

## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### Artikel 1 Begrippen

### Artikel 2 Toepassingsgebied

## Hoofdstuk 2 Algemene regels

### Artikel 3 Algemene bouw- en gebruiksregels

## Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels

### Artikel 4 Overgangsrecht

### Artikel 5 Slotregel

# Hoofdstuk 1 Inleidende regels

## Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

### 1.1 plan:

het bestemmingsplan Parkeren met identificatienummer NL.IMRO.0502.BP17Parkeren-4001 van de gemeente Capelle aan den IJssel.

### 1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

### 1.3 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

### 1.4 dubbelgebruik:

het door meerdere doelgroepen (bezoekers van de winkels en bedrijven, medewerkers, bewoners, bezoekers van bewoners) gebruiken van dezelfde parkeerplaatsen voor het parkeren op verschillende tijdstippen.

### 1.5 ruimtelijke plannen:

alle bestemmingsplannen, beheersverordeningen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, omgevingsvergunningen en daarmee gelijk te stellen plannen en besluiten.

### 1.6 vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren:

het Parkeerbeleid 2015, Parkeernormen 2015 en Uitvoeringsagenda Parkeren 2015-2018 zoals vastgesteld op 14 december 2015 en de vastgestelde actualisatie(s) van dit beleid na die datum zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

### 1.7 verbeelding:

de verbeelding van het bestemmingsplan Parkeren, met het identificatienummer NL.IMRO.0502.BP17Parkeren-4001.

## Artikel 2 Toepassingsgebied

### 2.1 Van toepassingsverklaring onderliggende bestemmingsplannen

De in dit bestemmingsplan Parkeren opgenomen regels gelden in aanvulling op c.q. in afwijking van de regels van de bestemmingsplannen in de gemeente Capelle aan den IJssel, die op het moment van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan zijn vastgesteld, voor wat betreft het onderwerp 'parkeren', en laten de overige regels uit die onderliggende ruimtelijke plannen ongewijzigd.

De onderliggende bestemmingsplannen zijn:

Bestemmingsplannaam	Vastgesteld
Bermweg 504	06-02-2017
Capelle - West	25-03-2014
De Mient	13-11-2017
Fascinatio - Capelsebrug	25-06-2013
Floridaweg 38-40	06-07-2015
's - Gravenland	12-12-2011
's - Gravenweg West 2006	26-03-2007
's - Gravenweg West	27-03-2017
Hoofdweg	25-06-2013
Middelwatering	06-07-2015
Oostgaarde	10-06-2013
Revitalisering winkelcentrum De Koperwiek	07-07-2014
Rivium	10-06-2013
Rubenssingel	06-02-2017
Schenkel-Noord	05-10-2009
Schenkel-Zuid	06-07-2015
Schollevaar	27-12-2012
Schollebos e.o.	25-06-2013
Partiële herziening Schollebos e.o.	29-09-2014
Wijzigingsplan De Ruyterstraat 15	06-01-2015

# Hoofdstuk 2 Algemene regels

## Artikel 3 Algemene bouw- en gebruiksregels

### 3.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik met de in artikel 2.1 genoemde plannen gegeven bestemming wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden of bouwwerken waarbij niet wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid volgens de vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en fietsparkeren.

### 3.2 Voorwaardelijke verplichting

Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden en het wijzigen van het gebruik van gebouwen en gronden van de in artikel 2.1 genoemde plannen wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid volgens de normering zoals deze is opgenomen in vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en fietsparkeren.

### 3.3 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 3.1 en 3.2 en toestaan dat:

- parkeergelegenheid niet op eigen terrein bij de ontwikkeling wordt gerealiseerd maar op een andere wijze, mits voldaan wordt aan de in de vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en fietsparkeren gestelde voorwaarden;
- wordt afgeweken van de toe te passen parkeernorm indien:
  - speciale maatregelen worden getroffen waardoor de automobieliteit significant zal verminderen;
  - er sprake is van integrale gebiedsontwikkeling waarbij er sprake kan zijn van dubbelgebruik en/of betere benutting van parkeermogelijkheden;
  - het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit;
- bij verbouwplannen (niet zijnde woningen) waarbij het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 3 parkeerplaatsen.

### 3.4 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels, als bedoeld in lid 3.3 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- de parkeersituatie in de openbare ruimte;
- de woon- en leefsituatie.

# Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels

## Artikel 4 Overgangsrecht

### 4.1 Overgangsrecht bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

### 4.2 Afwijking

Het bevoegd gezag kan eenmalig bij omgevingsvergunning afwijken van lid 4.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 4.1 met maximaal 10%.

### 4.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 4.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder omgevingsvergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

### 4.4 Overgangsrecht gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

### 4.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 4.4, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

### 4.6 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 4.4, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

### 4.7 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Lid 4.4 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## Artikel 5 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Parkeren van de gemeente Capelle aan den IJssel.



## Parkeerbeleid 2015

## **Colofon**

november 2015

Capelle aan den IJssel, afdeling Stadsontwikkeling

Opgesteld door: Jethro Rasing

Met medewerking van:

Ed van Savooyen van Spark

Max Verbeek

Rien Engelaar

Ron Vermeulen

Ruud Verschuren

Sabine van den Berg

Tieke Verkerk

# INHOUD

<b>SAMENVATTING</b>	<b>5</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>8</b>
1.1 DE VRAAG NAAR NIEUW PARKEERBELEID	8
1.2 OPBOUW PARKEERBELEID: HET PROCES	8
1.3 HET PARKEERBELEID 2015 – EEN DEEL VAN EEN GROTER GEHEEL	10
1.4 LEESWIJZER	10
<b>2. Positionering parkeerbeleid</b>	<b>12</b>
2.1 HET LANDELIJK BELEIDSKADER	12
2.2 PROVINCIAAL BELEID	13
2.3 HET CAPELSE BELEIDSKADER	13
2.4 GEMEENTELIJKE ONTWIKKELINGEN	15
2.5 ALGEMENE TRENDS	15
<b>3. Visie op parkeren</b>	<b>16</b>
3.1 ALGEMENE AMBITIE	16
3.2 VISIE IN 7 PUNTEN	16
<b>4. Evaluatie en inventarisatie</b>	<b>19</b>
4.1 BESCHOUWING BESTAANDE SITUATIE	19
4.2 INVENTARISATIE BESTAANDE PARKEERVRAAGSTUKKEN	20
4.3 INTEGRALE INSPIRAKAVOND	21
<b>5. Parkeerbeleid in uitvoering</b>	<b>23</b>
5.1 EENVOUDIG EN DUIDELIJK	23
5.2 REGULEREN ALLEEN ALS HET NODIG IS	23
5.3 PARKEERPLAATSEN ALLEEN TOEVOEGEN ALS HET KAN	24
5.4 MAATREGELEN IN OVERLEG	24
5.5 TOEPASSING PER TYPE GEBIED	25
<b>6. Parkeren en bouwen</b>	<b>32</b>
6.1 AANLEIDING VOOR NIEUWE PARKEERNORMEN(SYSTEMATIEK)	32
6.2 VISIE OP PARKEREN BIJ RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	32
6.3 UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN(SYSTEMATIEK)	33
6.4 UITWERKING IN SEPARATE PARKEERNORMEN 2015	34
<b>7. Overige oplossingen en fietsparkeren</b>	<b>35</b>
7.1 GEHANDICAPTENPARKEREN	35
7.2 PARKEERVERWIJZING	36
7.3 OPLAADPUNTEN	37
7.4 P+R-BELEID IN REGIONAAL VERBAND	38
7.5 DUURZAME KWALITEIT VAN PARKEERPLAATSEN	38
7.6 PARKEREN GROTE VOERTUIGEN	38
7.7 FIETSPARKEREN	38
7.8 PARKEREN VAN MOTORFIETSEN	39

<b>Bijlage 1: Kaarten parkeernormgebieden</b>	<b>40</b>
<b>Bijlage 2: Parkeerplaatsen/-locaties grote voertuigen</b>	<b>42</b>

## **SAMENVATTING**

**In dit hoofdstuk wordt een samenvatting gegeven van het parkeerbeleid zoals dat wordt omschreven in het voorliggende Parkeerbeleid 2015.**

**Voor een nadere uitwerking en onderbouwing wordt verwezen naar de hierna volgende hoofdstukken.**

### **De koersnota als basis**

Aan de hand van de 7 visiepunten uit de op 28 april 2015 door het College van burgemeester en wethouders vastgestelde Koersnota Parkeren is in dit Parkeerbeleidsplan het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid verder vormgegeven en uitgewerkt. Deze visiepunten laten zich als volgt samenvatten:

- Er wordt gebiedsgericht beleid gevoerd. Dit betekent dat er onderscheid wordt gemaakt en rekening wordt gehouden met de (ruimtelijke) karakteristieken van verschillende type gebieden zoals de woonbuurten, het Stadshart, Capelle XL, Rivium, de wijk- en buurtcentra e.d..
- Er wordt rekening gehouden met de verschillende (parkeer)doelgroepen zoals bewoners, werknemers, bezoekers van bewoners, kort en langparkerende bezoekers). Om daarmee tegemoet te komen aan het parkeergedrag en de parkeerwensen van iedere doelgroep.
- Wij benutten eerst de parkeerplaatsen die er al zijn voordat we nieuwe gaan aanleggen. Bij een bepaald parkeerknelpunt of bij een nieuwe ontwikkeling gaan we niet zonder meer direct over tot het aanleggen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen. Eerst wordt bestudeerd wat de mogelijkheid zijn om de bestaande parkeerplaatsen beter te gebruiken.
- Het parkeren blijft gratis. Daarbij zijn we ons bewust dat parkeren geld kost. Maar de kosten worden niet direct ten laste van de parkeerder gebracht.
- Wij zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen. Met de aangepaste Nota Parkeernormen 2015, die gelijktijdig met dit Parkeerbeleidsplan is opgesteld, is een actueel kader gemaakt waarbinnen samen met de initiatiefnemers van nieuw- en verbouwprojecten de noodzakelijk geachte uitbreiding van het parkeerareaal kan plaatsvinden.
- Wij zetten in op duurzaamheid omdat we vinden dat parkeeroplossingen onder meer flexibel genoeg moeten zijn om te anticiperen op de wijzigende vraag naar parkeervoorzieningen en de wijzigingen in de aard, maatvoering en energiebron van de voertuigen.
- Fietsparkeren is een logisch onderdeel van het beleid. Parkeren van fietsen gaat immers hand in hand met het parkeren door voertuigen.

### **Duidelijke spelregels**

Het beleid borgt wat goed gaat. Het parkeren in Capelle aan de IJssel geschiedt op hoofdlijnen naar tevredenheid van bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden. De plaatsen waar parkeerregulering (voornamelijk een 'blauwe zone') van toepassing is, worden door betrokkenen als positief ervaren.

Daarnaast levert het beleid duidelijke en eenduidige spelregels voor bestaande en nieuwe parkeervraagstukken. Op een aantal plekken in de stad worden knelpunten ervaren en uit de periodieke parkeertellingen die de gemeente laat uitvoeren blijkt dat op sommige plaatsen aandacht nodig is voor de lokaal aanwezige hoge parkeerdruk.

**Overleg met betrokkenen**

De geïventariseerde parkeerknelpunten zijn in de periode maart – augustus 2015 met belanghebbenden besproken. Daarbij is telkens het nieuwe parkeerbeleid gebruikt om te definiëren of er sprake is van een probleem en op welke wijze dat probleem volgens het parkeerbeleid opgelost kan worden. Dit heeft geleid tot het benoemen van concrete oplossingen die op een integrale inspraakavond (7 oktober 2015) aan betrokkenen zijn teruggekoppeld en zo nodig zijn aangepast. De uitvoeringsmaatregelen zijn tenslotte in het Uitvoeringsplan opgenomen en voorzien van organisatorische en financiële consequenties.

**Hoe het nieuwe parkeerbeleid wordt toegepast**

De gemeente zet in op een continuering van haar eenvoudig en eenduidig parkeerbeleid, maar spitst haar doelen verder toe op de inzichten die zij heeft van het parkeerareaal zoals dat er nu is en gebruikt wordt en zoals dat naar verwachting in de komende jaren kan gaan veranderen (projecten, trends en ontwikkelingen).

Het aantal knelpunten is echter beperkt en grote veranderingen worden niet voorzien. Dit leidt er toe dat het parkeren in het algemeen niet hoeft te worden gereguleerd. Anders gezegd: we passen alleen parkeerregulering toe (in principe 'blauwe zone') als het echt niet anders kan. Daarnaast blijven we kritisch op de toevoeging van parkeerplaatsen ten koste van de (kwaliteit van de) bestaande openbare ruimte. Toevoegingen van parkeercapaciteit vindt alleen plaats als dit niet conflicteert met onze visie en ambitie van een Parkstad met de daarbij behorende versterking van onze groen- en waterstructuur.

Mocht een nieuw parkeerknelpunt zich aandienen en maatregelen ter beheersing daarvan wenselijk worden geacht dan wordt dit als het mogelijk en te organiseren is in een interactief proces met de betreffende belanghebbenden bepaald. Zo wordt samen met de bewoners en overige belanghebbenden zo veel als mogelijk maatwerk gemaakt op de te nemen maatregelen.

**Toepassing per type gebied**

Per gebiedstype is uiteengezet wat de parkeerbeleidsdoelen zijn, hoe het parkeren van de doelgroepen per gebied wordt gezien, wanneer een voorkomende situatie nadere aandacht behoeft en hoe daarmee wordt omgegaan. De daarbij onderkende gebiedstypen zijn:

- Woongebieden
- Gebieden met veel bezoekers (Stadshart, Capelle XL)
- Wijk- en buurtcentra (De Terp, Puccinipassage, Maria Danneels Erf, Scholver)
- Werklocaties (Rivium, Vak M, Fascinatio, Capelle-West)
- Bedrijven in/bij woongebieden

Per gebied is aangegeven wanneer een bepaalde hoogte van parkeerdruk op een bepaald moment als kritisch wordt beschouwd en aanleiding kan zijn voor te nemen maatregelen. Daarbij wordt telkens ook gelet op verkeerskundige en veiligheidsaspecten. Te nemen maatregelen variëren van kleine aanpassingen aan de bestaande situatie (bijvoorbeeld het aanpassen van belijning), het faciliteren van overleg tussen betrokkenen (bedrijven en omwonenden), intensivering van handhaving (beperken foutparkeren) tot - als het niet anders kan - de aanleg van extra parkeerplaatsen.



### **Parkeernormennota**

Parkeernormen zijn een goed middel om ervoor te zorgen dat ruimtelijke ontwikkelingen niet leiden tot parkeerproblemen. Anderzijds moet een al te stringente toepassing van de parkeernormen er niet toe leiden dat ruimtelijke ontwikkelingen onmogelijk gemaakt worden. In de Nota Parkeernormen 2015 wordt een doorvertaling gemaakt van de landelijke parkeerkencijfers naar de Capelse situatie. De Nota geeft ook spelregels over de toepassing van deze normen en biedt de mogelijkheid om daar – indien nodig – flexibel mee om te gaan. Volgens de nieuwe wet Ruimtelijke Ordening is het noodzakelijk om de parkeernormen in een aparte nota vast te leggen. Met de vaststelling van deze nota wordt aan deze verplichting voldaan.

### **Bijzondere doelgroepen en situaties**

Tenslotte zijn voor een aantal bijzondere doelgroepen en situaties de van toepassing zijnde beleidskaders benoemd. Dit betreft:

- Gehandicaptenparkeren; toegespitst op de algemene en de individuele gehandicaptenparkeerplaatsen
- Parkeerverwijzing; over de ambitie om innovatieve parkeerinformatie en –verwijzing toe te passen, die bijdraagt aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van de stad
- Oplaadpunten; voor zowel de auto als de fiets
- P+R beleid; over het overleg en de afstemming met de regionale partner waarin de zorg voor voldoende aanbod aan parkeerplaatsen bij OV-opstappunten wordt besproken.
- Duurzame kwaliteit van parkeerplaatsen; over het hanteren van een maatvoering die eigentijds is en daarmee aansluit bij de ontwikkeling van de maatvoering van hedendaags voertuigen (auto en fiets)
- Parkeren grote voertuigen; over de aanwijzing van betreffende parkeerplaatsen en de toe te passen bebording
- Fietsparkeren; over de aanleg van meer fietsparkeerplekken onder meer in overleg met Wereldhave en RET
- Parkeren van motorfietsen; het veilig kunnen parkeren (stallen) van motorfietsen is een blijvend aandachtspunt.

## 1. Inleiding

**Op 28 april 2015 heeft het College van burgemeester en wethouders van Capelle aan den IJssel de Koersnota Parkeren vastgesteld. Deze nota vormt de basis voor het nieuwe parkeerbeleid van de Gemeente Capelle aan den IJssel.**

Aan de hand van de 7 visiepunten uit de Koersnota Parkeren is in dit Parkeerbeleidsplan het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid verder vormgegeven en uitgewerkt. Het nieuwe parkeerbeleid richt zich met name op de wijze waarop parkeervraagstukken (bestaand en nieuw) kunnen worden opgelost en de spelregels die daarbij worden gehanteerd. Voor bestaande situaties is geïventariseerd waar zich parkeerproblemen voordoen. In de periode maart – augustus 2015 hebben gesprekken met belanghebbenden plaatsgevonden en zijn ideeën over de aard en omvang van het knelpunt en mogelijke oplossingen getoetst en zijn de spelregels verder afgestemd.

### 1.1 De vraag naar nieuw parkeerbeleid

Diverse ruimtelijke en demografische ontwikkelingen beïnvloeden de vraag naar parkeerruimte; zo krijgt in samenwerking met eigenaar Wereldhave van winkelcentrum De Koperwiek het Stadshart de komende jaren een kwaliteitsimpuls. Daar horen ook voldoende en kwalitatief goede parkeerplaatsen bij. Voor auto's en fietsen. Dat geldt ook voor parkeervraagstukken in woonwijken, op bedrijventerreinen en nabij metrostations. De huidige parkeernota van de gemeente Capelle aan den IJssel stamt uit 1992. Samen met de Nota Parkeernormen uit 2006 sluit deze niet meer goed aan op onze huidige visie en ambitie met parkeren. Ook zijn de spelregels binnen de wetgeving van Ruimtelijke Ordening in de afgelopen decennia substantieel gewijzigd waardoor het noodzakelijk is dat we te nemen parkeermaatregelen goed kunnen verankeren in dat nieuwe juridische kader (bestemmingsplannen e.d.). Tenslotte moeten we zorgen dat we kunnen anticiperen op trends en ontwikkelingen zoals het toenemend gebruik en bezit van auto en fiets, de toename van het aantal elektrische auto's en fietsen en autodeelconcepten etc.

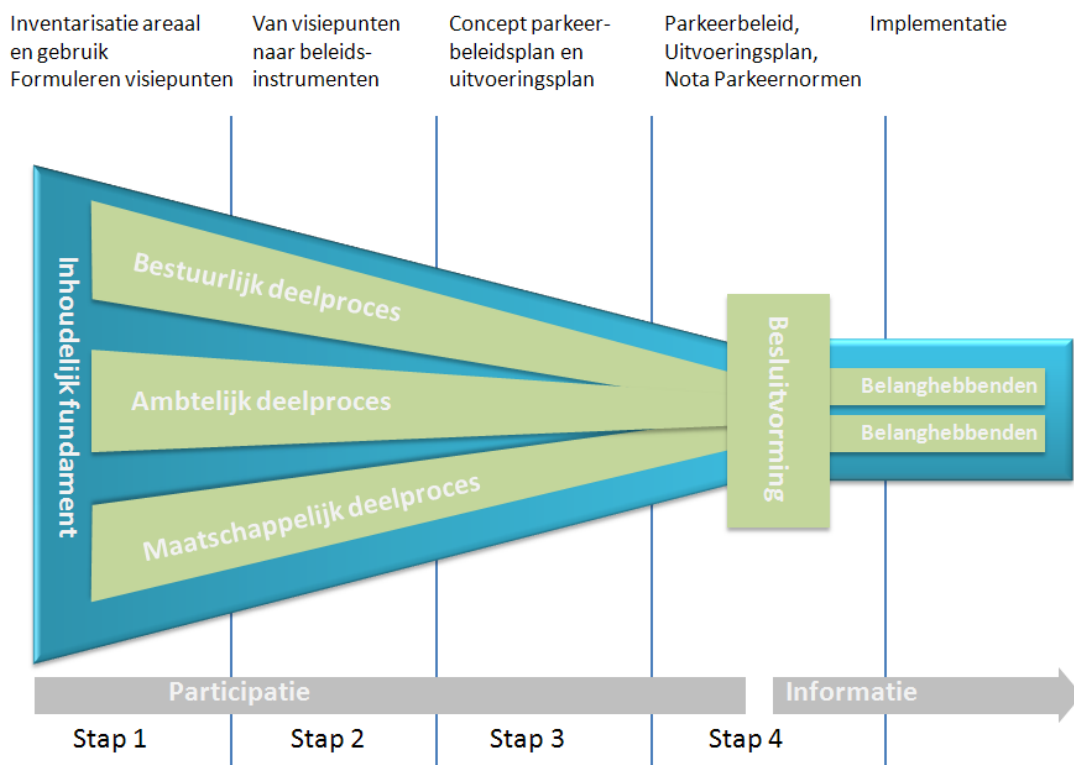
### 1.2 Opbouw parkeerbeleid: het proces

Om te komen tot de uitwerking van de Koersnota Parkeren in een concrete Parkeerbeleidsnota is een proces doorlopen. Door middel van een drietal deelprocessen is een inhoudelijk fundament geformuleerd waarin alle verzamelde informatie is opgenomen. Vervolgens is dit vertaald in onder meer het voorliggende Parkeerbeleidsplan.

