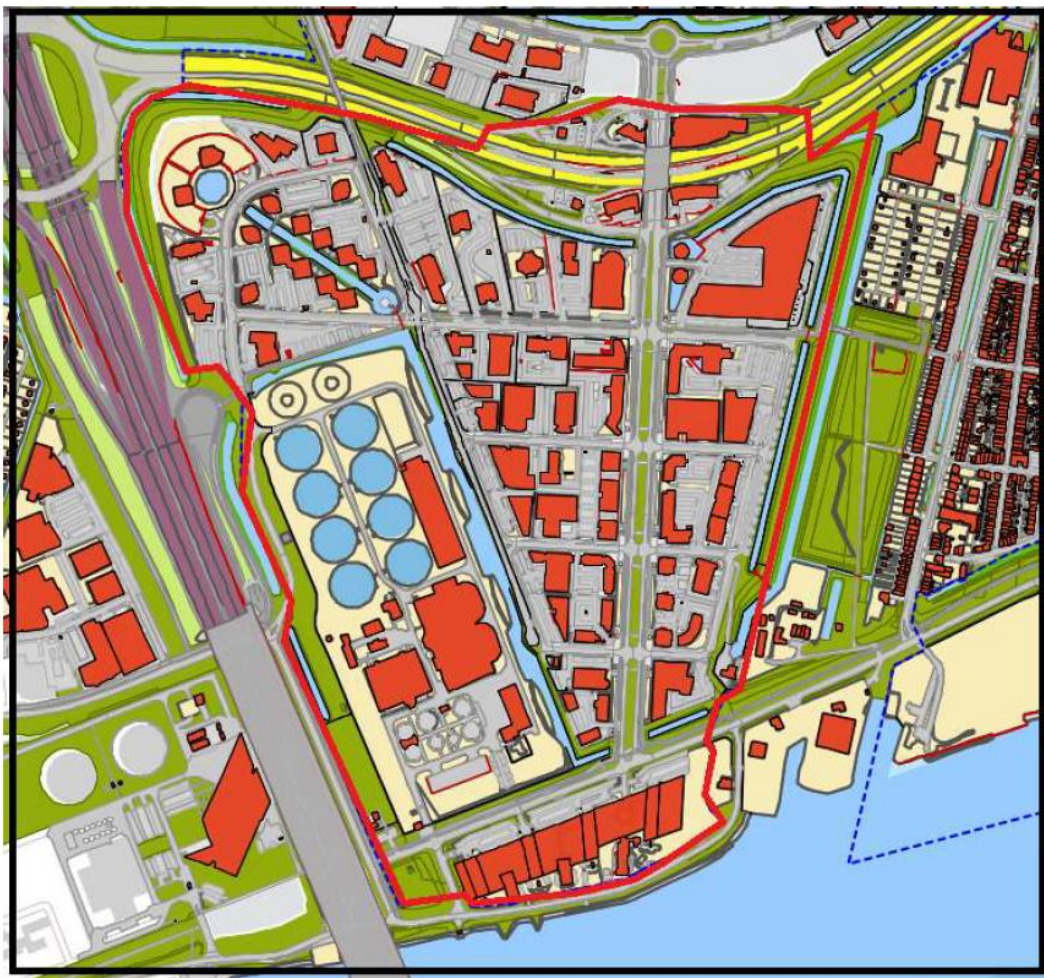
Op verzoek van de gemeente overlegt de initiatiefnemer aanvullende gegevens, indien de gemeente aangeeft deze nodig te hebben om te komen tot een volledige beoordeling.

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

Bijlagen

Bijlage 1:	Gebiedsindeling
Bijlage 2:	Parkeernormen auto
Bijlage 3:	Parkeernormen fiets
Bijlage 4:	Inrichtingseisen fietsenstalling

Bijlage 1 – Gebiedsindeling



Bijlage 2 – Parkeernormen auto

Wonen

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor woonfuncties weergegeven. De parkeernorm is afhankelijk van de omvang van de woning. De daarbij gehanteerde maat is de Gebruiksoppervlakte (GBO of GO). De gebruiksoppervlakte wordt vastgesteld volgens de NEN 2580. De GBO is in principe het totale vloeroppervlakte tussen de omsluitende wanden minus vaste obstakels van omvang (voor verdere informatie; zie de NEN 2580).

In onderstaande tabel zijn per woning het bewonersdeel en het bezoekersdeel afzonderlijk weergegeven. Het bezoekersdeel is dus geen onderdeel van het bewonersdeel. Bezoekersdeel en bewonersdeel samen vormen de totale parkeernorm.