De drie deelprocessen vertegenwoordigen de belanghebbenden bij de totstandkoming van het fundament, zijnde:

- De maatschappelijk betrokkenen (bewoners, ondernemers e.d.)
- De ambtelijk betrokkenen (beleidsmakers, gebiedsbeheerders, projectleiders e.d.)
- De bestuurlijk betrokkenen (wethouder(s), college van B&W, raadscommissie e.d.)

In onderstaande afbeelding is dit schematisch weergegeven.



Figuur 1.1 Doorlopen proces

#### *Het maatschappelijk deelproces*

Bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid is gebruik gemaakt van de uitkomsten van een aantal discussiebijeenkomsten met belanghebbenden en betrokkenen over thans bekende parkeervraagstukken (zie ook paragraaf 3.3.).

In een afsluitende, gemeentebrede parkeerbijeenkomst d.d. 7 oktober 2015 zijn de uitkomsten van de discussiebijeenkomsten teruggekoppeld en heeft elke bewoner of ondernemer de mogelijkheid gehad om zijn of haar mening over het nieuwe Capelse parkeerbeleid te uiten. Deze reacties zijn in dit Parkeerbeleid 2015 verwerkt.

#### *Het ambtelijk deelproces*

Binnen het ambtelijk deelproces hebben verschillende vertegenwoordigers van de gemeente (verkeer, ruimtelijke ordening, stedenbouw, economie e.d.) zitting genomen in een projectgroep (zie colofon) die de totstandkoming van eerst de Koersnota en daarna het Parkeerbeleid 2015 inhoudelijk heeft begeleid.

#### *Het bestuurlijk deelproces*

In het bestuurlijke deelproces zijn de uitgangs- en aandachtspunten van de verantwoordelijke wethouder(s) opgehaald en de tussen- en eindresultaten teruggekoppeld. Niet in de laatste

plaats om de interactie tussen bestuurlijke ambities en het maatschappelijk draagvlak gedurende de totstandkoming van het parkeerbeleid te borgen. Zo heeft op 20 januari 2015 een workshop met het College van B&W plaatsgevonden en zijn de ambities eerst vastgelegd in de Koersnota Parkeren. Deze Koersnota is op 18 maart 2015 besproken met de Raadscommissie Stadsontwikkeling en Beheer. In de collegevergadering van 28 april 2015 is de Koersnota definitief vastgesteld.

### 1.3 Het Parkeerbeleid 2015 – een deel van een groter geheel

Dit Parkeerbeleid 2015 is een van de documenten die het gemeentelijke parkeerbeleid vorm gaat geven. Naast dit Parkeerbeleid 2015 is er ook een nieuwe nota Parkeernormen 2015 opgesteld, die de spelregels beschrijft bij nieuw- en verbouwbouw en functiewijzigingen en de parkeernormen die daarbij gehanteerd gaan worden.

Ook is er een Uitvoeringsagenda Parkeren 2015 – 2018 opgesteld, waarin per type gebied, het moment en met welke kosten en organisatorische consequenties de uit dit Parkeerbeleid 2015 volgende maatregelen worden uitgevoerd.

Tenslotte is er een relatie met bestaande of nieuw op te stellen verordeningen, uitvoeringsbesluiten en beleidsregels die betrekking hebben op het parkeren in Capelle aan den IJssel.

Onderstaand figuur geeft weer welke documenten het nieuwe parkeerbeleid beschrijven in onderlinge relatie met elkaar.



Figuur 1.2 Plaats van het parkeerbeleidsplan binnen de gehele keten van het parkeerbeleid

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de algemene en voor Capelle specifiek geldende beleidsmatige kaders voor het parkeerbeleid weergegeven. De hierop gebaseerde parkeervisie voor Capelle is kort en bondig weergegeven in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 wordt beschreven hoe het momenteel met parkeren in is gesteld en worden de geïnterviewde parkeervraagstukken weergegeven. In dit hoofdstuk zijn ook de resultaten van de verschillende bijeenkomsten met bewoners en ondernemers weergegeven.

Vervolgens wordt in de hoofdstuk 5 het parkeerbeleid nader uitgewerkt voor de verschillende gebieden en aangegeven welke volgorde en prioriteiten daarbij van toepassing zijn.

In hoofdstuk 6 wordt specifiek ingegaan op de parkeernormen die gelden voor nieuwe ontwikkelingen, waartoe de separate Parkeernormen 2015 is opgesteld.

En tot slot wordt in hoofdstuk 7 het parkeren voor bijzondere groepen (gehandicapten, elektrische en grote voertuigen, motorfietsen), voor overige zaken (regionaal P+R-beleid, bewegwijzering) en het fietsparkeren verder uitgewerkt.

## 2. Positionering parkeerbeleid

Het formuleren van en (toezien op) de uitvoering van parkeerbeleid is een taak van gemeenten. Parkeerbeleid is geen op zichzelf staand beleid, maar dient te worden afgestemd met bovenliggend (provinciaal, landelijk) beleid en lokaal geldende andere beleidsterreinen (economie, ruimte, verkeer, milieu).



Figuur 2.1. Parkeren in relatie tot overige gemeentelijke beleidsterreinen

Dit hoofdstuk schetst het landelijk, provinciaal/regionaal en het Capelse beleidskader alsmede een aantal gemeentelijke ontwikkelingen en algemene trends om de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te duiden en de randvoorwaarden er van te schetsen.

### 2.1 Het landelijk beleidskader

De Nota Mobiliteit is het nationaal verkeer- en vervoersplan en de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, uitgewerkt en staat het nationaal verkeer- en vervoerbeleid voor de komende decennia beschreven. Uitgangspunt van de nota is dat mobiliteit bij een moderne samenleving hoort. Het is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie en het geeft mensen de kans om zich te ontwikkelen en te ontspannen. De Nota Mobiliteit gaat uit van het principe: “decentraal wat kan, centraal wat moet”. De uitwerking en uitvoering van het verkeersbeleid wordt grotendeels gedecentraliseerd naar provincies. Streekplannen van de provincie dienen derhalve optimaal te worden afgestemd met de plannen van de gemeenten om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen. Parkeren is één van de onderwerpen die decentraal (op provinciaal en gemeentelijk niveau) moet worden uitgewerkt. Afstemming met de omliggende regio is hierbij gewenst.

## 2.2 Provinciaal Beleid

De organisatie van het parkeren is een van de mogelijkheden van gemeenten om de lokale bereikbaarheid te sturen en te beïnvloeden. Veel stedelijke centra kunnen om hun bereikbaarheid te blijven garanderen niet zonder een parkeerbeleid. Met de toepassing van zones van bewonersparkeren, gereguleerde (bezoekers)gebieden, P+R voorzieningen en parkeerverwijssystemen kunnen impulsen worden gegeven voor het adequaat faciliteren van het autobezit van bewoners en voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer en winkelbezoekersverkeer een meer afgewogen vervoermiddelkeuze en routekeuze.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit (augustus 2014) van de Provincie Zuid-Holland worden nagenoeg geen kaders aangereikt voor het lokale parkeerbeleid. Het enige aspect waar de Provincie enige richting in aangeeft heeft betrekking op ketenmobiliteit. In dat kader is het aanbieden van voldoende parkeergelegenheid bij OV-opstapplaatsen een belangrijke voorwaarde.

Deze beperkte invulling van parkeergegerelateerde zaken door de Provincie maakt ondubbelzinnig duidelijk dat de invulling van het parkeerbeleid een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. Daarbij dient wel te worden opgemerkt – ook al wordt dat in de provinciale visie niet expliciet vermeld – dat afstemming van parkeerbeleid op stadsregionaal niveau van wezenlijk belang is, zodat regionaal tot een consequente en uniforme inzet van het parkeerinstrument kan worden gekomen. Het gaat dan vooral om de omvang van de voorzieningen, de gehanteerde parkeerreguleringsinstrumenten (en tariefstelling) en de parkeergeleiding en informatieverschaffing.

## 2.3 Het Capelse beleidskader

In Capelle aan den IJssel zijn de afgelopen jaren verschillende beleidskaders vastgesteld, waarbij telkens ook raakvlakken met de parkeeropgave en/of parkeerbeleid van toepassing zijn. Deze raakvlakken dienen in het nieuwe parkeerbeleid te worden opgenomen.

### 2.3.1 Structuurvisie ‘Parkstad naast economische motor’

In de Structuurvisie wordt de algemene ambitie uitgesproken van de ‘Parkstad’ met als primaire doelstelling de versterking van de groen- en waterstructuur. Dit betekent derhalve een zorgvuldige afweging moet plaatsvinden bij het inpassen van parkeerplaatsen. Zo wordt gesteld dat er wordt gestreefd naar een goede balans tussen de diverse functies, zoals groen, spelen en parkeren.

Er worden er 3 kansgebieden benoemd (Stadscentrum, Landelijk Capelle, Wingerd/Bongerd) en meerdere ‘veranderlocaties’. Tevens wordt de stelling ingenomen dat er geen groeiambities zijn maar wel meer gedifferentieerde woonmilieus moeten worden gerealiseerd. En dat er op economisch gebied onderscheid wordt gemaakt in bedrijven/kantoren, detailhandel (verschilt per winkelcentrum) en kleinschalige bedrijven/ondernemingen in de wijken. Deze ambities betekenen dat er aandacht geschonken moet worden aan de mogelijke, veranderende parkeerbehoefte als gevolg hiervan. Specifiek wordt aandacht gevraagd voor het parkeren bij hoogbouw, bij de recreatieve poorten, bij de centra voor dagelijkse boodschappen en bij de Koperwiek.

### 2.3.2 Actieplan Economische zaken 2013-2018

In het actieplan Economische Zaken wordt in relatie tot de kansrijke centra die zich richten op dagelijkse boodschappen en gemak aangegeven dat een goede bereikbaarheid en parkeren daarvoor belangrijk zijn. En dat het huidige 'gratis parkeren' door alle betrokkenen (winkeliers én publiek) zeer gewaardeerd wordt.

### 2.3.3 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 'Slim reizen (2010-2020)'

In het GVVP wordt aangegeven dat een nieuwe parkeerbeleidsnota nodig is waarin aandacht wordt gegeven aan een actuele beleidslijn voor het parkeren bij nieuw- en verbouwprojecten. In die gevallen moet duidelijk zijn welke fietsparkeernormen (integratie) en autoparkeernormen (actualisatie) van toepassing zijn.

Daarnaast moet de parkeerbeleidslijn duiden hoe moet worden omgegaan met parkeervraagstukken in bestaande situaties; wat zijn de eventuele tekorten, welke ruimtelijke mogelijkheden zijn er voor uitbreiding van parkeer capaciteit. Dit onder de voorwaarden van draagvlak bij betrokkenen en passend binnen organisatorisch en financieel haalbare kaders. Overige aspecten die nadere duiding in een nieuw parkeerbeleidskader vragen, zijn

- welke reguleringsvorm passen we toe en hoe gaan we om met vergunningverlening.
- bij de ontwikkeling van het centrum duidelijker rekening houden met de alternatieve vervoerwijzen (met name de fiets).
- het opheffen van bestaande privé-plaatsen (ombouwen garage e.d.) dat kan leiden tot een toenemend tekort aan parkeerplaatsen.
- het stimuleren van fietsen (minder druk op infrastructuur, minder autoparkeerplaatsen nodig) door onder meer goede fietsparkeervoorzieningen aan te bieden.

### 2.3.4 Structuurvisie Detailhandel

In de Structuurvisie Detailhandel wordt aangegeven dat het huidige economisch functioneren van de dagelijkse sector bovengemiddeld presteert (+10%). De niet dagelijkse sector gemiddeld (+1%). Het Stadshart wordt als kwetsbaar ervaren maar ook worden er volop kansen gezien (meer sfeer en beleving nodig).

Van de wijkcentra/ buurtcentra worden vooral de grote centra (de Terp, Scholver) als kansrijk gezien. De kleinere centra (o.a. Maria Danneels Erf) zijn kwetsbaar. Het behoud van een supermarkt per locatie is daarbij cruciaal.

Ook Capelle XL wordt als kwetsbaar gezien. De kansen hier liggen vooral in het kwalitatief verbeteren van de openbare ruimte en de identiteit van het gebied/de bestemmingsfuncties.

De parkeersituatie bij de verschillende centra wordt belangrijk geacht, hetgeen ook tot uiting komt in een aantal specifiek per locatie geldende aandachtspunten:

- Stadshart: verbeteren parkeersituatie (aanbod, maatvoering/kwaliteit)
- De Terp: uitstraling parkeergarage op orde houden (i.s.m. eigenaar)
- De Scholver: uitstraling parkeergarage verbeteren (i.s.m. eigenaar)
- 's Gravenland: verbeteren aanbod want op piekmomenten is er soms onvoldoende parkeer capaciteit
- Capelle XL: blijvend inzetten op goede autobereikbaarheid (parkeren voor de deur)

### 2.3.5 Fietsplan 2010-2020

Een goede fietsinfrastructuur en goede fietsparkeervoorzieningen vormen de kern van fietsbeleid. Het aanbieden van voldoende en goede (ook bewaakte) stallingen geven het fietsgebruik een belangrijke impuls. Ten tijde van de vaststelling van het Fietsplan (2010) was



er sprake van een tekort van aan fietsparkeerplaatsen (momenteel staan op een donderdagmiddag ongeveer 300 fietsen buiten de rekken rondom het Stadsplein). Daarnaast zouden veel klemmen vervangen moeten worden omdat zij kwalitatief niet voldoen.

## **2.4 Gemeentelijke ontwikkelingen**

Van alle geïnventariseerde lopende en aanstaande projecten vraagt 'Centraal Capelle' het meest om een nieuw beleidskader (en een nota parkeernormen) om de gesprekken met initiatiefnemers voor de realisatie of (her)ontwikkeling van functies in goede banen te leiden. In mindere mate geldt dit ook voor de twee andere kansgebieden uit de Structuurvisie zijnde Landelijk Capelle ('s Gravenweg) en Wingerd/Bongerd. Voor deze twee kansgebieden wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de betreffende ontwikkeling zelf zorg draagt, binnen de contouren van de ontwikkelingslocatie, voor voldoende parkeerplaatsen.

Voor Centraal Capelle – en dan meer specifiek het Stadshart – zijn aanvullende spelregels en is een goede getalsmatige onderbouwing nodig van hoeveel parkeerplaatsen voor een bepaald ontwikkeling nodig zijn (parkeernormen). Dit om zowel binnen het Stadshart als in de directe omgeving daarvan goede parkeeroplossingen te vinden, waarbij de bestaande parkeerplaatsen optimaal worden benut en overlast in aangrenzende (woon)buurten wordt beperkt.

## **2.5 Algemene trends**

Behalve de hiervoor genoemde, specifiek voor Capelle aan den IJssel geldende situaties, is er ook sprake van algemene (landelijke) trends en ontwikkelingen.

Zo houden we rekening met de effecten voor het autobezit en autogebruik als gevolg van de toename van het aantal ouderen in onze samenleving en steeds meer eengezinshuishoudens. Daarnaast neemt de populariteit voor het 'autodelen' toe.

Maar ook de auto zelf verandert (lengte en breedte, zelfparkerende en zelfrijdende voertuigen, elektrische auto) en dat vraagt om oplossingen die reeds nu daarmee rekening houden, terwijl de echte effecten daarvan pas over enkele jaren zich zullen gaan aandienen. Wat nu al duidelijk merkbaar is, is het toenemend aantal elektrische fietsen waardoor ook de behoefte aan veilige en bewaakte fietsparkeervoorzieningen toeneemt.

En tenslotte moeten we rekening houden met de gevolgen voor de behoefte van parkeerplaatsen als gevolg van het nieuwe werken (meer thuiswerken e.d.) en het effect van internet op winkelbezoek.

Parkeerbeleid heeft meestal een houdbaarheid van ongeveer 7 jaar. Omdat het in het Parkeerbeleid 2015 vooral een denk- en werkwijze wordt neergezet is een langere houdbaarheid goed denkbaar. We beperken ons daarom niet tot trends en ontwikkelingen die zich alleen tot 2022 in hun volle omvang manifesteren. We kijken ook over deze grens heen om goed te kunnen anticiperen op de mogelijke effecten van de trends en ontwikkelingen die nu worden voorzien.

### 3. Visie op parkeren

**Op 28 april 2015 heeft het College van burgemeester en wethouders van Capelle aan den IJssel de Koersnota Parkeren vastgesteld. Deze nota vormt de basis voor het nieuwe parkeerbeleid van de Gemeente Capelle aan den IJssel. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van deze parkeervisie en de algemene ambitie die daaraan te grondslag ligt.**

#### 3.1 Algemene ambitie

De visiepunten hebben in het algemeen tot doel om (voor auto en fiets):

- een parkeerproduct te realiseren dat bijdraagt aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare en veilige stad.
- blijvend in omvang voldoende en kwalitatief goede parkeerplaatsen aan te bieden
- de kwaliteit van de buitenruimte zo aantrekkelijk mogelijk te houden.

#### 3.2 Visie in 7 punten

Met de hierna genoemde visiepunten wordt een duidelijke richting (koers) gegeven aan het parkeerbeleid om daarmee een aantoonbare bijdrage te leveren aan de algemene ambitie en de waarborging van de bereikbaarheid van Capelle aan den IJssel.

Deze visie zal worden vertaald in toepasbare instrumenten om, in samenhang met andere beleidsvelden, de beleidsmatige ambities en doelen waar te maken.

##### 3.2.1 Wij voeren gebiedsgericht beleid

Er wordt onderscheid gemaakt in verschillende type gebieden in Capelle aan den IJssel, zoals de woonbuurten, het Stadshart, Capelle XL, Rivium, de wijk- en buurtcentra e.d..

Daarbij wordt een vraagvolgend beleid gehanteerd op locaties met veel bezoekers, zoals het Stadshart en Capelle XL. We leggen zo nodig extra parkeerplaatsen aan op die plaatsen waar daar behoefte aan is. De voorwaarde is wel dat daartoe ruimtelijke (en financiële) mogelijkheden moeten zijn. Vraagvolgend wil dus niet zeggen dat uitbreiding van parkeerplaatsen in onbeperkte mate plaats zal vinden. De basis is altijd een actueel inzicht in het werkelijk gebruik van de bestaande plaatsen en de mogelijkheid om de openbare ruimte daarop aan te passen.

In de overige gebieden en buurten, zoals de woonbuurten en werklocaties (o.a. Rivium, Fascinatio, Vak M ) wordt meer sturend opgetreden. Indien nodig wordt het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen beïnvloed (parkeerregulering), als de vraag (al dan niet door ongewenste doelgroepen) naar parkeerplaatsen groter is dan het aantal aanwezige plaatsen. Maar alleen als de bestaande parkeerplaatsen niet nog beter kunnen worden benut en het toevoegen van parkeerplaatsen niet wenselijk of maar beperkt mogelijk is.

Bij de wijk- en buurtcentra (zoals De Terp, Scholver, Maria Danneels Erf) én bij bedrijven die in of nabij woonbuurten zijn gesitueerd moeten voldoende plaatsen (auto en fiets) voor bezoekers van de alhier gevestigde winkels en bedrijven aanwezig zijn. Zo nodig wordt daartoe een parkeerreguleringsmaatregel getroffen om te zorgen dat bepaalde parkeerplaatsen voor aldaar gewenste doelgroepen beschikbaar zijn.

### **3.2.2. Wij houden rekening met de verschillende doelgroepen**

Naast dat er rekening wordt gehouden met de verschillende type gebieden en buurten, moet er ook rekening worden gehouden met de verschillende parkeerdoelgroepen zelf (bewoners, werknemers, bezoekers van bewoners, kort en langparkerende bezoekers). Om daarmee tegemoet te komen aan het parkeergedrag en de parkeerwensen van iedere doelgroep. De basis van het doelgroepenbeleid is dat parkeerders op een acceptabel geachte loopafstand bij hun bestemming moeten kunnen parkeren. Daarbij wordt toegestaan dat alle openbare parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen gebruikt moeten kunnen worden, zolang dat maar niet leidt tot te lange loopafstanden en/of een te hoge parkeerdruk.

Daarnaast wordt rekening gehouden met een aantal bijzondere parkeerdoelgroepen. Dit kan betrekking hebben op mensen zelf en/of de functie die hij/zij vervult (zoals mindervaliden, mantelzorgers, zorgverleners, aannemers). Maar ook voor mensen die gebruik maken van specifieke voertuigen (elektrische voertuigen, grote voertuigen) en mensen die een bijzondere bestemming bezoeken (kerken, scholen, evenementen e.d.) waarbij een afwijkende parkeerbehoefte en parkeergedrag voorkomt (aantal, moment, duur e.d.).

### **3.2.3 Wij benutten eerst wat er is ... pas dan gaan we aanleggen**

Bij het vinden van oplossingen voor knelpunten op gebied van parkeren wordt altijd het uitgangspunt gehanteerd: eerst benutten, dan aanleggen ('van norm naar nodig'). Dit sluit aan bij de ladder van duurzame verstedelijking.

Dit betekent dat bij een bepaald parkeerknelpunt of bij een nieuwe ontwikkeling niet zonder meer direct wordt overgegaan tot het aanleggen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen. Eerst wordt bestudeerd wat de mogelijkheid zijn om de bestaande parkeerplaatsen beter te benutten. Uiteraard onder de voorwaarde dat dit niet tot situaties mag leiden waardoor onveilige situaties en/of onnodig veel zoekverkeer ontstaat.

### **3.2.4 Wij houden het parkeren gratis**

Het parkeren in onze gemeente blijft gratis. Maar we zijn ons er wel van bewust dat parkeren geld kost. Voor de aanleg van plaatsen en het beheer en onderhoud daarvan. En voor de reguleringsmaatregelen die op enkele plekken van toepassing zijn. Of met de uitgifte van ontheffingen en vergunningen. Met 'gratis parkeren' wordt bedoeld dat de genoemde kosten niet direct ten laste van de parkeerder worden gebracht, maar op een andere manier wordt afgedekt binnen de gemeentelijke begroting of door bijdragen van particuliere initiatiefnemers (bij nieuwe ontwikkelingen).

### **3.2.5 Wij zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen**

Bij veranderingen van de bestaande situatie, bijvoorbeeld bij de (her)ontwikkeling van een functie of een gebied, wordt de systematiek van parkeernormering gehanteerd. De bestaande Nota Parkeernormen 2006 zal worden aangepast, gelijktijdig met het opstellen van het Parkeerbeleid en de Uitvoeringsagenda.

De werkwijze bij ontwikkelingen (toevoegen van nieuwe functies of bij functieverandering) worden duidelijk vastgelegd volgens de laatste inzichten. Met de aangepaste Parkeernormen 2015, die gelijktijdig met dit Parkeerbeleidsplan is opgesteld, wordt een kader gemaakt waarbinnen de noodzakelijk geachte uitbreiding van het parkeerareaal kan plaatsvinden.

### **3.2.6 Wij zetten in op duurzaamheid**

Parkeeroplossingen moeten flexibel genoeg zijn om te anticiperen op de wijzigende vraag naar parkeervoorzieningen en de wijzigingen in de aard, vorm en energiebron van de voertuigen. Als nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd dan kunnen deze fysiek (qua maatvoering) en technisch (qua bouwwijze, materialisatie, voorzieningen voor elektrische auto's en fietsen etc.) op deze wijzigingen aangepast worden en waar nodig kunnen de parkeervoorzieningen worden uitgebreid of worden verwijderd c.q. voor ander gebruik worden benut. Daarmee zijn de voorzieningen toekomstbestendig, flexibel en technisch duurzaam en wordt (technische) innovatie en het bezit en gebruik van duurzame vervoersmiddelen gestimuleerd.

### **3.2.7 Fietsparkeren is een logisch onderdeel van onze koers**

We gaan verder aan de slag met onze algemene fietsparkeerdoelstellingen zoals het behouden en uitbreiden van het aantal goede en veilige (bewaakte) fietsenstallingen inclusief voorzieningen voor 'bijzondere fietsen' (bakfietsen, fietsen met verlengde bagagedrager, oplaadpunten elektrische fietsen etc.). Als eerste zijn de fietsparkeernormen geactualiseerd en opgenomen in de Parkeernormen 2015 zodat bij nieuw- en verbouwprojecten het juiste aantal fietsparkeerplaatsen vanaf het begin wordt meegenomen in de planvorming en er geen problemen ontstaan in de openbare ruimte.

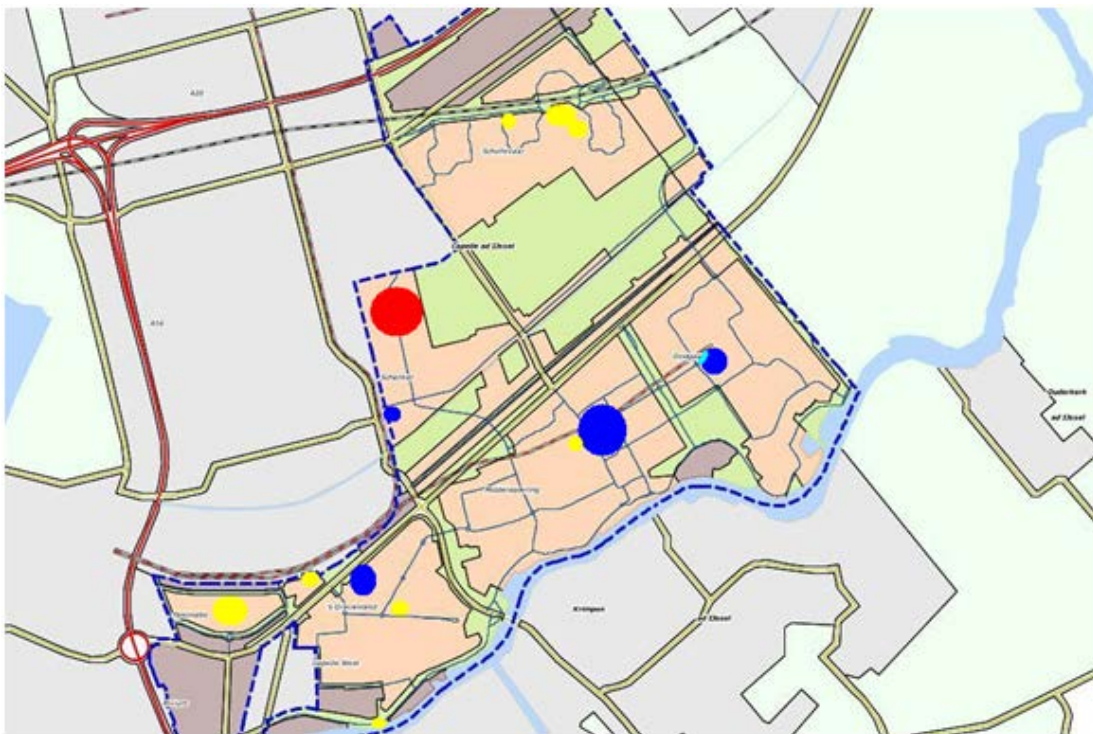
## 4. Evaluatie en inventarisatie

**Met het nieuwe parkeerbeleidskader willen we borgen dat wat nu goed gaat, goed blijft gaan. Alsmede rekening houden dan wel een oplossing bieden voor die situaties of locaties waar nadere aandacht voor benodigd is.**

Om te duiden waar het dan om gaat, wordt hierna beschreven op welke wijze op dit moment aan het parkeren in Capelle aan den IJssel invulling en uitvoering wordt gegeven en welke vraagstukken daarin reeds worden voorzien.

### 4.1 Beschouwing bestaande situatie

Op dit moment worden op een vijftal locaties parkeerreguleringsmaatregelen getroffen.



Afbeelding 3.1 Bestaande locaties parkeerregulering (blauw = blauwe zone, rood = parkeervergunningzone) en de locaties waarvoor aanvragen/verzoeken vanuit belanghebbenden zijn ontvangen om regulering toe te passen (geel)

Op vier daarvan (De Terp, Stadshart, Schenkel/Akkerwinde en 's Gravenland) geschiedt dit middels een parkeerschijfzone (blauwe zone). Het accent van de regulering bij De Terp en het Stadshart ligt op het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen aan bezoekers van de alhier gelegen winkels en bedrijven. Bij Schenkel/Akkerwinde en 's Gravenland ligt het accent op het weren van langparkeerders (reizigers OV).

In alle gevallen is dit geregeld middels een parkeerdurbeperking van maximaal 3 uur. Wie in de betreffende gebieden woont en wie in de omgeving van de Terp een bedrijf heeft, kan in aanmerking komen voor een ontheffing.

Op één locatie, de Molenbuurt, is parkeerregulering aanwezig in de vorm van een parkeervergunningzone. Een afwijking ten opzichte van de overige vier gereguleerde locaties, omdat

er rekening is gehouden dat - in tegenstelling tot de situatie bij de overige vier locaties - de Molenbuurt is gelegen naast een gebied waar betaald parkeren van toepassing is (op het eigen parkeerterrein van het IJsselland Ziekenhuis). Het ziekenhuis heeft enkele jaren geleden het initiatief genomen om het tekort aan parkeerplaatsen – hetgeen ook veel parkeeroverlast veroorzaakte in de Molenbuurt – op te lossen door een parkeergarage op het ziekenhuisterrein te realiseren.

Uit tussentijdse evaluatie van de getroffen parkeerreguleringsmaatregelen op alle vijf locaties blijkt dat deze naar tevredenheid van de belanghebbenden werkt.

## 4.2 Inventarisatie bestaande parkeervraagstukken

Naar aanleiding van een interne ambtelijke inventarisatie, aangevuld met onder meer het in maart 2013 gehouden Burgerpanel, de diverse WOP's en het Zwartboek Parkeren van D66, zijn diverse actuele parkeervraagstukken benoemd. Deze zijn te verdelen in een drietal categorieën:

1. Gebiedsgebonden vraagstukken
2. Vraagstukken voortkomend uit gehouden parkeertellingen
3. Door belanghebbenden ingediende aanvragen voor parkeerregulering

### 4.2.1 Gebiedsgebonden parkeervraagstukken

In onderstaande tabel zijn de gebiedsgebonden parkeervraagstukken weergegeven.

Gebied / Buurt	Korte omschrijving parkeervraagstuk
Stadshart	bezien of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd om de parkeerbehoefte van te realiseren nieuwe functies goed te faciliteren en uitwijkgedrag naar omliggende (woon)buurten te beperken. Daarbij rekening houdend met het optimaal benutten van parkeerplaatsen die er al zijn. De fietsparkeerbehoefte wordt tevens gefaciliteerd en ook daar wordt rekening gehouden met het optimaal benutten van de parkeerplaatsen die er al zijn.
Rivium	de parkeersituatie is thans redelijk beheersbaar vanwege veel leegstand. Zonder aanvullende maatregelen kan bij minder leegstand de parkeerdruk toenemen, met name op de parkeerplaatsen in het openbaar gebied.
Fascinatio	er is sprake van uitwijkgedrag van P+R-parkeerders en er wordt een hoge parkeerdruk gepercipieerd op de bedrijvering en in delen van de woonwijk
Capelle West	er is een beperkt aantal laad- en losmogelijkheden op de openbare weg
Hoofdweg-Vak M	regelmatig wordt een hoge parkeerdruk op de parkeerplaatsen in het openbaar gebied waargenomen en wordt geparkeerd op plaatsen waar dat niet gewenst is. Daarnaast worden veel van de parkeerplaatsen die iets verderop zijn gelegen alsmede de parkeerplaatsen bij de kantoren (achter de slagboom) niet optimaal gebruikt.
Capelse Brug (P+R)	monitoring vindt plaats van wat er momenteel gebeurt met de bezetting als gevolg van tarifiering op P+R Kralingsezoom en Alexander. Daarnaast is blijvend aandacht nodig voor mogelijke uitbreiding van parkeercapaciteit.

#### 4.2.2 Parkeervraagstukken als gevolg van parkeertellingen

Sinds 2010 vindt met regelmaat onderzoek plaats naar de parkeerdruk. De onderzoeksresultaten worden gebruikt om eventuele parkeerproblemen op tijd te onderkennen en om ze te objectiveren (hoeveel plaatsen zijn er, zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein, hoe worden deze plaatsen gebruikt etc.).

Uit de tot nu toe gehouden tellingen, die geheel Capelle aan den IJssel betreffen, blijkt dat in een drietal woonbuurten (de Kleine Zeeheldenbuurt, de Eilandenbuurt en de Dalenbuurt) nader moet worden bezien of maatregelen mogelijk zijn om de hoge parkeerdruk aldaar te verlichten.

#### 4.2.3 Aanvragen parkeerregulering

In de afgelopen jaren zijn door de gemeente verzoeken ontvangen om over te gaan tot invoeren van parkeerregulering. Bij deze locaties worden door (een deel van) de belanghebbenden parkeerproblemen ervaren waarvan men vindt dat deze middels het nemen van een parkeerreguleringsmaatregel opgelost zou kunnen worden. Dit betreft de volgende locaties:

- Winkelcentrum De Scholver (particulier eigendom);
- Henri Laurensrade (bewoners van de Henry Moorepassage);
- Warenarburg (nabij Crawford & Co);
- Lijstersingel (centrum);
- Winkelcentrum Puccinipassage;
- Nijverheidsstraat (nabij Terlouw).

Van deze locaties moet in overleg met betrokkenen worden beschouwd in welke mate welk probleem zich aandient en of dat aanleiding is voor door de gemeente te treffen maatregelen. Dit overleg heeft inmiddels plaatsgevonden (zie paragraaf 3.3.)

### 4.3 Integrale inspraakavond

Tijdens de integrale inspraakavond op 15 oktober 2015 en de avond over met de betrokkenen uit de Dalenbuurt op 2 november 2015 is enerzijds het concept van het Parkeerbeleidsplan besproken. Anderzijds heeft een terugkoppeling plaatsgevonden van de in juni, juli en augustus 2015 met de betreffende belanghebbenden besproken parkeersituaties (zie paragraaf 5.5) en hoe deze situaties hun plaats hebben gekregen in het parkeerbeleid en uitvoeringsagenda.

Uit deze inspraakavonden zijn door belanghebbenden de volgende zaken opgemerkt die zijn verwerkt in dit parkeerbeleidsplan:

- Met betrekking tot het gratis houden van het parkeren heeft de Fietsersbond gesteld dat betaald parkeren zorgt voor minder autoverkeer, gezondheidswinst, minder ruimtebeslag, een beter milieu en minder geluidsoverlast. Dit heeft geleid tot aanscherping van twee teksten in het Parkeerbeleid 2015 omdat daarin onvoldoende het geheel van het parkeren, zowel voor de auto als de fiets, naar voren kwam. De tekst in paragraaf 4.2.1, onder het kopje Stadshart is aangepast. Onder het kopje Stadshart in paragraaf 5.5.2 is de tekst tevens aangepast.

- De politie heeft aangegeven dat handhaving enkel het sluitstuk dient te zijn in het oplossen van een parkeerprobleem. Enkel als er geen andere mogelijkheden zijn wordt een te handhaven maatregel als oplossing ingevoerd. Eerst moet worden gezocht naar oplossingen door middel van een andere inrichting. Dit geldt voor het aanpakken van parkeerproblemen in IBOR projecten maar ook in bestaande situaties. Als dit ongewenst is omdat de fysieke oplossing ten koste gaat van groen in een bestaande situatie moet nadrukkelijk het belang tussen de kwaliteit van de omgeving en de inzet van handhaving worden afgewogen. In paragraaf 5.4 is hier nu aandacht aan besteed.
- Tevens heeft de politie opgemerkt dat er een algehele visie mist in het stuk over de aanpak van de problemen die hulpdiensten tegen komen door parkeersituaties. Hulpdiensten, en de brandweer is dan maatgevend, moet altijd door een straat kunnen. Daarbij is een doorrijdbreedte van 3,50 meter gewenst, op punten mag dit smaller. Hoewel genoemd bij de Dalenbuurt en de Eilandenbuurt is dit niet als algemeen punt in het beleid teruggekomen. In de inleiding van hoofdstuk 5 is dit algemene uitgangspunt alsnog toegevoegd.
- Als laatste heeft de politie opgemerkt dat in bijlage 2 Sportpark Schenkel als vrachtwagenparkeerplaats is aangegeven. Deze locatie is echter sinds een aantal jaren niet meer als zodanig aangewezen. Dit is in de bijlage aangepast.

Van zaken die tijdens de inspraakavond aan de orde zijn gekomen maar niet in het Parkeerbeleidsplan zijn opgenomen of op een andere manier zullen worden behandeld, heeft separate verslaglegging en terugkoppeling plaatsgevonden.



## 5. Parkeerbeleid in uitvoering

In dit hoofdstuk worden de ambities en de visiepunten van de gemeente Capelle aan den IJssel vertaald in concreet parkeerbeleid. Hierbij is gekozen om te kiezen voor parkeerbeleid per gebiedstype, toegespitst op de specifieke per gebiedstype voorkomende doelgroepen. Daarbij wordt aangegeven welke maatregelen op korte termijn en die op langere termijn uitgevoerd kunnen en moeten worden.

Deze maatregelen zijn samengevat in het bij dit Parkeerbeleid 2015 behorende Uitvoeringsagenda Parkeren 2015 - 2018, waarbij per maatregel is benoemd welke organisatorische en financiële consequenties daarmee gemoeid zijn.

Bovenaan het gemeentelijk beleid staat dat de doorgang voor hulpdiensten verzekerd moet zijn. Behoudens bij een parkeerecces moet een ambulance of brandweerauto zonder schade te rijden door een straat kunnen en een bocht kunnen nemen. In voorkomende gevallen worden deze problemen aangepakt in de lijn die in dit hoofdstuk is omschreven.

### 5.1 Eenvoudig en duidelijk

De gemeente zet in op een continuering van haar eenvoudig en eenduidig parkeerbeleid, maar spitst haar doelen verder toe op de inzichten die zij heeft van het parkeerareaal zoals dat er nu is en gebruikt wordt en zoals dat naar verwachting in de komende jaren kan gaan veranderen (projecten, trends en ontwikkelingen).

Op totaalniveau is er in Capelle aan den IJssel geen tekort aan parkeerplaatsen. Wel –zo blijkt ook uit de gehouden parkeeronderzoeken– treedt in een aantal straten soms een hoge parkeerdruk op (> 90%) en is in enkele woonbuurten 's nachts zelfs sprake van een hele hoge parkeerdruk (>100%). Om in staat te zijn om parkeervraagstukken te objectiveren, blijven we middels periodiek parkeeronderzoek (eens per 2 a 4 jaar) de parkeersituatie (aantal, gebruik) in en op alle parkeervoorzieningen (publiek en privaat) monitoren.

### 5.2 Reguleren alleen als het nodig is

Omdat het aantal knelpunten beperkt is en ook niet voorzien wordt dat er grote veranderingen gaan optreden, leidt er toe dat we op hoofdlijnen het parkeren vrij houden (niet gereguleerd) en dat we alleen parkeerregulering toepassen als het echt niet anders kan.

Parkeerregulering wordt toegepast als het verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen onder de verschillende doelgroepen alleen nog maar mogelijk is als het parkeren door bepaalde doelgroepen op enigerlei wijze moet worden beperkt. Als regulerend instrument wordt in principe altijd gekozen voor een parkeerdurbeperkende maatregel (blauwe zone)<sup>1</sup>. De venstertijden van de regulering zijn, zo veel als mogelijk, overal gelijk. Zo kan de gebruiker goed worden geïnformeerd en kan er nauwelijks misverstand ontstaan of een reguleringsmaatregel al dan niet in werking is.

#### Handhaving

<sup>1</sup> Mede ingegeven door de goede ervaringen met deze maatregel in de reeds gereguleerde gebieden (zie paragraaf 3.1)

Daar waar parkeren is gereguleerd, is het nodig om toe te zien dat de parkeerders zich houden aan de bij de regulering van toepassing zijnde regels (parkeren binnen toegestane tijdsduur, parkeren met ontheffing of vergunning). Als dit nagelaten wordt, zullen wij onze taak als handhaver uitoefenen. Dit doen wij ook als we constateren dat er voertuigen staan geparkeerd op plaatsen waar ze overlast of gevaar opleveren. Handhaving kost inzet van uren van de handhavers. Bij het invoeren in een gebied van parkeerregulering dient vooraf deze inzet te worden afgestemd met de handhavers.

### **5.3 Parkeerplaatsen alleen toevoegen als het kan**

Ook zijn en blijven we kritisch op de toevoeging van parkeerplaatsen ten koste van de (kwaliteit van de) bestaande openbare ruimte. Naast dat we het bestaande parkeerareaal eerst beter willen benutten voordat we nieuwe parkeerplaatsen toevoegen, blijven we ook kritisch op deze toevoeging zelf. Toevoegingen van parkeercapaciteit vindt alleen plaats als dit niet conflicteert met onze visie en ambitie van een Parkstad met de daarbij behorende versterking van onze groen- en waterstructuur. Met betrekking tot beschermd dorpsgezichten, dan wel waardevolle (groene) gebieden dient altijd de beschermde waarde en kwaliteit van het gebied de maatlat te zijn waaraan een oplossing wordt gemeten. Parkeren is in deze gebieden te gast.

### **5.4 Maatregelen in overleg**

Mocht een parkeerknelpunt zich aandienen en maatregelen ter beheersing daarvan wenselijk worden geacht dan zullen we dit als het mogelijk en te organiseren is in een interactief proces met de betreffende belanghebbenden bepalen. De te nemen maatregelen kunnen variëren van enerzijds betere informatieverstrekking of het faciliteren van overleg en communicatie tussen partijen tot anderzijds meer ingrijpende maatregelen zoals het invoeren van parkeerregulering en/of de realisatie van extra parkeerplaatsen.