Woningtype	Type	Norm	Korting HOV	Korting Deelmobiliteit	Korting extra fietsenstalling
Appartement < 50 m2	Bewoners	0,4	20%	20%	10%
	Bezoekers	0,3	20%	0%	0%
Appartement 51 - 80 m2	Bewoners	0,4	20%	20%	10%
	Bezoekers	0,3	20%	0%	0%
Appartement 81 - 100 m2	Bewoners	0,6	20%	20%	10%
	Bezoekers	0,3	20%	0%	0%
Appartement 101 - 120 m2	Bewoners	0,9	20%	20%	10%
	Bezoekers	0,3	20%	0%	0%
Appartement 121 - 160 m2	Bewoners	0,9	20%	20%	10%
	Bezoekers	0,3	20%	0%	0%
Appartement > 160 m2	Bewoners	1,1	20%	20%	10%
	Bezoekers	0,3	20%	0%	0%
Aanleunwoning/serviceflat	Bewoners	0,4	20%	20%	10%
	Bezoekers	0,3	20%	0%	0%
Kamerverhuur, per kamer	Bewoners	0,3	20%	20%	10%
	Bezoekers	0,2	20%	0%	0%
Studentenwoning/kamer	Bewoners	0,0	20%	20%	10%
	Bezoekers	0,1	20%	0%	0%

Werken

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor de functie werken weergegeven.

Voor kantoren wordt onderscheid gemaakt tussen kantoren zonder baliefunctie (administratief en zakelijk, parkeervraag met name van personeel en enig bezoek) en kantoren met baliefunctie (dienstverlening met bezoekende klanten). Kantoren met baliefunctie hebben een hogere parkeernorm door het grotere aantal bezoekers/klanten.

Als uit de aanvraag niet duidelijk is welke van de twee functies het betreft, of als gebruik als kantoor met baliefunctie niet wordt uitgesloten, dan dient hiervan te worden uitgegaan.

Voor alle functies betreft het de parkeernorm per 100 m2 BVO.

Werken	Norm	Korting HOV	Korting Deelmobiliteit	Korting extra fietsenstalling
Commerciële dienstverlening/ kantoor met balie	1,1	20%	20%	10%
Bezoekers	0,3	0%	0%	0%
Kantoor (geen balie)	0,85	20%	20%	10%
Bezoekers	0,05	0%	0%	0%
Bedrijfs- verzamelgebouw	0,95	20%	20%	10%
Bezoekers	0,15	0%	0%	0%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	1,5	20%	20%	10%
Bezoekers	0,1	0%	0%	0%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	0,5	20%	20%	10%
Bezoekers	0,1	0%	0%	0%

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

De weergegeven norm is voor personeel en bezoek samen, dus de totale norm.

	Eenheid	Norm	Korting HOV	Korting Deelmobiliteit	Korting extra fietsenstalling
Huisartsenpraktijk	Behandeltkamer	2,1	20%	0%	10%
Apotheek	Locatie	2,7	20%	0%	10%
Fysiotherapie	Behandeltkamer	1,1	20%	0%	10%
Consultatiebureau	Behandeltkamer	1,2	20%	0%	10%
Tandartspraktijk	Behandeltkamer	1,7	20%	0%	10%
Gezondheidscentrum	Behandeltkamer	1,5	20%	0%	10%
Ziekenhuis	100m2 bvo	1,4	20%	0%	10%
Kerk/moskee/tempel	Zitplaats	0,1	20%	0%	10%
Verpleeg/verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,5	20%	0%	10%

Winkelen en boodschappen

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor de groep winkelen en boodschappen weergegeven. Het bezoekersaandeel is weergegeven als percentage en onderdeel van de weergegeven normen. Voor de meer uitgebreide beschrijving van de hier genoemde functies en voorbeelden wordt verwezen naar CROW-publicatie Parkeerkencijfers.

Voor alle functies betreft het de parkeernorm per 100 m2 BVO.

	Norm	Korting HOV	Korting Deelmobiliteit	Korting extra fietsenstalling
Wijkcentrum	3,1	20%	0%	10%
Buurtsupermarkt	1,6	20%	0%	10%
Detailhandel/speciaalzaak	3,1	20%	0%	10%
Full service supermarkt	2,9	20%	0%	10%
Grote supermarkt	5,6	20%	0%	10%

Horeca en recreatie

Voor restaurants etc. dient het terrasoppervlakte te worden meegerekend in de bepaling van het oppervlakte (BVO). Voor een fastfoodrestaurant geldt dat de norm voor een restaurant kan worden gebruikt, omdat het aantal gelijktijdig aanwezige bezoekers en het verplaatsingsgedrag vergelijkbaar zijn.

Voor de functies hotel en shortstay geldt de parkeernorm per 10 kamers. Voor de functies café/bar/cafetaria en restaurant betreft het de parkeernorm per 100 m2 BVO.

	Norm	Korting HOV	Korting Deelmobiliteit	Korting extra fietsenstalling
1* hotel	2,2	20%	0%	10%
2* hotel	3,6	20%	0%	10%
3* hotel	4,2	20%	0%	10%
4* hotel	6,3	20%	0%	10%
5* hotel	9,3	20%	0%	10%
Short stay	3,6	20%	0%	10%
Café/bar/cafetaria	5,0	20%	0%	10%
Restaurant	12,0	20%	0%	10%

Sport, cultuur en ontspanning

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor de groep sport, cultuur en ontspanning weergegeven. Voor de meer uitgebreide beschrijving van de hier genoemde functies en voorbeelden wordt verwezen naar CROW-publicatie Parkeerkencijfers. Een gymzaal is een accommodatie met een sportvloer van ongeveer 300 m² zonder horeca. Een sporthal heeft meer dan 900 m² zaaloppervlak, bedoeld voor verschillende sporten en omvat in de praktijk ook vaak horeca. Een sportzaal zit daar tussenin en lijkt in de praktijk meer op een sporthal (veel gebruiksuren, meer douchen en horeca) dan op een gymzaal. Voor alle functies betreft het de parkeernorm per 100 m² BVO, behalve voor de functie 'sportveld'. Daar is de norm per hectare netto terrein.

Sport, cultuur en ontspanning	Norm	Korting HOV	Korting Deelmobiliteit	Korting extra fietsenstalling
Bibliotheek	0,6	20%	0%	10%
Museum	0,9	20%	0%	10%
Bioscoop	8,1	20%	0%	10%
Filmtheater/filmhuis	5,0	20%	0%	10%
Theater/schouwburg	7,4	20%	0%	10%
Musicaltheater	3,0	20%	0%	10%
Casino	5,6	20%	0%	10%
Bowlingcentrum	1,7	20%	0%	10%
Biljart/snookercentrum	0,8	20%	0%	10%
Dansstudio	3,7	20%	0%	10%
Sportschool/fitness	3,2	20%	0%	10%
Fitnesscentrum	4,3	20%	0%	10%
Wellnesscentrum	8,3	20%	0%	10%
Sauna/hammam	5,0	20%	0%	10%
Sporthal, gymzaal	2,4	20%	0%	10%
Sportzaal	2,4	20%	0%	10%
Tennishal	0,3	20%	0%	10%
Padelhal	0,4	20%	0%	10%
Squashhal	2,5	20%	0%	10%
Zwembad, overdekt	9,6	20%	0%	10%
Sportveld	13,0	20%	0%	10%
Indoorspeeltuin (klein, gemiddeld)	1,9	20%	0%	10%
Indoorspeeltuin (groot)	2,8	20%	0%	10%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	4,0	20%	0%	10%
Kinder-/stadsboerderij (per boerderij)	2,9	20%	0%	10%

Onderwijs

In de onderstaande normen is voor de functie kinderdagverblijf en basisschool geen bezoekersaandeel opgenomen. De weergegeven normen zijn uitsluitend voor het parkeren van personeel en exclusief het halen en brengen van kinderen. Voor het halen en brengen worden de rekenregels Kiss & Ride van het CROW gehanteerd.

Onderwijs	Eenheid	Norm	Korting HOV	Korting Deelmobiliteit	Korting extra fietsenstalling
Kinderdagverblijf	per 100m2 bvo	1,0	20%	0%	10%
Basisschool	per leslokaal	0,5	20%	0%	10%

Bijlage 3 – Parkeernormen fiets

In deze bijlage zijn de fietsparkeernormen opgenomen voor de meest voorkomende functies in Rivium. Het betreft niet alle functies waarvoor kencijfers (CROW) beschikbaar zijn. In het geval er sprake is van een functie die niet in deze bijlage is opgenomen, dan wordt door de gemeente de meest actuele CROW-publicatie Parkeerkencijfers gebruikt om de passende fietsparkeernorm te bepalen. Hierbij wordt uitgegaan van stedelijkheid “zeer sterk stedelijk” en ligging “centrum”.