In het geval er een keuze voor ligt tussen een maatregel die ten koste gaat van groen en een maatregel die om handhaving vraagt dient mee te worden gewogen dat handhaving enkel het sluitstuk kan zijn in het oplossen van een parkeerprobleem. Afdoende handhaving is namelijk niet vanzelfsprekend.

Met name in woonbuurten met een te hoge parkeerdruk 's nachts spitst de discussie zich vaak toe op de vraag of de parkeeroverlast opweegt tegen de opoffering van de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Maar ook in het geval dat een parkeerprobleem er nog niet is en er in het kader van een IBOR-project wel mogelijkheden worden gezien om meer parkeerplaatsen te realiseren, willen we de uitwisseling van bestaande ruimtelijke kwaliteit voor de aanleg van parkeerplaatsen met de direct betrokkenen ter discussie stellen.

In beide gevallen staan we toe dat de belanghebbenden (bewoners, bedrijven) een keuze kunnen maken om +10% of -10% van het benodigd aantal plaatsen (ten opzichte van een maximale parkeerdruk van 90%) toe te staan.

Als voor de oplossing van het probleem de invoering van parkeerregulering in aanmerking komt, zullen we ook in dat geval met de belanghebbenden bespreken wat daar de kaders van zijn (reguleringsperiode en maximale parkeerdruk). Zoals gezegd is het uitgangspunt daarbij een uniform en eenduidig regime in de gehele gemeente

Via dit interactief proces kan samen met de bewoners en overige belanghebbenden maatwerk op de te nemen maatregelen gemaakt worden. Maar geen maatwerk tot in het oneindige. We zullen altijd voorkomen dat er een onbeheersbare ‘lappendeken’ aan maatregelen ontstaat en dat oplossingen juridisch (o.a. precedentwerking) en financieel onverantwoord zijn.

## 5.5 Toepassing per type gebied

In de hierna volgende paragrafen zetten we per gebiedstype uiteen wat onze parkeerbeleidsdoelen zijn, hoe we het parkeren van de doelgroepen per gebied zien, wanneer een voorkomende situatie nadere aandacht behoeft en hoe we daarmee wensen om te gaan.

### Definitief parkeervraagstuk op basis van dialoog

In aanvulling op de uitwerking van het gebiedsgerichte beleid wordt in tekstkaders zoals deze de in de maanden juni en juli 2015 per locatie/situatie met de betreffende belanghebbenden besproken parkeervraagstukken weergegeven. De conclusies hiervan zijn teruggekoppeld op de integrale inspraakavond op 7 oktober 2015. Per gebiedstype wordt in de tekstkaders een korte toelichting van de bevindingen zoals waargenomen tijdens de diverse dialogen met belanghebbenden alsmede van de integrale inspraakavond aangevuld met de voorgenomen acties, die tevens zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda Parkeren 2015 -2018.

### 5.5.1 Parkeren in woongebieden

We streven er naar om in de woongebieden (bestaand en nieuw) tenminste gemiddeld één parkeerplaats per wooneenheid in de directe omgeving daarvan (< 100 meter) aan te kunnen bieden. Voor een tweede auto worden grotere loopafstanden acceptabel geacht (max. 200 meter). Aanvullend dient voldoende parkeerruimte beschikbaar te zijn voor bezoekers van de bewoners.

De parkeerdruk in woonbuurten willen we niet boven de 90% procent uit laten komen om daarmee de leefbaarheid van woonbuurten te borgen alsmede zoekverkeer naar beschikbare parkeerplaatsen te beperken. Daarbij kijken we ook kritisch naar het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein en private parkeergarages.

Afhankelijk van de geconstateerde parkeerdruk op bepaalde momenten, kan een maatregel ter beperking van de (te) hoge parkeerdruk worden genomen;

- als 's nachts de parkeerdruk hoger ligt dan 90% is het autobezit van de bewoners hoger dan het aantal daartoe beschikbare plaatsen. Er worden alleen parkeerplaatsen toegevoegd indien dit ruimtelijk inpasbaar is en de totaal kwaliteit van de openbare ruimte niet aantast.
- als de parkeerdruk overdag of 's avonds hoger ligt dan 90% en 's nachts een lagere parkeerdruk wordt waargenomen wordt de (te) hoge parkeerdruk veroorzaakt door wijkvreemde parkeerders. Dit probleem kan worden opgelost middels invoering van parkeerregulering.

#### Kleine Zeeheldenbuurt

De parkeerdruk in de nachtelijke uren ligt op bijna 100%; op sommige plekken in de wijk is dit zelfs meer dan 100%.

*In overleg met betrokkenen is besloten om een aantal extra parkeerplaatsen aan te leggen (april 2016)*

#### Eilandenbuurt

De parkeerdruk in de nachtelijke uren ligt op bijna 100%; op sommige plekken in de wijk is dit zelfs meer dan 100%. Een aantal bewoners geeft echter aan dat de hoge parkeerdruk niet zo wordt ervaren. Zo is er in sommige straten altijd wel plek te vinden. Het parkeren buiten de parkeervakken of op onveilige locaties (hoeken van kruispunten) zou wel strenger moeten worden aangepakt. Ook de veiligheid (toegankelijkheid hulpdiensten) is een aandachtspunt en voorgesteld wordt om moeilijk toegankelijke plekken te markeren. Tenslotte wordt aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie (halen en brengen) bij de school.

*Op basis van de probleeminventarisatie komen als oplossingsrichtingen naar voren; de markering verbeteren/toevoegen, intensiveren toezicht en handhaving ter beperking van onveilige situaties alsmede de communicatie hierover en het in overleg met bewoners uitbreiden van parkeercapaciteit.*

#### Dalenbuurt

Ook in de Dalenbuurt ligt de parkeerdruk in de nachtelijke uren op bijna 100%; op sommige plekken in de wijk is dit zelfs meer dan 100%. De veiligheid (toegankelijkheid hulpdiensten) is hierbij een aandachtspunt. Uit reacties van bewoners blijkt dat veel mensen parkeren in de openbare ruimte terwijl ze in eerste instantie in hun eigen garage of op eigen terrein zouden kunnen parkeren. Sommige bewoners ervaren de drukte niet als een probleem. Het is gebleken dat dit erg afhankelijk is van de locatie in de wijk. De suggestie wordt gedaan om belijning aan te brengen zodat efficiënter van de beschikbare ruimte gebruik kan worden gemaakt.

*Op basis van de probleeminventarisatie komen als oplossingsrichtingen naar voren; de markering verbeteren/toevoegen, intensiveren toezicht en handhaving ter beperking van onveilige situaties alsmede de communicatie hierover en het in overleg met bewoners uitbreiden van parkeercapaciteit.*

#### Henri Laurensrade

De parkeerdruk op de in het openbaar gebied gelegen parkeerplaatsen is in de nachtelijke uren hoog en de parkeergarages zijn maar maximaal voor 50% bezet (huurkosten € 75,- per maand). Suggesties voor het verlichten van de parkeerdruk betreffen het goedkoper maken van de parkeergarageplaatsen (=bevoegdheid VvE), het veiliger maken van het Aida-parkeerterrein alsmede enkele plaatsen toevoegen door groen op te offeren.

*Op basis van de probleeminventarisatie komen als oplossingsrichtingen naar voren; de veiligheid op het Aida-parkeerterrein verbeteren, markering verbeteren/toevoegen, de doorgang Mari Andriessenrade voor hulpdiensten verbeteren middels parkeerverboden en in overleg met bewoners de parkeercapaciteit uitbreiden.*

### **5.5.2 Parkeren in gebieden met veel bezoekers**

In gebieden met veel bezoekers zoals het Stadshart (Koperwiek) en Capelle XL willen we meerdere doelgroepen (bezoekers van de winkels en bedrijven, medewerkers, bewoners, bezoekers van bewoners) op dezelfde parkeerplaatsen laten parkeren (het zogenaamde 'dubbelgebruik').

We streven er naar om de parkeerdruk op de parkeerplaatsen die in een straal van 250 meter rond de bezoekers aantrekkende functies zijn gelegen gedurende de openingstijden van deze functies maximaal 95% bedraagt.

Mocht een hogere parkeerdruk zich aandienen dan zal eerst worden vastgesteld of de betreffende parkeerplaatsen worden gebruikt door niet-bezoekers van het gebied. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering (blauwe zone). Hierbij houden we rekening met de parkeerbehoefte van bewoners (twee ontheffingen per adres) en medewerkers (beperkt, want voor de meeste van hen is een grotere loopafstand acceptabel) die binnen het gereguleerde gebied moeten kunnen parkeren (uitgifte ontheffingen).

Ook houden we rekening met een mogelijke verschuiving van de niet-bezoekers van het gebied naar parkeerplaatsen in aangrenzende gebieden en het effect daarvan op de aldaar aanwezige parkeerdruk. Mocht dit effect tot onwenselijke gevolgen leiden, dan wordt ook beschouwd in hoeverre we extra parkeerplaatsen binnen het gebied met veel bezoekers kunnen aanleggen.

#### Stadshart

De uitbreiding en herinrichting van het winkelcentrum de Koperwiek maakt het winkelcentrum gereed voor de komende jaren. De parkeervraag wordt binnen de grenzen van het projectgebied opgelost door onder meer de realisatie van een parkeergarage op de plaats van het parkeerterrein "Kerklaan". De gemeente investeert tegelijkertijd in de openbare ruimte om ook dit een moderne, hoogwaardige uitstraling te geven. Deze investeringen maken deel uit van de Gebiedsvisie Centraal Capelle. Met betrekking tot parkeren bestaat er de wens om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden om de frictieleegstand, om het zoekverkeer te verminderen, parkeerplaatsen breder te maken zodat makkelijker ingeparkeerd kan worden en het tevens een moderne en hoogwaardige uitstraling geven aan de parkeerterreinen. Het parkeervraagstuk Lijstersingel maakt onderdeel uit van dit parkeervraagstuk.

*De hiertoe benodigde acties betreft het zorgdragen voor een sluitende parkeerbilans in relatie tot uitbreiding winkelcentrum, inclusief het fietsparkeren, het faciliteren van de realisatie van parkeergarage 'Kerklaan' en het verbeteren van het parkeeraanbod Evenemententerrein en bij appartementen Lijstersingel (aantal plaatsen en maatvoering). Aanvullend gaan we zorgdragen voor de realisatie van dynamische parkeerverwijzing.*

#### Lijstersingel

Het parkeervraagstuk Lijstersingel betreft de appartementen aan het parkeerterrein achter het gemeentehuis. Als de parkeerdruk in het centrum hoog is dan zijn de bewoners van deze twee torens de eerste die dat merken omdat de bezoekers dan op de parkeerplaatsen direct voor het complex gaan staan. Hoewel het de afgelopen jaren rustiger was lijkt de druk toe te nemen en is het de vraag of parkeerregulering noodzakelijk is. Gezien de ideeën rondom het uitbreiden van parkeerplaatsen in het Stadshart horen deze twee vraagstukken bij elkaar.

*Na afronding van de uitbreiding van winkelcentrum De Koperwiek wordt op basis van parkeerduuronderzoek bevestigd of parkeerregulering benodigd is.*

### 5.5.3 Parkeren bij wijk- en buurtcentra

Bij de wijk- en buurtcentra (thans De Terp, Puccinipassage, Maria Danneels Erf, Scholver) willen we dat de parkeerdruk op de parkeerplaatsen die in een straal van 150 meter zijn gelegen gedurende de openingstijden van de winkels en bedrijven maximaal 90% bedraagt om daarmee het zoekverkeer naar beschikbare parkeerplaatsen te beperken en de parkeerplaatsen voor bezoekers van de winkels en bedrijven goed bereikbaar te houden. En ook hier geldt dat we alle doelgroepen van het gebied zo veel als mogelijk op dezelfde parkeerplaatsen willen laten parkeren.

De parkeerdruk wordt structureel, elke drie jaar, gemeten. Mocht de parkeerdruk meer dan 90% bedragen, dan stellen we eerst vast of de betreffende plaatsen worden gebruikt door niet-bezoekers van het wijk- of buurtcentrum. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering (blauwe zone). Ook hier zullen we rekening houden met de parkeerbehoefte van bewoners en een deel van de medewerkers (ontheffingen). En of een mogelijke verschuiving van de niet-bezoekers van het wijk- en buurtcentrum naar andere nabijgelegen parkeerplaatsen aldaar tot een te hoge parkeerdruk leidt. In dat geval zullen (ook) extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

#### Winkelcentrum De Scholver

In de parkeergarage van de Scholver parkeren forenzen welke verder reizen met de trein vanaf station Schollevaar. De mate waarin dat gebeurt, blijkt afhankelijk van het weertype (bij regenachtig weer is hier in meerdere mate sprake van). Daarbij komt dat de parkeerplaatsen het dichtst bij het NS station ook de plaatsen zijn die het dichtst bij de opgang naar het erboven gelegen winkelcentrum liggen. Met de eigenaar van het winkelcentrum zijn afspraken gemaakt om de overlast in beeld te brengen middels een parkeeronderzoek.

*In 2015 zal een parkeeronderzoek plaatsvinden op basis waarvan bepaald zal worden of aanvullende beheermaatregelen nodig zijn*

#### Winkelcentrum Puccinipassage

De huidige situatie bij de Puccinipassage is vanwege een tijdelijke maatregel (blauwe zone) niet representatief. De ondernemers van de passage zijn van mening dat er onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor hun klanten. De bewoners melden dat zij dit niet herkennen. Ook de gehouden parkeertellingen geven niet direct een probleemsituatie weer. De ondernemers hebben echter aangegeven wijze van beoordeling van de betreffende parkeertelling met betrekking tot de acceptabele loopafstanden en bezettingsgraden niet representatief te vinden voor dit winkelcentrum.

*De situatie is zodanig dat op voorhand geen nadere actie wordt ondernomen. Het gebied valt onder de reguliere monitoring van de parkeerdruk. Bij het beoordelen hiervan dient nadrukkelijk de aandacht te worden besteed aan de belangen van zowel de bewoners als de ondernemers.*

#### Nijverheidsstraat

De parkeerplaatsen bij het Bunkerschip worden ingenomen door voertuigen van personen die niet het Bunkerschip bezoeken (o.a. vissers), waardoor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers van het Bunkerschip vaak beperkt is. De eigenaar van het Bunkerschip heeft verzocht om met een 'blauwe zone' de beschikbaarheid te verbeteren.

De situatie is zodanig dat op voorhand geen nadere actie wordt ondernomen

#### 5.5.4 Parkeren bij werklocaties

Op werklocaties zoals Rivium, Hoofdweg-Vak M en Capelle West willen we dat de parkeerdruk op de parkeerplaatsen die in een straal van 500 meter zijn gelegen gedurende de wekdagen overdag niet hoger ligt dan 90% om daarmee het zoekverkeer naar beschikbare parkeerplaatsen te beperken. Mocht de parkeerdruk hoger dan 90% bedragen, dan moet eerst worden vastgesteld of de betreffende plaatsen worden gebruikt door niet-werkenden. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering (blauwe zone met ontheffingen voor de medewerker van de bedrijven).

Ook dan zal rekening worden gehouden met de mogelijke verschuiving van de niet-werkenden naar andere nabijgelegen parkeerplaatsen en of dat aldaar tot een te hoge parkeerdruk leidt. In dat geval zullen (ook) extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

Indien de te hoge parkeerdruk gepaard gaat met onvoldoende benutting van bestaande private parkeerplaatsen (achter de slagboom) zal de gemeente het initiatief nemen om met de betreffende eigenaren van die private parkeerplaatsen tot een optimalisatie van het gebruik van die parkeerplaatsen te komen (beter benutten). Zo nodig combineert de gemeente dit met een aanscherping van de handhaving om alsnog het beschikbare areaal binnen 500 meter beter te benutten.

##### Rivium

De parkeerdruk op het kantorenterrein Rivium is sterk wisselend. De openbare parkeermogelijkheden worden tot het uiterste benut. De parkeerterreinen op eigen terrein staan bij sommige (lege) kantoren leeg of grotendeels vrij terwijl op andere locaties men dubbel parkeert. Dit is een situatie die al langer bestaat. De lijn die is ingezet in het besluit "Analyse en oplossingsrichtingen leegstand Rivium" is nog steeds van kracht en wordt gedragen door het parkmanagement. Dit houdt in dat de gemeente in samenwerking met marktpartijen de parkeerdruk probeert te verminderen. Structureel wordt het parkeerprobleem enkel opgelost door de aanleg van gebouwde parkeervoorzieningen op particulier terrein. De gemeente werkt daar graag aan mee. De gemeente kan haar intenties benadrukken door het parkeren op straat te ordenen. Het probleem dat zich daar voor doet is dat door het parkeren op de rijbaan men bij tegenliggers moet wachten. In het Rivium Quadrant is het zo dat vrachtwagens door het parkeren op straat de bocht niet goed kunnen maken.

*De gemeente denkt en werkt graag mee met eigenaren die op eigen terrein extra parkeermogelijkheid willen maken. Met het tonen van goede intenties, door het ordenen van de parkeersituatie op straat, kan de gemeente mogelijk een aanzet geven tot het starten van oplossingsgerichte acties van ondernemers en de eigenaren van de panden.*

##### Capelle West

Met een 7-tal bedrijven (van de in totaal ruim 20) is overleg gevoerd over de bij hen voorkomende parkeersituatie. Op hoofdlijnen zijn de bedrijven momenteel tevreden over de parkeersituatie. Optimalisaties zijn wel wenselijk betreffende het aantal parkeerplaatsen en een enkele extra laad- en losplaats alsmede het langdurig parkeren van vrachtwagens (waardoor sommige bedrijven slecht zichtbaar zijn) beperken.

*Om de situatie beheersbaar te maken zal een extra laad- en losplaats worden aangelegd, wordt het parkeren van grote voertuigen beperkt (Rendierenbuurt uit gebied halen). In het regulier overleg met de ondernemers zal de parkeersituatie regelmatig aan de orde worden gesteld.*

#### Hoofdweg - Vak M

Op het kantorenpark ten noorden van de A20 zijn over het algemeen te weinig parkeerplaatsen. Voor medewerkers zijn er vaak niet voldoende plaatsen. Dit mede in verband met leegstand van enkele panden. Enkele bedrijven geven aan dat de verhouding tussen het aantal werknemers en de voor hen beschikbare parkeerplaatsen erg uit balans is. Het huidige gedogen van het parkeren op de trottoirs vinden de ondernemers goed. Maar er is wel vraag naar meer parkeerplaatsen. Gezocht kan worden naar mogelijkheden om extra parkeerplaatsen te realiseren of door ongebruikte trottoirs te vervangen door parkeerplaatsen. De ondernemers zien geen mogelijkheden om zelf iets te doen aan de parkeersituatie.

*Er zal worden overgaan tot aanleg van extra parkeerplaatsen (ter plaatse van bestaande trottoirs), parkeren half op trottoir. Aanvullend zal de handhaving worden geïntensiveerd.*

### **5.5.5 Parkeren bij (grote) bedrijven nabij woonbuurten**

Hiervoor geldt hetzelfde als benoemd bij woonbuurten (zie paragraaf 5.5.1). Als de parkeerdruk in woonbuurten als gevolg van daarin of nabijgelegen grote bedrijven leidt tot een te hoge parkeerdruk in de woonbuurt (overdag of 's avonds > 90%) en dit probleem blijkt te worden veroorzaakt door bijvoorbeeld het personeelsparkeren van die bedrijven, dan zal de gemeente eerst in overleg treden met het betreffende bedrijf om te bezien of de voor het bedrijf beschikbare parkeerareaal wel voldoende is dan wel dat daarop van toepassing gestelde maatregelen (verdeling parkeerrechten, tarifiering) niet onbewust de aanleiding is tot ongewenst uitwijkgedrag naar de omliggende woonbuurt.

Zo nodig wordt in de woonbuurt parkeerregulering toegepast. Ook dan wordt rekening gehouden met de verschuiving van deze parkeerders van het gebied naar andere, in nabijgelegen gebieden gelegen parkeerplaatsen en of dat niet aldaar tot een te hoge parkeerdruk leidt. In dat geval zullen (ook) extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

#### Capelse Brug (P+R)

Parkeertellingen op P+R Capelse Brug geven op dit moment nog een zeer wisselend beeld van de situatie sinds de invoering van betaald parkeren door de gemeente Rotterdam op P+R Kralingsezoom. Dit maakt het treffen van een definitieve conclusie op dit moment (aug. 2015) nog niet mogelijk. Een aanvullende parkeertelling vindt plaats in oktober 2015. *Zodra deze aanvullende parkeertelling heeft plaatsgevonden worden de hieruit verkregen inzichten met gemeente Rotterdam afgestemd.*

#### Fascinatio

De parkeerdruk in het woongebied is weliswaar hoog maar leidt nog niet tot een te hoge parkeerdruk (> 90%). Er zijn altijd parkeerplaatsen voor bewoners binnen acceptabel geachte loopafstand beschikbaar. Wel blijft het noodzaak om het aantal parkeerplaatsen



voor bedrijven en de gebruiksmogelijkheden daarvan op orde te houden zodat een verdere toename van de parkeerdruk in het woongebied wordt beperkt.

*De overloop van parkeerders van P+R Capelse Brug en van P+R Kralingsezoom zal door middel van monitoring van de parkeerdruk in de woonbuurt nauwlettend worden gevolgd.*

#### Warenarburg

Verschillende bewoners ervaren overdag parkeerproblemen, terwijl anderen van mening zijn dat het meevalt. Er is een relatie tussen de parkeersituatie op de Warenarburg en het nabijgelegen bedrijf (Crawford, schade-expertisebedrijf). Een deel van het personeel parkeert in de omliggende buurt. Voorgesteld wordt om op buurtniveau nader overleg te voeren over parkeren en daarover afspraken te maken. De gemeente zal dit overleg faciliteren. Daarnaast zal de gemeente het aantal parkeerplaatsen optimaliseren bij IBOR-projecten.

*Ter verbetering van de situatie zal de gemeente de dialoog tussen de bewoners en Crawford Faciliteren. Aanvullend zal de markering worden verbeterd/toegevoegd.*

## 6. Parkeren en bouwen

**Mobiliteit, auto- en fietsbezit en –gebruik zullen in de komende jaren blijven groeien. De vraag naar parkeerplaatsen voor de auto en fiets zal als gevolg daarvan blijven toenemen. Parkeerplaatsen nemen waardevolle ruimte in en kunnen bij een onjuiste dimensionering (aantal en verschijningsvorm) de kwaliteit van de leefomgeving negatief beïnvloeden.**

Anderzijds kan een tekort aan parkeercapaciteit een bron voor overlast in een gebied of buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is een noodzaak bij een parkeervraagstuk dat voortkomt uit een gewenste ontwikkeling (nieuwbouw, verbouw, functiewijziging e.d.). Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Door middel van deze normen kan een goede inschatting worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van nieuwe (bouw)projecten. In dit parkeerbeleidsplan worden de kaders gegeven voor een nieuwe Parkeernormen 2015 die separaat aan dit plan is opgesteld.

### 6.1 Aanleiding voor nieuwe parkeernormen(systematiek)

De huidige parkeernormen en de bijhorende systematiek zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen 2006. In de tussenliggende tijd is er echter veel veranderd. Op hoofdlijnen betreft dit 3 punten:

1. Het juridische kader waarbinnen parkeernormen zijn vastgelegd is gewijzigd. Sinds de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan de parkeereis voor nieuw- en verbouw niet meer worden vastgelegd in de bouwverordening en moet de parkeereis worden doorgelegd in de omgevingsvergunning.
2. De landelijke richtlijnen voor het toepassen van parkeerkencijfers is inmiddels herijkt. De huidige Capelse parkeernormen zijn onder meer gebaseerd op de kencijfers van CROW uit 2004. Inmiddels heeft CROW deze parkeerkencijfers opnieuw onderzocht en zijn de meest recente kencijfers vastgelegd in publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", welke publicatie 182 "Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering" vervangt. Ontwikkelingen in het autobezit maakten het noodzakelijk om deze kencijfers te actualiseren. Het gemiddelde autobezit per inwoner/huishouden neemt nog steeds toe, wat leidt tot een toenemende vraag naar parkeerplaatsen.
3. De huidige parkeernormennota uit 2006 biedt te weinig flexibiliteit om omgevingsfactoren mee te nemen in nieuwe ruimtelijke plannen. Er is een verdergaand besef dat we eerst moeten benutten wat er al is alvorens nieuwe plaatsen moeten gaan toevoegen. Dit vraagt om spelregels tussen initiatiefnemer en gemeente om de daarvoor benodigde dialoog in goede banen te leiden. Deze spelregels zijn tot op heden nog niet eenduidig geformuleerd.

Redenen genoeg om een nieuwe parkeernormensystematiek op te stellen.

### 6.2 Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

In de Koersnota Parkeren staat over parkeren in relatie tot nieuwe ontwikkelingen het volgende vermeld:

*Bij veranderingen van de bestaande situatie, bijvoorbeeld bij de (her)ontwikkeling van een functie of een gebied, hanteren wij de systematiek van parkeernormering. De werkwijze bij ontwikkelingen (toevoegen van nieuwe functies of bij functieverandering) worden duidelijk vastgelegd volgens de laatste inzichten. Met de aangepaste Nota*

*Parkeernormen zorgen we voor een kader waarbinnen de noodzakelijk geachte uitbreiding van het parkeerareaal kan plaatsvinden.*

Voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid zijn belangrijke factoren voor bewoners en bedrijven om zich in Capelle aan den IJssel te vestigen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt door middel van een vaste systematiek met parkeernormering invulling gegeven aan de parkeervraag. De locatie en het type woning of bedrijvigheid bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij het streven is om initiatiefnemers 'parkeren op eigen terrein' te laten realiseren. Maar niet als doel op zich. Indien het mogelijk is kan de initiatiefnemer beroep doen op bestaande parkeerplaatsen, zowel privaat als in de openbare ruimte.

De gemeente stelt een actuele parkeernormensystematiek waarin parkeren bij in-, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd en is gekoppeld aan de regelgeving van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De huidige parkeernormen worden waar nodig aangepast aan de nieuwste parkeerkcijfers en/of eigen ervaringen zodat we de best passende parkeernorm voor Capelle aan den IJssel krijgen en van toepassing verklaren.

### **6.3 Uitgangspunten parkeernormen(systematiek)**

De uitgangspunten van de Koersnota zijn de kaders waarbinnen de Parkeernormen 2015 is opgesteld. Andere uitgangspunten waarbinnen de Parkeernormen 2015 zich moet bewegen zijn:

- Ons parkeerbeleid is in de basis gastvrij. We willen dat bezoekers, ondernemers en werknemers makkelijk een parkeerplaats moeten kunnen vinden. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren (we willen op voorhand het autogebruik niet ontmoedigen door een gebrek aan parkeercapaciteit).
- De gemeente ervaart dat bij het toepassen van sturende (minimale) parkeernormen bij woningen dit een tekort aan parkeerplaatsen kan opleveren. In de praktijk blijkt dat een beperkt aanbod van parkeerplaatsen bewoners niet weerhoudt om bijvoorbeeld een tweede auto aan te schaffen. Voor woningbouw wordt dan ook het uitgangspunt gehanteerd dat we het autobezit daar waar mogelijk willen faciliteren. In het centrumgebied (zie afbeelding 6.1) zijn we daar wel kritischer in dan in de rest van de gemeente. Ook in de praktijk blijkt dat het gemiddelde autobezit in het tot 'centrum' benoemde gebied lager is dan in de rest van de gemeente (autobezit minder noodzakelijk vanwege de aanwezigheid op loopafstand van alle voorzieningen, incl. OV).
- We blijven er op letten dat alternatieve vervoerswijzen zo veel als mogelijk worden gestimuleerd, onder andere om de parkeerdruk te verlichten. De fiets en fietsparkeerplaatsen spelen daarbij een belangrijke rol.
- We zetten in op een optimale bezetting van de bestaande parkeercapaciteit, zowel op en langs de straat, op de parkeerterreinen en op en in private voorzieningen (garages, carports, opritten e.d.).
- De parkeerkcijfers van CROW zijn niet overal in Nederland hetzelfde. De parkeerbehoefte is immers afhankelijk van locatie van de functie en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijze. Daarom wordt door CROW onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de kern waarin de locatie zich bevindt en wordt tevens

onderscheid gemaakt naar de zone binnen de kern waarin de functie gelegen is. De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressen-dichtheid, oftewel het aantal adressen per km<sup>2</sup> binnen de bebouwde kom. De omgevings-adressendichtheid van Capelle aan den IJssel maakt dat we als 'sterk stedelijk' aangemerkt worden.

- We maken onderscheid in twee zones; het centrum en de schil/rest van de bebouwde kom. Het centrumgebied is op twee manieren gedefinieerd. Enerzijds voor woonfuncties en anderzijds voor niet-woonfuncties (winkels, kantoren, openbare voorzieningen e.d.). Onderstaand zijn kaarten van de centrumgebieden 'woonfuncties' en 'niet-woonfuncties' weergegeven (een vergrote versie van deze kaarten is opgenomen in Bijlage 1).



Afbeelding 6.1 Zone-indeling centrumgebied 'woonfuncties' en 'niet-woonfuncties'

#### 6.4 Uitwerking in separate Parkeernormen 2015

Parkeernormen zijn beleidsregels en die zijn volgens de AWB een bevoegdheid van het college. De normen kunnen niet direct onderdeel vormen van het Parkeerbeleid 2015 omdat een dergelijke beleidsnota op grond van de Wro geen normen mag bevatten. Deze kaders zijn daarom verder uitgewerkt in de Parkeernormen 2015 en daarin zijn ook de nieuwe parkeernormen voor de gemeente Capelle aan den IJssel benoemd.

In die nota wordt tevens de wijze waarop de gemeente in specifieke situaties wil omgaan met deze normen beschreven, bijvoorbeeld in situaties waar geen ruimte is voor het realiseren van parkeergelegenheid.

Deze nota vervangt de parkeernormensystematiek zoals deze was vastgelegd in de Parkeernormennota uit 2006.

## 7. Overige oplossingen en fietsparkeren

Dit hoofdstuk geeft inzicht in specifieke parkeerkundige oplossingen die bijdragen aan de geformuleerde parkeervisie en beleidsdoelen en de genoemde oplossingsrichtingen. Hierbij gaan we in op gehandicaptenparkeren, de parkeerverwijzing, het faciliteren van oplaadpunten voor elektrische motorvoertuigen, parkeren voor motorfietsen, P+R-beleid in regionaal verband, de 'kwaliteit' van parkeerplaatsen en het parkeren van grote voertuigen. En fietsparkeren natuurlijk.

### 7.1 Gehandicaptenparkeren

Tot op heden is op landelijk niveau geen beleid geformuleerd voor de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen. Gemeenten zijn autonoom wat betreft de procedures die zij volgen met betrekking tot het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen.

Binnen de gemeente Capelle aan den IJssel wordt uitgegaan van onderstaande beleidsregels, hetgeen een continuering is van bestaand beleid.

#### *Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen*

Voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geldt dat de gemeente hierin volledig autonoom kan handelen. Dit soort gehandicaptenparkeerplaatsen wordt doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat per 50 'gewone' parkeerplaatsen één algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar moet zijn.

Bij nieuw te bouwen functies wordt rekening gehouden met het aanleggen van gehandicaptenparkeerplaatsen volgens de richtlijnen van het CROW.

De gemeente Capelle aan den IJssel hecht, net als veel andere gemeenten, grote waarde aan dat gehandicapten zelfstandig kunnen functioneren. Hier dient de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk te worden gewaarborgd. Het uitgangspunt voor het aanwijzen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is dat instellingen op locaties waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang moet kunnen beschikken.

In gevallen waar een instelling om meerdere algemene gehandicapten-parkeerplaatsen verzoekt, dient inzicht te worden gegeven in het (gehandicapte) cliëntenbestand van de instelling. Van de instelling wordt ter onderbouwing van de aanvraag ook verwacht dat men er alles aan heeft gedaan om zo efficiënt mogelijk met de beschikbare algemene gehandicaptenparkeerplaats(en) om te gaan.

Bij parkeerplaatsen voor gehandicapten bij publieke gebouwen geldt dat het aantal en de ligging altijd zal worden afgestemd met het BGC (Belangengroep Gehandicapten Capelle)

#### *Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen (op kenteken)*

Het in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen.

Om te bepalen of een gehandicapte in aanmerking komt voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij woning en/of werk wordt bekeken of binnen de maximale loopafstand (straal van 100 meter) die de gehandicapte af kan leggen doorgaans parkeergelegenheid gevonden kan worden. Indien in de regel mogelijkheden aanwezig zijn om het voertuig te parkeren, wordt de aanvraag afgewezen. Personen die in het bezit zijn van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garage of oprit) komen ook niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats.

Een individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt voor maximaal vijf jaar aangewezen. Bij een herkeuring met betrekking tot de gehandicaptenparkeerkaart, of 5 jaar na instelling van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, vindt opnieuw een beoordeling van de parkeerdrukmeting plaats. Voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden aanlegkosten in rekening gebracht.

#### *Parkeren door gehandicapten*

Automobilisten die in het bezit zijn van een (Europese) gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbeperkt in de blauwe zone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerdurbeperking.

## **7.2 Parkeerverwijzing**

We hebben de ambitie om innovatieve parkeerinformatie en –verwijzing toe te passen, die bijdraagt aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van Capelle aan den IJssel.

Vooraf voor bezoekers is parkeerverwijzing van groot belang. Vaste gebruikers als bewoners en werknemers kennen de parkeersituatie immers beter.

Parkeerverwijzing is belangrijk om de automobilist te wijzen waar hij of zij het beste kan parkeren. Van belang is dat de te verstrekken informatie klopt, actueel en op maat gesneden is. Hierdoor wordt zoekverkeer voorkomen.

Er zijn meerdere kanalen van communicatie: parkeerverwijzing, -bebording en -markering op straat, navigatiesystemen, smartphone-apps, informatieverspreiding via internet of – meer traditioneel – via een parkeerfolder.

Alle kanalen dragen bij aan goed geïnformeerde parkeerders. Steeds meer automobilisten beschikken over “in-car”-systemen zoals navigatiesystemen en smartphone-apps. Dit maakt het mogelijk om actuele en dynamische parkeergegevens te communiceren met de gebruiker. Ook kunnen gerichte, individuele parkeeradviezen gegeven worden. Hierbij kan bijvoorbeeld de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de parkeerterreinen getoond worden aan bezoekers van Capelle aan den IJssel. Van belang is dat de informatie centraal wordt bijgehouden, actueel is en aansluit bij de landelijke standaard, die nu in ontwikkeling is.

De parkeerterreinen (en eventuele toekomstige parkeergarage(s)) worden in principe met statische parkeerverwijzing bewegwijzerd. Alleen bij de entree van de parkeerterreinen (of toekomstige parkeergarage(s)) kan een dynamische verwijzing worden gehanteerd (met een ‘vol/vrij-aanduiding’). Deze parkeerverwijzing op straat is niet nodig.

De motivatie voor dit principe (veel statische informatie en alleen dynamisch bij de opritten) is gelegen in het gegeven dat het merendeel van de mensen (> 85%) al bij vertrek heeft bepaald waar hij of zij zal gaan parkeren en daarvan niet of nauwelijks meer afwijkt tijdens de reis. Dit motiveert het belang om de parkeerinformatie van Capelle goed bereikbaar te maken via daartoe geëigende kanalen (parkeerfolder, website gemeente, website bestemmingsfuncties,

apps e.d.), om de informatiebehoefte voorafgaand aan de reis goed te faciliteren. En zo nodig aan te vullen met informatie tijdens de reis.

In de woonbuurten is het toepassen van een parkeerverwijssysteem ongewenst (niet functioneel). Eventueel kunnen bezoekersaantrekkende functies bij wijk- en buurtcentra statisch verwezen worden, en zo nodig ook de parkeerplaatsen die bij deze functies behoren (mits geconcentreerd).

Voor het kanaliseren van informatie voor bezoekers van Capelle wordt de samenwerking met de Capelse ondernemers verder geoptimaliseerd. Dit heeft tot doel om parkeerinformatie niet alleen door de gemeente te laten verstrekken maar ook door de ondernemers zelf via de door hen gebruikte en te gebruiken kanalen.

### 7.3 Oplaadpunten

De elektrische auto is aan een voorzichtige opmars bezig. Elektrisch rijden is dan ook een actueel thema waar ook de wegbeheerder steeds vaker mee te maken krijgt. Sinds de introductie van de eerste hybride aangedreven auto's (met zowel een elektromotor als een verbrandingsmotor) gaan de ontwikkelingen hard. Na de hybride auto's komen nu langzaam ook de plug-in-hybride's en volwaardige elektrische auto's langzaam op.

Met de ontwikkeling van elektrische auto's en een toenemende politieke focus op milieu en duurzaamheid komen ook oplaadpunten voor elektrisch vervoer steeds meer in beeld.

Gemeenten spelen daarin een belangrijke rol. Enerzijds in de rol van wegbeheerder die te maken kan krijgen met een andere invulling van de openbare ruimte, anderzijds als eerste aanspreekpunt voor haar burgers die informatie zoeken over bijvoorbeeld stimulerende mogelijkheden en intermediair naar landelijk beleid. De gemeente Capelle aan den IJssel heeft op dit moment verspreid over de stad 4 openbare oplaadpunten op maaiveld laten plaatsen. Het is de verwachting dat dit eind 2015 met ongeveer 20 punten is uitgebreid.

Zoals beschreven in de gemeentelijke Beleidsregel Opladinfrastructuur (2013) schaarst de gemeente zich in de landelijke beleidslijn om de luchtkwaliteit te verbeteren, de CO2 en NO2-uitstoot te verminderen, geluidsreductie te bewerkstelligen en economische kansen te creëren in de duurzame sector.

Daartoe onderneemt zij op hoofdlijnen een tweetal acties

1. De gemeente stelt in principe openbare ruimte beschikbaar ten behoeve van oplaadpunten (langzaam opladen) voor elektrische voertuigen. Om de groei van het aantal elektrische voertuigen te kunnen faciliteren is een uitbreiding van het huidige aantal oplaadpunten nodig. Daarbij wordt voornamelijk ingezet op oplaadvoorzieningen bij thuis- en werklocaties, vanwege een gemiddeld oplaadtijd van zes uur.  
Om de plaatsing van publieke laadlocaties in Capelle aan den IJssel te realiseren volgt zij de koers die is ingezet door de Stadsregio Rotterdam en wordt de komende jaren gebruik gemaakt van het Rotterdams inkoopcontract dat nog loopt tot 31 december 2017.
2. De gemeente is kritisch bij het verdelen en beheren van de openbare ruimte in relatie tot oplaadpunten voor elektrisch vervoer. De beslissing tot plaatsing van een oplaadobject in de publieke ruimte wordt genomen met 'de ladder van laden' (zie Beleidsregel) als leidraad. Dit betekent onder meer dat het plaatsen van oplaadpunten alleen plaatsvindt op basis van aanvragen van bezitters van een elektrisch voertuig en dat oplaadpunten alleen geplaatst worden binnen maximaal 300 meter van het adres van de aanvrager en bij

voorkeur langs een doorgaande weg. De aanvrager zelf moet in de gemeente wonen of daar minimaal 18 uur per week werken. In gebieden met een parkeerdruk hoger dan 90% wordt kritischer gekeken naar de aanvraag voor een oplaadpunt omdat deze parkeerplaatsen dan de mate van meervoudig gebruik (dubbelgebruik) beperken.

#### **7.4 P+R-beleid in regionaal verband**

Forenzen parkeren hun voertuigen op parkeerplaatsen in Capelle aan en IJssel terwijl zij hun bestemming veelal elders hebben (verder reizen met OV). De betreffende parkeerders komen uit Capelle zelf of doen Capelle aan als tussenstop naar hun eindbestemming.

Deze doelgroep dient in die mate gefaciliteerd te worden dat zij overige doelgroepen die hun bestemming hebben nabij de OV-opstappunten niet beperken in hun parkeermogelijkheden. Als het dan nodig is om extra parkeerplaatsen aan te leggen dan zal dit altijd geschieden in overleg en in afstemming met de regionale partners. Aanvullend participeert de gemeente in de regionaal geïnitieerde opgave voor voldoende aanbod aan parkeerplaatsen bij OV-opstappunten.

#### **7.5 Duurzame kwaliteit van parkeerplaatsen**

Bij de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen wordt uitgegaan van een maatvoering die eigentijds is en daarmee aansluit bij de ontwikkeling van de maatvoering van hedendaags voertuigen. In de Parkeernormen 2015 is dit voor nieuwe parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouwprojecten reeds benoemd. Maar ook bij de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in bestaande situaties en/of bij herinrichtingsprojecten zal de aanleg van parkeerplaatsen worden uitgevoerd met in acht name van de meest actuele normering daarover (o.a. NEN 2443).

Als het gaat om de materialisatie (bestratingsmaterialen, belijning e.d.) van de parkeerplaatsen zal voor zover de gemeente de parkeerplaatsen aanlegt altijd de duurzaamheidsambitie (zie paragraaf 4.2.6) worden gerespecteerd door onder meer waar mogelijk te kiezen voor 'groene parkeerplaatsen'.

#### **7.6 Parkeren grote voertuigen**

In de APV is geregeld dat het voor grote voertuigen verboden is om tussen 8:00 en 18:00 uur te parkeren binnen de bebouwde kom. Als alternatief kan geparkeerd worden op de bedrijventerreinen. Op dit moment voldoet dit en zijn er weinig klachten. Verbeterpunt is de bebording aan de komgrenzen om de regels met betrekking tot parkeren van grote voertuigen duidelijk te maken.