Wonen

In onderstaande tabel zijn de fietsparkeernormen voor woonfuncties weergegeven. De parkeernorm is afhankelijk van de omvang van de woning. De daarbij gehanteerde maat is de Gebruiksoppervlakte (GBO of GO). De gebruiksoppervlakte wordt vastgesteld volgens de NEN 2580. De GBO is in principe het totale vloeroppervlakte tussen de omsluitende wanden minus vaste obstakels van omvang (voor verdere informatie; zie de NEN 2580).

In onderstaande tabel zijn het bewoners- en bezoekersdeel afzonderlijk weergegeven.

Woningen		Per	Norm
< 40 m2	Bewoners	Woning	1,0
	Bezoekers		0,15
40 - 65 m2	Bewoners	Woning	2,0
	Bezoekers		0,15
65 - 85 m2	Bewoners	Woning	3,0
	Bezoekers		0,15
> 85 m2	Bewoners	Woning	4,0
	Bezoekers		0,15
Aanleunwoning/ serviceflat	Bewoners	Woning	2,0
	Bezoekers		0,15
Kamerverhuur	Bewoners	Kamer	1,0
	Bezoekers		0,15
Studentenwoning/ kamer	Bewoners	Woning	1,0
	Bezoekers		0,15

Werken

	Per	Norm
Kantoor zonder balie	100 m2 bvo	1,7
Commerciële dienstverlening/ kantoor met balie	100 m2 bvo	5,0

Winkelen en boodschappen

	Per	Norm
Supermarkt	100 m2 bvo	2,9
Detailhandel/speciaalzaak	100 m2 bvo	2,9

Sport, cultuur en ontspanning

	Per	Norm
Fitness	100 m2 bvo	2,5
Sportschool	100 m2 bvo	2,5

Horeca en recreatie

Voor restaurants etc. dient het terrasoppervlakte te worden meegerekend in de bepaling van de omvang.

	Per	Norm
Hotel	Hotelkamer	0,4
Short Stay	Kamer	0,4
Restaurant, luxe	100 m2 bvo	18,0
Restaurant, eenvoudig	100 m2 bvo	9,0
Fastfoodrestaurant/cafetaria	Locatie	9,0

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

	Per	Norm
Apotheek	Locatie	11,0
Eerstelijns Gezondheidscentrum (huisarts, tandarts, fysio, therapeut)	100 m2 bvo	1,7

Onderwijs

	Per	Norm
Kinderdagverblijf	100 m2 bvo	1,9
Basisschool	10 leerlingen	5,0

Bijlage 4 – Inrichtingseisen fietsenstalling

Inleiding

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

De Leidraad Fietsparkeren van het CROW (publicatie 291) gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor stallingen. De Capelse kwaliteitseisen zijn gebaseerd op deze leidraad.

Toegankelijkheid

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

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

Inrichting en bruikbaarheid

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

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld;
- Binnen en vanuit de stalling naar de bijbehorende bestemming is er een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling;
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting, bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden;
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren;
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm;
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen;
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten en bakfietsen, scooters en scootmobielen:
 - Minimaal 10% van de plaatsen is geschikt voor scootmobielen, bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten. Hiervoor dient een parkeervak beschikbaar te zijn van ten minste 1200 mm breed en 2500 mm lang. Al deze plaatsen dienen te zijn voorzien van een elektrische oplaadgelegenheid.
 - minimaal 20% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard rek passen (bijvoorbeeld door krat/mand) (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem, waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers: minimaal 30% van de parkeerplaatsen is voorzien van een oplaadgelegenheid. Uitbreiding naar een oplaadgelegenheid voor alle parkeerplaatsen moet mogelijk zijn met het oog op een groeiend aandeel elektrische fietsen.
- Hierbuiten vallen de grote vakken (10% van de plaatsen) voor grote voertuigen, zoals hierboven genoemd, die alle voorzien moeten zijn van een elektrische oplaadgelegenheid.
- De fietsenstalling heeft een verlichtingsinstallatie die een op een vloer of een hellingbaan gemeten verlichtingssterkte kan geven van ten minste 1 lux.

Stallingen waarin scooters, elektrische (bak)fietsen en/of scootmobielen worden gestald dienen te voldoen aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften met betrekking tot ventilatie, brandveiligheid en vloerafdichting. Stallingen zijn niet voor het parkeren van motorfietsen.