In bijlage 2 zijn de bestaande parkeerplaatsen voor grote voertuigen weergegeven. Mocht in de toekomst meer vraag zijn naar parkeren of overnachten van grote voertuigen dan laat de gemeente het ontwikkelen van voorzieningen hiervoor over aan de markt, waarbij de gemeente een ondersteunende en faciliterende rol neemt.

#### **7.7 Fietsparkeren**

In het verlengde van het Fietsplan 2010-2020 en de in de Parkeernormen 2015 opgenomen fietsparkeernormen (realisatie voldoende fietsparkeerplaatsen bij nieuw- en verbouwprojecten) zetten we ons actiever in op het aanbieden van voldoende, gratis fietsparkeerplaatsen voor alle doelgroepen. Zo zal het bestaande tekort aan fietsparkeerplaatsen in het Stadshart (ca. 300 stuks) met Wereldhave en RET worden besproken om tot een oplossing te komen. Na deze beoogde uitbreiding wordt de fietsparkeersituatie gemonitord en zal verdere uitbreiding plaatsvinden als de behoefte zicht daartoe aandient.



## **7.8 Parkeren van motorfietsen**

Hoewel de accenten van dit parkeerbeleidsplan liggen op het parkeren van autovoertuigen, grote voertuigen en fietsen, wil dat nog niet betekenen dat overige (individuele) vervoersmiddelen zoals motorfietsen geen aandacht vragen.

Juist het veilig kunnen parkeren (stallen) van motorfietsen is een blijvend aandachtspunt.

## Bijlage 1: Kaarten parkeernormgebieden

Centrumgebied 'woonfuncties'





Centrumgebied 'niet-woonfuncties'





## Bijlage 2: Parkeerplaatsen/-locaties grote voertuigen





# Parkeernormen 2015

## **Colofon**

November 2015

Capelle aan den IJssel, afdeling Stadsontwikkeling

Opgesteld door: Jethro Rasing

Met medewerking van:

Ed van Savooyen van Spark

Max Verbeek

Rien Engelaar

Ron Vermeulen

Ruud Verschuren

Sabine van den Berg

Tieke Verkerk

## INHOUD

<b>1. Waarom nieuwe parkeernormen en voor wie?</b>	<b>4</b>
1.1 LEESWIJZER	4
<b>2. Uitgangspunten Capelse parkeernormen</b>	<b>6</b>
2.1 PARKEERVISIE ALS BASIS	6
2.2 AANVULLENDE UITGANGSPUNTEN	7
<b>3. Juridisch kader</b>	<b>8</b>
3.1 PARKEREN, EEN THEMA IN ONTWIKKELING	8
3.2 RICHTLIJNEN ALS LEIDRAAD VOOR DISCUSSIE	8
3.3 INBEDDING IN GEMEENTELIJK PARKEERBELEIDSKADER	8
3.4 OVERGANGSREGELING	9
<b>4. Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen als basis</b>	<b>10</b>
4.1 WONINGEN	10
4.2 PARKEERNORMEN OVERIGE FUNCTIES	12
4.3 AANVULLENDE VOORWAARDEN	12
4.4 LOOPAFSTANDEN	13
<b>5. Het toepassingskader</b>	<b>14</b>
5.1 BEPALING NORMATIEVE PARKEERBEHOEFTE	15
5.2 BEPALING PARKEEREIS	16
<b>6. Maatwerk waar het moet</b>	<b>22</b>
6.1 NORM IN BEPAALDE GEVALLEN GEWIJZIGD TOEPASSEN	22
6.2 VRIJSTELLING PARKEEREIS	23
<b>7. Fietsparkeren</b>	<b>24</b>
7.1 FIETSPARKEERNORMEN	24
7.2 PARKEREN FIETSEN OP EIGEN TERREIN	24
<b>Bijlage 1 Begrippenlijst</b>	<b>24</b>
<b>Bijlage 2 Overzichtsk kaart zone-indeling</b>	<b>26</b>
<b>Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages en capaciteit opritten en garages</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 4 Overzicht parkeernormen Capelle aan den IJssel</b>	<b>29</b>
<b>Bijlage 5 Fietsparkeernormen</b>	<b>34</b>

## 1. **Waarom nieuwe parkeernormen en voor wie?**

**Mobiliteit, en meer specifiek het bezit en gebruik van auto's en fietsen, is in de afgelopen gegroeid en zal naar verwachting in de komende jaren blijven groeien. Als gevolg is de vraag naar parkeerplaatsen voor de auto en fiets toegenomen en zal deze blijven toenemen. Parkeerplaatsen nemen waardevolle ruimte in. Het is van belang dat we bij de hiervoor te maken keuzes (aantal en verschijningsvorm) bij (ver)bouwprojecten rekening houden met actuele uitgangspunten zodat we de kwaliteit van de leefomgeving kunnen behouden en voldoende parkeerplaatsen kunnen bieden.**

Een tekort aan parkeercapaciteit kan een bron voor overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is een noodzaak bij het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Door middel van parkeernormen kan een goede inschatting worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van nieuwe (ver)bouwprojecten.

De Gemeente Capelle aan den IJssel wil de vraag naar parkeergelegenheid goed blijven faciliteren, maar wel op een zodanige wijze dat de bereikbaarheid van de stad in zijn geheel als de verschillende delen daarvan (het centrum, de woonwijken, de bedrijventerreinen e.d.) kan worden gewaarborgd en de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft. De gemaakte beleidsmatige afwegingen en keuzes hebben geresulteerd in het Parkeerbeleid 2015. In dit beleidsplan wordt onder meer benoemd dat de veroorzaker van de parkeervraag behorende bij een nieuw- of verbouwproject verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de daartoe benodigde parkeerplaatsen. Daar zijn echter nieuwe, goede en heldere kaders voor nodig. Initiatiefnemers en bouwers moeten op voorhand weten waar ze op het gebied van parkeren aan moeten voldoen. Dit schept duidelijkheid naar alle partijen. Ook omwonenden en overige belanghebbenden hebben recht op deze duidelijkheid over waar ze aan toe zijn en wat ze kunnen verwachten bij deze nieuw- of verbouwplannen ten aanzien van parkeren.

Deze Parkeernormen 2015 is een aanvulling op het Parkeerbeleid 2015 en vervangt de vorige Nota uit 2006. Het beleid levert de kaders teneinde de uitkomsten voor het parkeervraagstuk aan de voorkant van het planproces te genereren en zo nodig te vertalen naar verplichtingen.

### 1.1 **Leeswijzer**

De opbouw van de Parkeernormen 2015 is als volgt. In hoofdstuk 2 beschrijven we de uitgangspunten voor de nieuwe parkeernormen. Vervolgens beschrijven wij in hoofdstuk 3 het juridisch kader van de toepassing van de normen. In hoofdstuk 4 beschrijven wij het begrip parkeernorm, de basis voor de later in de (omgevings-)vergunning op te nemen parkeereis. In hoofdstuk 5 gaan we in op het toetsingskader om te komen tot een parkeereis. In hoofdstuk 6 wordt specifiek ingegaan op maatwerksituaties. Tenslotte worden in hoofdstuk 7 de fietsparkeernormen behandeld.

Vervolgens is in bijlage 1 een definitielijst opgenomen van begrippen die in deze nota worden gehanteerd. In bijlage 2 is een kaart met de te hanteren zonering opgenomen. Bijlage 3 geeft een overzicht van de aanwezigheidspercentages ten behoeve van het berekenen van mogelijk



dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij diverse functies en de te hanteren capaciteitsberekening bij opritten en garageboxen. In bijlagen 4 en 5 is een overzicht gegeven van de belangrijkste te hanteren parkeernormen voor respectievelijk auto's en fietsen in Capelle aan den IJssel.

## 2. Uitgangspunten Capelse parkeernormen

**‘Bij veranderingen van de bestaande situatie, bijvoorbeeld bij de (her)ontwikkeling van een functie of een gebied, hanteren wij de systematiek van parkeernormering. De werkwijze bij ontwikkelingen (toevoegen van nieuwe functies of bij functieverandering) worden duidelijk vastgelegd volgens de laatste inzichten. Met de Parkeernormen 2015 zorgen we voor een kader waarbinnen de noodzakelijk geachte uitbreiding van het parkeerareaal kan plaatsvinden.’**

### 2.1 Parkeervisie als basis

Bovenstaande passage is afkomstig uit de gemeentelijke Koersnota Parkeren 2015-2020. Voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid zijn belangrijke factoren voor bewoners en bedrijven om zich in Capelle aan den IJssel te vestigen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt door middel van een vaste systematiek met parkeernormering invulling gegeven aan de parkeervraag. De locatie en het type woning of bedrijvigheid bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein.

Capelle aan den IJssel wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren, maar wel op zodanige wijze dat de kwaliteit van de openbare ruimte blijft behouden. Centraal hierbij staat dat de ‘veroorzaker’ van de parkeervraag (de initiatiefnemer) verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouw. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij een balans moet worden gevonden tussen het toevoegen van nieuwe parkeerplaatsen en het betere gebruik van bestaande parkeerplaatsen.

De gemeente stelt een actuele parkeernormensystematiek voor waarin parkeren bij in-, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd, gekoppeld aan de regelgeving van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De benoemde parkeernormen zijn getoetst aan eigen inzichten én de nieuwste landelijke parkeerkencijfers zoals deze zijn gepubliceerd door het CROW (publicatie 317, oktober 2012).

In dit beleid wordt niet gesproken over een zogenaamde ‘afkoopregeling’ van (een deel van) de parkeereis.

---

#### **Afkoopregeling**

Een afkoopregeling is alleen mogelijk voor óf nog niet bestaande, nog te realiseren parkeerplaatsen dan wel reeds gerealiseerde private parkeerplaatsen dan wel reeds gerealiseerde openbare parkeerplaatsen welke bij oprichting zijn gemotiveerd als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen. Het vragen van een bijdrage voor reeds bestaande openbare parkeerplaatsen is niet toegestaan (zie jurisprudentie Raad van State).

---

‘Afkoop’ mag nooit een doel zijn. Dat wil niet zeggen dat ‘afkoop’ nooit mogelijk is, maar de mogelijkheden hiervoor moeten voor elke situatie apart nader worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat een afkoopregeling voor een bepaalde ontwikkeling van toepassing kan worden

verklaard, onder meer gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen te realiseren (ruimtelijk en juridisch), tegen welke kosten (financieel) en of zij het daartoe behorende realisatieproces kan beheersen (organisatorisch). Als een afkoopregeling mogelijk is én wenselijk wordt geacht, zullen afspraken hiertoe in een anterieure overeenkomst worden vastgelegd. Indien een afkoopregeling om één of meerdere redenen niet mogelijk is, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling.

## 2.2 Aanvullende uitgangspunten

De uitgangspunten van de Koersnota Parkeren zijn de kaders waarbinnen deze Parkeernormen 2015 is opgesteld. Andere uitgangspunten waarbinnen deze Parkeernormen 2015 zich moet bewegen, zijn:

- Capelle aan den IJssel heeft in de basis een gastvrij parkeerbeleid. Bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers vinden gemakkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren.
- De gemeente Capelle aan den IJssel ervaart dat in sommige woongebieden sprake is van een hoge parkeerdruk. In de praktijk blijkt dit bewoners er niet van te weerhouden om bijvoorbeeld een tweede auto aan te schaffen. De feitelijke, fysiek aanwezige parkeersituatie lijkt daarmee niet van invloed op een terughoudend autobezit.
- Alternatieve vervoerswijzen worden gestimuleerd, waaronder het fietsgebruik, onder andere om de parkeerdruk van auto's te verlichten. Tegelijkertijd levert dit het aandachtspunt op van voldoende fietsparkeerplaatsen.
- Capelle aan den IJssel zet in op een optimale bezetting van de parkeercapaciteit, zowel in het openbaar gebied als op eigen terrein/privaat. Dit betekent dat binnen nieuwe ontwikkelingen gestimuleerd wordt om te zoeken naar mogelijkheden om (een deel van) de nieuwe parkeervraag onder te brengen in en op bestaande parkeervoorzieningen.
- Aangezien de parkeerbehoefte afhankelijk is van de locatie van de functie en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen is er een onderscheid gemaakt naar stedelijkheid en de zone waarin de functie is gelegen.
  - De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid, oftewel het aantal adressen per km<sup>2</sup> binnen de bebouwde kom. Binnen Capelle aan den IJssel geldt een omgevingsadressendichtheid van 2.260 adressen/km<sup>2</sup>. Daarmee wordt Capelle aan den IJssel als sterk stedelijk aangemerkt.
  - De twee zones die binnen Capelle aan den IJssel onderscheiden worden zijn:
    - o Centrum;
    - o Schil/rest van de bebouwde kom.
 Het centrumgebied is op twee manieren gedefinieerd. Enerzijds voor woonfuncties en anderzijds voor niet-woonfuncties (winkels, kantoren, openbare voorzieningen e.d.). In **bijlage 2** zijn kaarten van de centrumgebieden 'woonfuncties' en 'niet-woonfuncties' opgenomen.

### **3. Juridisch kader**

#### **3.1 Parkeren, een thema in ontwikkeling**

Het denken over parkeren is sterk in ontwikkeling. De parkeernormen worden momenteel opgenomen in de bestemmingsplannen. Een duidelijke toelichting over de toepassing van deze normen is niet altijd eenduidig aanwezig, bijvoorbeeld indien op eigen terrein niet voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Met de Parkeernormen 2015 wordt een toepassingskader gegeven voor het gebruik van de normen bij concrete plannen. Uitgangspunt blijft dat de normen worden opgenomen in de bestemmingsplannen en dat aantoonbaar de parkeerbehoefte kwantitatief en beheersbaar opgelost moet worden. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning wordt hieraan getoetst. Alleen in uitzonderlijke gevallen heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om in de omgevingsvergunning (gemotiveerd) af te wijken van de verplichting.

Deze nota heeft het karakter van een beleidsregel en wordt gebruikt bij de invulling van bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening (vaststellen bestemmingsplan), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (de omgevingsvergunning) en de Algemene plaatselijke verordening (evenementenvergunning).

#### **3.2 Richtlijnen als leidraad voor discussie**

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor de hoogte en het toepassen van parkeerkencijfers. Deze zijn opgenomen in Publicatie met de titel 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', in 2012 opgesteld door het CROW<sup>1</sup>. De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert deze richtlijnen, in combinatie met haar eigen onderzoek en inzichten naar de parkeervraag als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen.

#### **3.3 Inbedding in gemeentelijk parkeerbeleidskader**

De nota staat op zichzelf, maar maakt ook deel uit van de strategische kaders zoals weergegeven in de Koersnota Parkeren 2015-2020 en het daarop gebaseerde nieuwe Parkeerbeleid 2015. Deze nota betreft uitsluitend de parkeernormen voor de gehele gemeente, waarbij een onderscheid wordt gemaakt in een tweetal gebieden ("centrum" en "schil/rest van de bebouwde kom") en de toepassing van deze parkeernormen. De genoemde gebieden worden ook gehanteerd in het Parkeerbeleid 2015.

---

<sup>1</sup> Nationaal Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte

### **3.4 Overgangsregeling**

De nieuwe parkeernormen zijn niet van toepassing op plannen waarvoor reeds een ontwerpbesluit ter inzage ligt of heeft gelegen, tenzij in overleg met initiatiefnemer uitdrukkelijk wordt gekozen voor toepassing van de nieuwe normen. Bij plannen waarvoor wel reeds een stedenbouwkundig plan is vastgesteld, maar nog geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, wordt in overleg met initiatiefnemer bekeken welke normen worden opgenomen, waarbij als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk de nieuwe normen worden toegepast.

## 4. Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen als basis

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

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

### 4.1 Woningen

#### 4.1.1 Parkeernormen voor woningen

Voor woningen hanteert de gemeente Capelle aan den IJssel in beginsel een vraagvolgend beleid. Dit houdt in dat er voor nu, maar vooral voor de toekomst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de vraag van bewoners en hun bezoekers kan worden voldaan. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het (verwachte) autobezit en -gebruik van de bewoners.

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

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

De grootste parkeerdruk in woonwijken wordt gedurende de avond en de nacht ervaren, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De parkeernormen voor wonen zijn dan ook vooral gebaseerd op het autobezit van de bewoners. Uit onderzoek blijkt dat het autobezit per huishouden sterk afhankelijk is van zaken als de oppervlakte van de woning, de locatie en het soort woning.

#### **Bepaling van het gemiddelde autobezit**

Bepalend voor het autobezit zijn naast het autobezit per individueel adres (op basis van CBS-gegevens), de kenmerken van de woning (oppervlakte en type) en de kenmerken van de omgeving van de woning (de mate van stedelijkheid). Daarnaast zijn ook specifieke kenmerken van het huishouden verklarend voor het autobezit per woning, maar deze kunnen niet worden gehanteerd, omdat niet altijd vaststaat welk huishouden(s) er in de woning(en) van een bepaald project gaan wonen (met uitzondering: zorg/aanleunwoningen en studenteneenheden).

#### **Variabele: Type woning**

De belangrijkste verschillen in autobezit zijn gelegen tussen eengezinswoningen (grondgebonden woningen) en meergezinswoningen (flats, galerijwoningen, boven- en benedenwoningen, appartementen e.d.). Daarnaast zijn er twee bijzondere typen woningen

waarbij het autobezit significant afwijkt (naar beneden) van het gemiddelde: zorg- en aanleunwoningen en de studenteneenheden.

Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen wordt daarom onderscheid gemaakt in de volgende woningtypen<sup>2</sup>:

Type woning	Omschrijving
EGW - Vrijstaand	
EGW - 2 onder 1 kap	
EGW - Tussen/hoekwoning	
MGW	een deel van een gebouw met meerdere woningen/gestapeld
Kamerverhuur	
Aanleunwoning/ serviceflat	aan ouderen en personen met een fysieke of psychische beperking aangepaste woning. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis, short stay. Gebruikers zijn redelijk mobiel. Gemiddeld kleiner dan 100 m <sup>2</sup> BVO

Tabel 1 Indeling woningtypen Capelle aan den IJssel

#### **Meergezinswoningen (MGW): oppervlak als maat**

Anders dan bij grondgebonden-/eengezinswoningen (EGW), waar de verschijningsvorm bepalend is, is het bruto vloeroppervlak (BVO) van de meergezinswoning de basis voor de norm. In het verleden is ook gewerkt met verkoop- en verhuurprijzen van woningen bij het vaststellen parkeernormen, maar verkoopprijzen zijn onderhevig aan teveel schommelingen, zodat deze eenheid niet meer wordt gebruikt. Allen betreffen het vloeroppervlak achter de voordeur<sup>3</sup>.

Categorieën MGW:

- Kleiner dan 100m<sup>2</sup>;
- Van 100m<sup>2</sup> tot 160m<sup>2</sup>;
- Groter dan 160m<sup>2</sup>.

In de normering is tevens opgenomen het parkeren voor het bezoek aan de woningen. Voor het bezoekersparkeren wordt gerekend met 0,3 parkeerplaats/woning. Deze parkeerplaatsen zijn bij voorkeur openbaar toegankelijk.

#### **Bezoekers, een rol apart**

In woonwijken is er ook de doelgroep van de niet-buurtgebonden voertuigen. Dit zijn met name auto's die op piekuren aanwezig zijn, bijvoorbeeld als bezoeker of bedrijfsvoertuig (dienstverleners e.d.). Daarnaast is ook overdag behoefte aan parkeerplaatsen voor mantelzorgers of auto's ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden.

<sup>2</sup> Dit wijkt in enige mate af van de parkeerkencijfers zoals weergegeven in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', CROW-publicatie 317 uit oktober 2012. De woningcategorieën zijn ingedeeld op type en soort en niet op 'koop of huur' of de waarde van de woning. Dit blijkt in de praktijk minder representatief voor het werkelijk autobezit van bewoners.

<sup>3</sup> Volgens NEN 2580. Nb, verwarrend genoeg, wordt bij deze norm ook de parkeerruimte als onderdeel van het BVO gezien. Dat onderdeel van de norm wordt dus uitgezonderd.

#### **4.1.2 Parkeervoorzieningen op eigen terrein (garages, opritten)**

Bij (ééngezins)woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit kan in de vorm van een garage, een oprit of een garage met oprit. De ervaring leert dat dergelijke voorzieningen vaak voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt worden. De garage wordt dan gebruikt als schuur of werkplaats of wordt bij het huis getrokken. De oprit wordt vaak ook als deel van de tuin ingericht. Het parkeren vindt dan plaats in de openbare ruimte. Indien de garage en opritten volledig zijn meegenomen in de parkeerbalans kan dit in gebieden waar geen parkeerregulering van toepassing is<sup>4</sup> tot een te hoge parkeerdruk leiden. Om dit te voorkomen wordt een garage of oprit op eigen terrein slechts gedeeltelijk opgenomen in de parkeerbalans. In de tabel in bijlage 3 is weergegeven op welke wijze parkeren op eigen terrein wordt meegenomen in de parkeerbalans.

#### **4.1.3 Het totaalbeeld voor wonen**

Op basis van het voorgaande heeft de Gemeente Capelle aan den IJssel een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor wonen in en buiten het centrum (zie bijlage 4). Hierbij is rekening gehouden met bezoekers (ophoging 0,3 pp/woning) en de verwachte groei van het autoverkeer in Capelle aan den IJssel tot 2020 alsmede het parkeren van lease- en bedrijfsauto's.

### **4.2 Parkeernormen overige functies**

Bij ontwikkelingen voor bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en overige functies is met name het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van een nieuwe ontwikkeling of functie van belang bij het bepalen van de hoogte van de normen. Ook de verkeersaantrekkende werking speelt hierbij een rol. De gemeente Capelle aan den IJssel heeft in bijlage 4 een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor de overige functies in en buiten het centrum. Daar waar de lijst niet voorziet in een parkeernorm wordt verwezen naar de parkeerkencijfers zoals opgenomen in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', CROW-publicatie 317 uit oktober 2012.

### **4.3 Aanvullende voorwaarden**

- Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor gehandicapten.
- Voor bezoekers moeten de parkeerplaatsen in principe openbaar toegankelijk zijn.
- Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt aan het bedrijfsdeel een extra parkeernorm toegevoegd wanneer het bruto vloeroppervlak van dat bedrijfsdeel groter is dan 25 m<sup>2</sup>. In dat geval moet de geldende parkeernorm worden toegepast.

---

<sup>4</sup> Bij gebieden met parkeerregulering kan de gemeente in haar verordening vastleggen dat bewoners met een (van oorsprong) eigen parkeerplaats niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning/-onthefing



**Kiss+ride**

Voor het met de auto brengen en halen van kinderen bij scholen, kinderdag-verblijven en buitenschoolse opvang is in het algemeen kortparkeerruimte dichtbij de ingang nodig om kinderen uit- of in te laten stappen. Dit wordt wel kiss+ride genoemd. Die parkeerruimte wordt slechts een korte periode per schooldag gebruikt. Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient hiervoor voldoende ruimte aanwezig te zijn. In het kader van deze parkeernormen wordt volstaan met het uitspreken van de noodzaak de benodigde kiss+ride-plaatsen te realiseren in overleg tussen instelling en gemeente. Verwezen wordt naar de publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie CROW-publicatie 317. Ede, CROW.

**4.4 Loopafstanden**

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

De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn (zie Koersnota Parkeren 2015-2020):

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| • Wonen                                       | tot 100 meter tot bestemming |
| • Visite bewoners                             | tot 200 meter tot bestemming |
| • Werken                                      | tot 500 meter tot bestemming |
| • Werken (ambulant)                           | tot 250 meter tot bestemming |
| • Kortparkerende bezoekers (overige functies) | tot 150 meter tot bestemming |
| • Langparkerende bezoekers (overige functies) | tot 250 meter tot bestemming |

## 5. Het toepassingskader

**Uitgangspunt voor de gemeente is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd worden aangevuld met mogelijk gebruik van reeds bestaande parkeerplaatsen.**

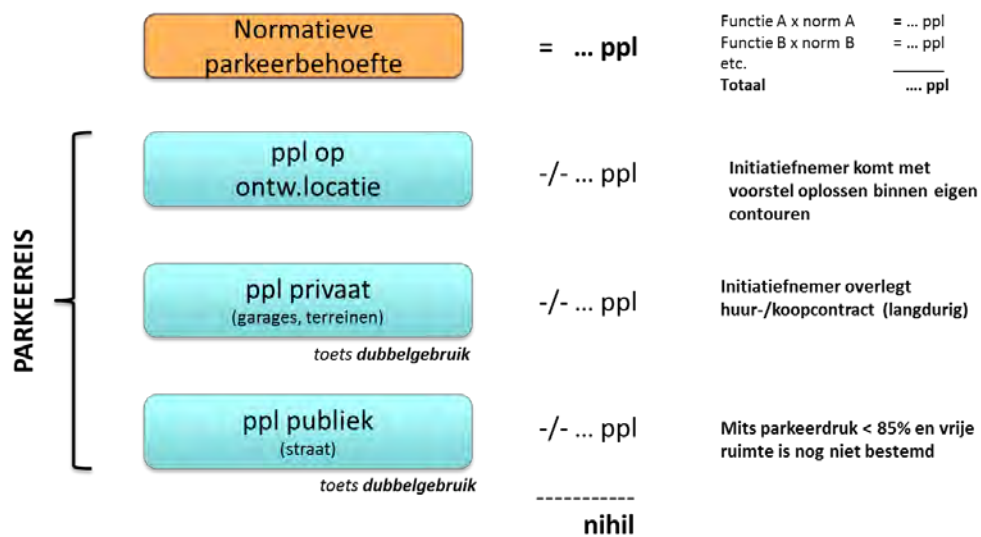
In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Capelle aan den IJssel tot een parkeereis komt en afspraken maakt met de initiatiefnemer (ontwikkelaar) over het faciliteren van de parkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling.

### Definitie

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013.

In aansluiting op het bouwproces wordt de parkeereis stapsgewijs berekend. Dit is een iteratief proces waarbij de gemeente en initiatiefnemer met elkaar overleg voeren over de totstandkoming van de parkeereis. Het proces dat leidt tot benoeming van de parkeereis kan schematisch als volgt worden weergegeven:

### Van parkeerbehoefte naar parkeereis



Afbeelding 1: Van parkeerbehoefte naar parkeereis

Dit proces wordt hierna stap voor stap toegelicht. Het uitgangspunt hierbij is altijd dat de initiatiefnemer zelf haar eigen parkeereis berekent, deze berekening ter toetsing voorlegt aan de gemeente en de gemeente die berekening toetst. Het proces wordt in dit hoofdstuk

verduidelijkt aan de hand van een rekenvoorbeeld, iedere stap wordt aan de hand van dit rekenvoorbeeld toegelicht.

## 5.1 Bepaling normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in deze Parkeernormen 2015 genoemde parkeernormen (zie bijlage 4). Het betreft de grondslag van de berekening van het aantal parkeerplaatsen waarvan de initiatiefnemer tijdens het ontwerpproces kan uitgaan dat hij zal moeten realiseren op de ontwikkelingslocatie of moet vinden binnen de benoemde loopafstanden (afhankelijk van de te faciliteren doelgroepen). In die enkele gevallen dat deze Parkeernormen 2015 niet voorziet in de genoemde parkeernormen, wordt verwezen naar de CROW publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie'.

### 5.1.1 De relevante gegevens

Om een goede parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een project met grondgebonden woningen zijn dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor campings is dit het aantal staanplaatsen. Voor de meeste functies is de norm gebaseerd op het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (m<sup>2</sup> bvo).

#### Hoe meer gegevens, hoe beter

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig (type functie, omvang, beoogd gebruik etc.). Het is van belang om zo concreet mogelijk te benoemen om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal gaan worden. Ook de omvang van de totale ontwikkeling zal moeten worden aangegeven.

Binnen Capelle aan den IJssel zijn drie verschillende zones met parkeernormen gedefinieerd. Daarom is het ook noodzakelijk om te bepalen in welke zone het plangebied ligt.

Zie de tabel in bijlage 4 voor de noodzakelijke invoergegevens.

#### Rekenvoorbeeld : Verzameling invoergegevens

In een plangebied worden woningen, kantoren en een supermarkt gerealiseerd. Om de bruto parkeerbehoefte te kunnen bepalen zijn de volgende gegevens nodig.

Functie	aantal	eenheid
Woning vrijstaand	5	stuks
Woning 2 onder 1 kap	20	stuks
MGW 70 - 100 m <sup>2</sup> bvo	15	stuks
MGW 100 - 120 m <sup>2</sup> bvo	30	stuks
Kantoor (zonder baliefunctie)	1.500	m <sup>2</sup> bvo
Wijkcentrum middel	2.000	m <sup>2</sup> bvo

### 5.1.2 De berekende parkeercapaciteit

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

Bij verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat de normatieve behoefte van het laatste legale gebruik van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de te berekenen normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik.

#### Uitgangspunt: het minimale aantal

Voor de parkeernormen geldt dat gemeente Capelle aan den IJssel werkt met minimeisen. Dit zijn de minimaal te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen. Wanneer een initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wenst te realiseren is maatwerk mogelijk, maar minder mag niet (tenzij er redenen zijn voor de gemeente om gemotiveerd hiervan af te wijken). Zie ook hoofdstuk 6: Maatwerk.

#### Rekenvoorbeeld : Berekening normatieve parkeerbehoefte

In dit voorbeeld ligt het plangebied binnen de zone 'Schil'. In het onderstaande overzicht zijn de invoergegevens vermenigvuldigd met de normen die in deze zone gelden.

Functie	norm	pp per	aantal	eenheid	aantal pp
Woning vrijstaand	1,9	woning	5	stuks	10
Woning 2 onder 1 kap	1,8	woning	20	stuks	36
MGW 70 - 100 m2 bvo	1,4	woning	15	stuks	21
MGW 100 - 120 m2 bvo	1,6	woning	30	stuks	48
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,0	100 m <sup>2</sup> bvo	1.500	m <sup>2</sup> bvo	30
Wijkcentrum middel	4,4	100 m <sup>2</sup> bvo	2.000	m <sup>2</sup> bvo	88
Totaal					233

## 5.2 Bepaling parkeereis

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

De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen. De vragen die gesteld moeten worden zijn:

1. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?
2. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op private parkeervoorzieningen?
3. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op openbare parkeervoorzieningen?

### **5.2.1 Stap 1: Bepalen parkeercapaciteit eigen terrein**

Bij grondgebonden woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Omdat deze voorzieningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit (zie ook 4.1.2). In tabel 2 in bijlage 3 staan de berekeningsaantallen weergegeven van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Aan de hand hiervan kan de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein worden bepaald.

#### **Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 1**

In het voorbeeld hebben de 5 vrijstaande woningen een garage met een oprit van 6 meter. In principe kunnen hier twee auto's op eigen terrein geparkeerd worden. Er dient echter gerekend te worden met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning, in totaal dus 5 parkeerplaatsen.

De 20 twee-onder-een-kap woningen hebben een lange oprit van 10,5 meter zonder carport of garage. In principe zouden hier dus twee voertuigen per woning geparkeerd kunnen worden, maar ook hier wordt gerekend met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning.

In totaal worden in het plan dus 25 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd bij de grondgebonden woningen.

### **5.2.2 Stap 2: Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen**

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

Het gaat hier dus om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages.

Het is aan de initiatiefnemer om een (contractuele) afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zodat het door hem benodigde gebruik langdurig is verzekerd.

Bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoortijden parkeerplaatsen te benutten zijn. Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden.

#### **Borging afspraken cruciaal**

Wanneer er private afspraken worden gemaakt voor parkeeroplossingen op een andere plaats dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een "Kwalitatieve verplichting" is daarbij een harde

voorwaarde: wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie die de parkeerplaatsen aanbiedt komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen. De afspraken hiertoe kunnen onder meer worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, zo nodig in combinatie met het van toepassing verklaren van een 'kettingbeding' etc.

#### **Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 2**

In een naast de ontwikkelingslocatie gelegen parkeergarage bestaat structureel een overcapaciteit. De initiatiefnemer koopt in deze locatie 45 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden door de initiatiefnemer aantoonbaar (en met kettingbeding) toegewezen aan de bewoners van de woningen (kwalitatieve verplichting).

### **5.2.3 Stap 3 : Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik**

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. 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 bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

In eerste instantie moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers. Parkeerplaatsen voor bezoek of voor een tweede auto komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik.

In tabel 1 in bijlage 3 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per voorziening berekend. Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

#### **Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 3**

In stap 1 is de parkeercapaciteit van de grondgebonden woningen vastgesteld op 25 parkeerplaatsen. Voor de 45 meergezinswoningen wordt per woning 1 parkeerplaats toegewezen in de nabijgelegen private parkeervoorziening (kwalitatieve verplichting).

Er worden dus  $(25 + 45 =)$  70 parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners. Deze zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik. Voor de resterende parkeerbehoefte is er wel sprake van dubbelgebruik.

Totale normatieve behoefte	233
Exclusieve parkeerbehoefte (geen dubbelgebruik):	<u>70</u>
Resterende normatieve parkeerbehoefte met dubbelgebruik:	<b>163</b> parkeerplaatsen

In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de drie categorieën weergegeven.

Categorie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Woning	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%

In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte per moment van de week voor de drie categorieën weergegeven. Om deze parkeerbehoefte te bepalen is de normatieve parkeerbehoefte vermenigvuldigd met het aanwezigheidspercentage van het corresponderende moment in de tabel hierboven. Voor de woningen geldt dat de parkeerbehoefte die op eigen terrein wordt gefaciliteerd reeds in mindering is gebracht.

Categorie	Normatieve behoefte	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Woning	<b>45</b>	22,3	26,7	44,5	40,1	26,7	26,7	31,2
Detailhandel	<b>30</b>	9,0	21,0	6,0	30,0	30,0	0,0	0,0
Kantoor	<b>88</b>	88,0	88,0	4,4	8,8	4,4	0,0	0,0
Totaal	163	119,3	<b>135,7</b>	54,9	78,9	61,1	26,7	31,2

In dit voorbeeld is de werkdagmiddag het maatgevende moment met een parkeerbehoefte van (afgerond) 136 parkeerplaatsen. Vermeerderd met het aantal parkeerplaatsen dat buiten het dubbelgebruik is gehouden leidt dit tot een netto parkeerbehoefte van  $(70 + 136 =) 206$  parkeerplaatsen.

Dit zijn 27 parkeerplaatsen minder dan de oorspronkelijke berekende (bruto) parkeerbehoefte van 233 plaatsen.

Parkeervraag buiten gedeeld gebruik:	70
Parkeervraag binnen gedeeld gebruik:	<u>136</u>
<b>Parkeervraag totaal:</b>	<b>206</b>

#### 5.2.4 Stap 4: Gebruik openbare parkeervoorzieningen

De initiatiefnemer kan beschouwen of in de directe omgeving van zijn ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen, parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen of in niet afgesloten garages).

Het is essentieel dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld én dat deze zich binnen de acceptabele loopafstand bevinden. Dit mede om het beoogde dubbelgebruik te kunnen realiseren.

Daarnaast mag de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, nooit hoger uitkomen dan 90%.

Dit percentage houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden de resultaten van het door de initiatiefnemer uit te voeren parkeeronderzoek<sup>5</sup> vergeleken met de in stap 4 opgestelde tabel voor dubbelgebruik. De beschikbare parkeercapaciteit in de openbare ruimte wordt vergeleken met de berekende parkeerbehoefte per moment van de dag.

Het door de initiatiefnemer voor zijn rekening uit te voeren parkeeronderzoek (ten minste een 0-meting en optioneel een herhaalonderzoek/monitoringsonderzoek<sup>6</sup>) ligt dus aan het aannemelijk maken van het gebruik van beschikbare openbare parkeerplaatsen ten grondslag.

Het is vervolgens aan de gemeente Capelle aan den IJssel om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren. De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, wijziging toegestane maximale snelheid op (delen van) wegen, toename van autobezit en gebruik van reeds bestaande functies e.d.)

#### **Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 4**

In dit voorbeeld wordt binnen de contouren van de ontwikkelingslocatie een openbaar toegankelijk parkeerterrein gerealiseerd met een capaciteit van 121 parkeerplaatsen. Samen met de 70 parkeerplaatsen voor bewoners zijn dus in totaal 191 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat op het maatgevende moment (werkdagmiddag) nog 15 parkeerplaatsen nodig zijn. Op alle andere momenten wordt al binnen het plan in de parkeerbehoefte voorzien.

<sup>5</sup> De voorwaarden en uitgangspunten voor het te houden parkeeronderzoek (onderzoekperiode, onderzoeksmoment, onderzoeksfrequenties, eventuele aanwezigheid van belanghebbenden e.d.) worden altijd in samenspraak met de gemeente Capelle aan den IJssel benoemd.

<sup>6</sup> De gemeente kan in voorkomende gevallen aan de initiatiefnemer vragen niet alleen een 0-meting uit te voeren maar ook een herhaalonderzoek waaruit dan moet blijken dat de benoemde oplossing – bijvoorbeeld het medegebruik van reeds bestaande openbare parkeerplaatsen – zich ook in de praktijk aandient. Indien het herhaalonderzoek uitwijst dat de oplossing onvoldoende duurzaam is (de maximale parkeerbezetting overstijgt de wenselijk geachte grens) dan zal de initiatiefnemer alsnog het betreffende aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dienen op te lossen.



Categorie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Parkeerbehoefte*	189,3	205,7	124,9	148,9	131,1	96,7	101,2
Gerealiseerde parkeercapaciteit	191,0	191,0	191,0	191,0	191,0	191,0	191,0
Nodig in openbare ruimte	-1,8	14,7	-66,1	-42,2	-59,9	-94,3	-89,9
Restruimte o.b.v. onderzoek	12	<b>16</b>	8	12	0	6	0

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de openbare ruimte op de werkdagmiddag meer dan 15 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In dit voorbeeld maakt het niet uit dat op andere momenten de parkeercapaciteit in de openbare ruimte volledig wordt benut. Op die momenten is vanuit het plan immers geen behoefte aan extra parkeerruimte en volstaat de capaciteit die binnen het plan is gerealiseerd. Samenvattend wordt in dit voorbeeld op de volgende manier invulling gegeven in de parkeerbehoefte van 206 parkeerplaatsen.

#### Rekenvoorbeeld : Conclusie

Resumerend wordt in het in dit hoofdstuk gebruikte voorbeeld op de volgende wijze invulling gegeven aan de parkeerbehoefte.

Binnen plan op eigen terrein woningen	25
Aankoop parkeerplaatsen in garage	45
Binnen plan op parkeerterrein	121
In openbare ruimte	15
	+ -----
<b>Totaal</b>	<b>206</b>

## 6. Maatwerk waar het moet

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

Dit hoofdstuk beschrijft de maatwerkmogelijkheden die er zijn voor partijen die iets willen realiseren. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders goed bekend zijn bij zowel initiatiefnemer als gemeente en wanneer er een open discussie en argumentatie en bewijsvoering mogelijk is.

### 6.1 Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen

Wanneer er een concrete aanleiding is om de berekende autoparkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de initiatiefnemer om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren.

Mogelijke argumenten zijn:

- Uitzonderlijke gebieden en situaties;
- Speciale maatregelen om automobilititeit te verminderen;
- Specifieke activiteiten.

Onderstaand worden deze gronden voor afwijkingen nader toegelicht.

#### 6.1.1 *Uitzonderlijke gebieden en situaties*

De gemeente Capelle aan den IJssel kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of ruimtelijke situatie. Eén en ander dient in een afzonderlijk collegebesluit vastgelegd te zijn.

#### **Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie**

Voor integrale gebiedsontwikkelingen kan het nodig zijn om tot maatwerk te komen. Zo kan er bij meerdere ontwikkelingen tegelijk sprake zijn van schaalvoordelen waardoor het dubbelgebruik beter kan worden benut. Ook in fasering zijn er veel mogelijkheden. Een en ander moet in realiseringsovereenkomsten zijn vastgelegd.

#### 6.1.2 *Speciale maatregelen met betrekking tot automobilititeit*

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

### **6.1.3 Specifieke activiteiten**

Bij ruimtelijke activiteiten waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar waarbij wel de parkeervraag verandert (bijvoorbeeld bij een evenement) geldt dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte adequaat oplost en dit met een mobiliteitsplan vastlegt. In dit plan dient speciale aandacht te worden besteed aan het parkeren (auto én fiets). Het plan dient een onderdeel van de betreffende vergunningaanvraag te zijn (bijv. een evenementenvergunning)

## **6.2 Vrijstelling parkeereis**

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 3 parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe en in beginsel vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van ca. 120m<sup>2</sup>).

De in deze paragraaf genoemde vrijstellingen gelden niet voor ontwikkelingen met de functie "wonen".

## 7. Fietsparkeren

**“Fietsers willen vaak wel netjes parkeren, als er maar plek voor hen is.” Daarom zijn er ook voor fietsparkeerplaatsen parkeernormen vastgesteld.**

### **Definitie**

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats voor fietsen betreft het een ruimte of voorziening welke voldoet aan de eisen om in aanmerking te komen voor het Keurmerk voor fietsparkeersystemen in openbare ruimten en fietsparkeersystemen in afgesloten ruimten volgens de Stichting Fietsparkeur (zie [www.fietsparkeur.nl](http://www.fietsparkeur.nl))

### 7.1 Fietsparkeernormen

Bij het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouwing of functiewijziging wordt eveneens uitgegaan van ‘parkeernormen’. De parkeernormen voor fietsen zijn weergegeven in bijlage 5 en zijn gebaseerd op de Publicatie "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW 317, Oktober 2012".

In deze publicatie zijn kencijfers (met ondergrens en bovengrens) voor de parkeerbehoefte per type functie opgenomen. Capelle aan den IJssel hanteert de bovenkant van de bandbreedte uit deze normen.

### 7.2 Parkeren fietsen op eigen terrein

In tegenstelling tot het beschreven proces inzake de bepaling van de parkeereis voor autoparkeerplaatsen, hanteert de gemeente Capelle aan de IJssel voor fietsparkeerplaatsen het uitgangspunt dat de fietsparkeereis geheel op eigen terrein dient te worden gerealiseerd, tenzij er volgens de gemeente - op uitdrukkelijk aangeven van de gemeente - voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn en/of kunnen worden gerealiseerd.

## Bijlage 1 Begrippenlijst

<b>Begrip</b>	<b>Toelichting</b>
Parkeerbeleid	Het door de Gemeente Capelle aan den IJssel in het document Parkeerbeleid 2015 geformuleerde parkeerbeleid.
Openbare parkeercapaciteit	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeercapaciteit
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor 1 gebruiker per parkeerplaats
Niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur
Frictieleegstand	De gewenste leegstand van parkeerplaatsen op een parkeerlocatie (straat, garage, terrein) waarmee onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder gavel op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw- of nieuwbouwprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerkencijfers	De in de CROW publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'-nummer 317 beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeerbehoefte	Het benodigd aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
Normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte.
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.

## Bijlage 2 Overzichtskaart zone-indeling

Centrumgebied 'woonfuncties'



Afbeelding B2.1 centrumgebied 'woonfuncties'



Centrumgebied 'niet-woonfuncties'



Afbeelding B2.2 centrumgebied 'niet-woonfuncties'

## Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages en capaciteit opritten en garages

### AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het analyseren van de parkeerbehoefte per dagdeel. In de tabel zijn de maatgevende momenten en aanwezigheidspercentages voor functies in het centrum en de aangrenzende schil/woonwijken opgenomen.

	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Koop Zondag
Woningen - bewoners	50	50	90	90	100	60	80	70	70
Woningen - bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70	70
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	0	75
Kantoren / bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0	0
Sociaal medisch	100	75	10	10	0	10	10	0	0
Ziekenhuis - patiënt/bezoek	60	100	60	60	5	60	60	60	60
Ziekenhuis - medewerkers	75	100	40	40	25	40	40	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0	0
Bioscoop, theater	5	25	90	90	0	40	100	40	40
Sport - buiten	25	25	50	50	0	100	25	100	100
Sport - binnen	50	50	100	100	0	100	100	75	75

### BEREKENING PARKEERCAPACITEIT OPRITTEN EN GARAGES BIJ WONINGEN

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

#### Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

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



## Bijlage 4 Overzicht parkeernormen Capelle aan den IJssel

Per functie en per zone is de parkeernorm weergegeven in aantallen parkeerplaatsen.

### WONEN (inclusief bezoekers)

	Type	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
<b>Grondgebonden</b>	vrijstaand	<i>per woning</i>	1,6	2,2
	2 onder 1 kap	<i>per woning</i>	1,5	2,1
	tussen/hoekwoning	<i>per woning</i>	1,4	1,9
<b>Huur</b>	kamerverhuur, niet zelfstandig	<i>per woning</i>	0,25	0,25
<b>Aanleunwoning / serviceflat</b>		<i>per woning</i>	0,8	1,1
<b>MGW</b>	<i>Allen betreffen het vloeroppervlak achter de voordeur<sup>7</sup></i>			
	kleiner dan 100 m <sup>2</sup>	<i>per woning</i>	1,3	1,5
	van 100m <sup>2</sup> tot 160m <sup>2</sup>	<i>per woning</i>	1,5	1,8
	groter dan 160m <sup>2</sup>	<i>per woning</i>	1,6	2,0

### WERKEN (inclusief bezoekersaandeel)

Type bedrijvigheid	Specifiek	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
<b>Commerciële dienstverlening</b>	kantoor met baliefunctie	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	1,55	2,25
<b>Kantoor</b>	zonder baliefunctie	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	1,15	2,05
<b>Bedrijf</b>	arbeidsextensief en bezoekersintensief (loods, opslag transportbedrijf)	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	0,65	1,0
<b>Bedrijf</b>	arbeidsintensief en bezoekersextensief (industrie, werkplaats, lab)	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	1,35	2,25

<sup>7</sup> Volgens NEN 2580. Nb, verwarrend genoeg, wordt bij deze norm ook de parkeerruimte als onderdeel van het BVO gezien. Dat onderdeel van de norm wordt dus uitgezonderd.

Type bedrijvigheid	Specifiek	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
<b>Bedrijfsverzamel gebouw</b>	gelijkwaardige mix van kantoren zonder baliefunctie, arbeidsextensieve en – intensieve bedrijven	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	1,05	1,75

## WINKELN EN BOODSCHAPPEN

Type winkelvoorziening	Toelichting/ specificatie	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
<b>Binnenstad</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	3,8	n.v.t.
<b>Wijkcentrum</b>	klein	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	4,5
	middel	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	5,1
	groot	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	5,7
<b>Buurtcentrum</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	3,4
<b>Weekmarkt</b>		<i>per m<sup>1</sup> kraam</i>	0,2	0,2
<b>Bruin- en witgoedzaken</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	3,65	8,25
<b>Woonwarenhuis/-winkel</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	1,15	1,8
<b>Woonwarenhuis (zeer groot)</b>	kencijfers gebaseerd op ca. 25.000 m <sup>2</sup>	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	4,9
<b>Winkelboulevard</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	3,95
<b>Outletcentrum</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	10,0
<b>Bouwmarkt</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	2,35
<b>Tuin-/groencentrum</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	2,75
<b>Kringloopwinkel</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	1,95
<b>Buurtsupermarkt</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	1,9	3,4
<b>Discountsupermarkt</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	3,3	6,5
<b>Full service supermarkt</b>	laag en middellaag prijsniv.	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	3,1	5,4
<b>Full service supermarkt</b>	middel- en hoog prijsniveau	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	3,5	4,9
<b>Grote supermarkt</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	5,9	7,7
<b>Groothandel in levensmiddelen</b>		<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	6,4

### Noot:

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

**ONDERWIJS**

<b>Functie</b>	<i>Eenheid</i>	<i>Centrum</i>	<i>Schil / Rest bebouwde kom</i>
<b>Kinderdagverblijf</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> bvo</i>	0,9	1,35
<b>Basisschool</b>	<i>per leslokaal</i>	0,75	0,75
<b>Middelbare school</b>	<i>per 100 leerlingen</i>	3,3	4,6
<b>ROC</b>	<i>per 100 leerlingen</i>	4,2	5,55
<b>Hogeschool</b>	<i>per 100 studenten</i>	8,3	10,2
<b>Avondonderwijs</b>	<i>per 10 studenten</i>	4,0	8,25

**GEZONDHEIDSZORG en SOCIALE VOORZIENINGEN**

<b>Functie</b>	<i>Eenheid</i>	<i>Centrum</i>	<i>Schil / Rest bebouwde kom</i>
<b>Huisartsenpraktijk</b>	<i>per behandelkamer</i>	2,05	3,1
<b>Fysiotherapiepraktijk</b>	<i>per behandelkamer</i>	1,25	1,85
<b>Consultatiebureau</b>	<i>per behandelkamer</i>	1,25	2,0
<b>Gezondheidscentrum</b>	<i>per behandelkamer</i>	1,55	2,3
<b>Consult.bureau ouderen</b>	<i>per behandelkamer</i>	1,3	2,05
<b>Tandartsenpraktijk</b>	<i>per behandelkamer</i>	1,55	2,5
<b>Ziekenhuis</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	1,4	1,85
<b>Verpleeg- en verzorgingshuis</b>	<i>per wooneenheid</i>	0,6	0,6
<b>Apotheek</b>	<i>per apotheek</i>	2,25	3,15
<b>Religiegebouw</b>	<i>per bidplaats</i>	0,15	0,15
<b>Begraafplaats</b>	<i>per (deels) gelijktijdige plechtigheid</i>	n.v.t.	31,6
<b>Crematorium</b>	<i>per (deels) gelijktijdige plechtigheid</i>	n.v.t.	30,1

**HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE**

<b>Functie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Centrum</b>	<b>Schil / Rest bebouwde kom</b>
<b>Hotel:</b>	<i>per 10 kamers</i>		
<b>1*</b>		0,4	3,9
<b>2*</b>		1,35	5,05
<b>3*</b>		2,0	5,75
<b>4*</b>		3,2	7,95
<b>5*</b>		5,0	11,35
<b>Café, bar, cafetaria</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	5,0	6,0
<b>Restaurant</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	9,0	13,0
<b>Discotheek</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	6,1	19,6
<b>Evenementenhal/congresgebouw/beur sgebouw</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	4,0	7,5

**SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING**

<b>Functie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Centrum</b>	<b>Schil / Rest bebouwde kom</b>
<b>Bibliotheek</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	0,45	1,2
<b>Museum</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	0,4	0,95
<b>Bioscoop</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	3,2	12,4
<b>Filmtheater/filmhuis</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	2,8	8,8
<b>Theater/schouwburg</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	7,3	10,8
<b>Musical theater</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	2,9	4,5
<b>Casino</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	5,7	7,25
<b>Bowling centrum</b>	<i>per bowlingbaan</i>	1,6	7,25
<b>Biljart/snooker centrum</b>	<i>per tafel</i>	0,85	1,55
<b>Sportschool/fitness</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	1,4	5,3
<b>Fitnesscentrum</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	1,7	6,8
<b>Wellnesscentrum</b>	<i>per 100 m<sup>2</sup> BVO</i>	n.v.t.	9,8
<b>Sauna, Hammam</b>	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	2,5	6,95
<b>Sporthal</b>	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	1,45	3,05
<b>Sportzaal</b>	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	1,05	3,05
<b>Tennishal</b>	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	0,3	0,5
<b>Squashhal</b>	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	1,6	2,95
<b>Zwembad overdekt</b>	<i>per 100m<sup>2</sup> bassin</i>	n.v.t.	12,4
<b>Zwembad openlucht</b>	<i>per 100<sup>m2</sup> bassin</i>	n.v.t.	12,9

<b>Functie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Centrum</b>	<b>Schil / Rest bebouwde kom</b>
<b>Sportveld</b>	<i>per ha netto terrein (excl kantine, kleedruimte, wc's, oefenveldje)</i>	20,0	20,0
<b>Jachthaven</b>	<i>per ligplaats</i>	0,6	0,6
<b>Golfoefencentrum</b>	<i>per centrum</i>	n.v.t.	55
<b>Golfbaan</b>	<i>per 18 holes, 60 ha</i>	n.v.t.	100
<b>Indoor speeltuin (gemiddeld en kleiner)</b>	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	2,9	4,75
<b>Indoor speeltuin (groot)</b>	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	3,5	5,75
<b>Indoor speeltuin (zeer groot)</b>	<i>per 100m<sup>2</sup> BVO</i>	3,7	5,95
<b>Manege</b>	<i>per box</i>	n.v.t.	0,4
<b>Volkstuin</b>	<i>per 10 tuinen</i>	n.v.t.	1,4

## Bijlage 5 Fietsparkeernormen

## Kantoren

Kantoor	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	1,7	1 - 2,9	100 m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed
	Schil centrum	1,2	0,7 - 2		
	Rest beb kom	1,2	0,7 - 2		
	buitengebied	0,7	0,4 - 1,2		
	Op NS-station	0,9	0,5 - 1,5		
Kantoor met balie (bezoekers)		5	3 - 7	balie	Minimaal 10

## Scholen

Basischolen	schoolgrootte	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,3	3 - 5	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
	250 tot 500	5,0	3,5 - 5,8		
	> 500 leerlingen	6,2	4,3 - 7,2		
Basisschool (medew)		0,4	0,2 - 0,7	10 leerlingen	

Middelbare scholen en ROC's	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Middelbare school (leerf)		14	10 - 16	100 m2 bvo	Grote aantallen
Middelbare school (medew)	Centrum	0,6	0,4 - 1,1	100 m2 bvo	
	Schil centrum	0,5	0,3 - 0,9		
	Rest	0,4	0,2 - 0,7		
ROC (leerlingen)		12	8 - 14	100 m2 bvo	Op OV-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	0,6 - 1	100 m2 bvo	

## Winkelen en boodschappen doen

Winkelen en boodschappen	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Winkelcentrum	Binnen de kom	2,7	1,5 - 4	100 m2 bvo	
Supermarkt	Binnen de kom	2,9	1,6 - 4,3	100 m2 bvo	
Bouwmarkt	Binnen de kom	0,25	0,1 - 0,4	100 m2 bvo	
Tuincentrum	Binnen de kom	0,4	0,2 - 0,6	100 m2 bvo (totaal)	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen
	Buiten de kom	0,1	0,1 - 0,1		

## Horeca

Horeca en verblijfsrecreatie	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	29	16 - 45	locatie	Terras meetellen
	Rest beb. kom	10	5 - 15		
	Buitengebied	5	3 - 7		
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de kom	18	10 - 28	100 m2 bvo	Bv pannenkoekenhuis. Terras meetellen
	Buiten de kom	15	8 - 23		
Restaurant (luxe)		4	2 - 7	100 m2 bvo	

## Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	4 - 10	locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	2 - 7	locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/crematorium		5	3 - 8	gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	1 - 2	100 m2	
Gezondheidscentrum (medew)		0,4	0,3 - 0,7	100 m2	
Kerk/moskee		40	22 - 62	100 zitplaatsen	Protestanten meer dan katholieken. Moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	0,3 - 0,7	100 m2 bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum	0,4	0,2 - 0,7	100 m2 bvo	Grote aantallen
	Schil centrum	0,4	0,2 - 0,6		
	Rest	0,2	0,1 - 0,4		

## Sport, cultuur en ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Bibliotheek		3	2 - 5	100 m2 bvo	
Bioscoop	Centrum	7,8	4 - 12	100 m2 bvo	Grote aantallen
	Schil centrum	4,3	2 - 7		
	Rest	1,4	0,8 - 2,2		
Fitness	Centrum	5,0	3 - 8	100 m2 bvo	
	Schil centrum	3,7	2 - 5,8		
	Rest	2,0	1,1 - 3,1		
Museum		0,9	0,5 - 1,4	100 m2 bvo	
Sporthal		2,5	1,4 - 3,9	100 m2 bvo	
Sportveld		61	33 - 95	ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	2,2 - 6,2	100 m2 bvo	
Stadion		9	5 - 14	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		32	18 - 50	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum	24	13 - 36	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Schil centrum	21	11 - 33		
	Rest	18	10 - 28		
Zwembad (openlucht)		28	15 - 43	100 m2 bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	11 - 32	100 m2 bassin	Grote aantallen

## Overstappen

Overstappen	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Busstation	(Schil) centrum	42	23 - 61	halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand beb kom	0,8	0,5 - 1,3	autoparkeerplaats	

## Woningen

Woning	kencijfer 1	per	opmerking	kencijfer 2	per
Rij- en vrijstaande woning	1	kamer	Bij voorkeur plus 1	5 - 6	woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	kamer	Minimaal 2 plekken	2 - 3	woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,25	kamer	Tbv buurtstallingen en fietstrommels. Heeft niet de voorkeur	0,5 - 1	woning
Studentenhuis	1	kamer			

# BIJLAGE 3

## Uitvoeringsagenda Parkeren 2015 - 2018

In onderstaand overzicht zijn de uit te voeren werkzaamheden vermeld, voortkomend uit het Parkeerbeleid 2015. De werkzaamheden zijn onderverdeeld in algemene werkzaamheden en werkzaamheden per gebied. De werkzaamheden zijn verder onderverdeeld in korte termijn (2015-2017) en lange termijn (2018 e.v.) werkzaamheden. Bij de werkzaamheden is tevens aangegeven of en welke organisatorische en financiële consequenties er mee gemeoid zijn.

Kap. list termin.	Verharding	20/25/30	jaar	incl. elementen
	Groen		1	wordt niet meer geactiveerd!
	Installaties		10	jaar

nr.	Termijn en locatie	Activiteit	Financiën					kap. list	product	ingande	Consequenties				
			2016	2017	2018	2019	Financiën benodigd budget				Organisatie trekker	betrokkenen	budgethouder		
<b>Algemeen</b>															
<b>Korte termijn</b>															
1		Vaststellen Parkeernormen 2015									Stadsontwikkeling		bestaand budget	Stadsontwikkeling	
2		Actualisatie Parkeerverordening e.d. op basis van nieuw Parkeerbeleidsplan									Stadsontwikkeling		bestaand budget	Stadsontwikkeling	
<b>Structureel</b>															
3		(Nacht)parkeertellingen hele gemeente	€ 40.000,00			€ 40.000,00	€ -	03-08	2016 + 2019		Stadsontwikkeling	Stadsontwikkeling	€ 40.000,- per 3-jaar	Stadsontwikkeling	
4		IBOR-programma afstemmen met parkeerveraagstukken									Stadsbeheer	Stadsontwikkeling		Stadsbeheer	
<b>Lange termijn</b>															
5		Evaluatie - en zo nodig aanpassen - van het parkeerbeleidskader									Stadsontwikkeling		pm	Stadsontwikkeling	
<b>Woongebieden</b>															
<b>Korte termijn</b>															
6	Kleine Zeeheldenbuurt	Aanleg extra parkeerplaatsen, in overleg met omwonenden	€ 35.000,00				€ 1.400,00	03-01	2017		Stadsontwikkeling		€ 35.000,-	Stadsontwikkeling	
7	Eilandebuurt	Verbeteren/toevoegen markering									Stadsbeheer		bestaand IBOR budget	Stadsbeheer	
8		Intensiveren toezicht en handhaving ter beperking van onveilige situaties en communicatie hierover									Stadsbeheer		bestaande uren en budget	Stadsbeheer	
9		Uitbreiden parkeer capaciteit, in overleg met omwonenden	€ 16.000,00				€ 800,00	03-01	2017		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling	€ 16.000,-	Stadsbeheer	
10	Dalenbuurt	Verbeteren/toevoegen markering									Stadsbeheer		bestaand IBOR budget	Stadsbeheer	
11		Intensiveren toezicht en handhaving ter beperking van onveilige situaties en communicatie hierover									Stadsbeheer		bestaande uren en budget	Stadsbeheer	
12		Uitbreiden parkeer capaciteit, deel 1, in overleg met omwonenden	€ 15.000,00				€ 750,00	03-01	2018		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling	€ 15.000	Stadsbeheer	
13		Uitbreiden parkeer capaciteit, deel 2, in overleg met omwonenden		€ 15.000,00			€ 750,00	03-01	2019		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling		Stadsbeheer	
14	Henri Laurensrade	Verbeteren veiligheid Aida-parkeerterrein	€ 25.000,00				€ -	03-08	2018		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling	€ 22.000,-	Stadsbeheer	
15		Verbeteren/toevoegen markering									Stadsbeheer		bestaand IBOR budget	Stadsbeheer	
16		Doorgang Mari Andriessrade voor hulpdiensten verbeteren middels parkeerverboden									Stadsontwikkeling	Stadsbeheer	bestaand budget	Stadsontwikkeling	
<b>Bezoekersgebieden</b>															
<b>Korte termijn</b>															
17	Stadshart	Zorgdragen voor sluitende parkeerbalans in relatie tot uitbreiding winkelcentrum									Stadsontwikkeling		Bestaand budget	Stadsontwikkeling	
18		Realisatie parkeergarage 'Kerklaan'									Wereldhave	Stadsontwikkeling	Budget Wereldhave	Wereldhave	
19		Verbeteren parkeeraanbod Evenemententerrein en bij appartementen Lijstersingel (aantal plaatsen en maatvoering)									Stadsontwikkeling		Gebiedsvisie Centraal Capelle	Stadsontwikkeling	
<b>Lange termijn</b>															
20	Capelle XL	Geen													
21	Stadshart	Realiseren dynamische parkeerverwijzing			€ 60.000,00		€ 6.000,00	03-07	2019		Stadsontwikkeling	Stadsbeheer	€ 60.000,-	Stadsontwikkeling	
22	Lijstersingel (appartementen)	Na afronding uitbreiding winkelcentrum De Koperwiek op basis van parkeerduronderzoek eventueel parkeerregulering instellen									Stadsontwikkeling			Stadsontwikkeling	
<b>Wijk- en buurtcentra</b>															
<b>Korte termijn</b>															
23	De Terp	Het gebied valt onder de reguliere monitoring van de parkeerdruk									Stadsontwikkeling		In structurele budget tellingen		
24	Puccinpassage	Het gebied valt onder de reguliere monitoring van de parkeerdruk									Stadsontwikkeling		In structurele budget tellingen		
25	Maria Danneelserf	Geen													
26	De Scholver	Parkeeronderzoek ter bepaling of aanvullende beheermaatregelen nodig zijn									Van den Bos	Stadsontwikkeling		Van den Bos	
27	Nijverheidsstraat (Bunkerschip)	Geen													
<b>Werklocaties</b>															
<b>Korte termijn</b>															
28	Rivium	Vervangen van trottoir door parkeerplaatsen Rivium Quadrant en instellen eenrichtingsverkeer	€ 80.000,00				€ 3.200,00	03-01	2017		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling	€ 80.000,-	Stadsbeheer	
29		Vervangen van trottoir door parkeerplaatsen Rivium 1e, 2e en 3e straat		€ 90.000,00			€ 3.600,00	03-01	2018		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling	€ 90.000,-	Stadsbeheer	
30	Capelle-West (Rendierenbuurt)	Aanleg extra laad- en losplaats	€ 1.000,00				€ 50,00	03-01	2017		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling	€ 1.000,-		
31		Beperken gebied parkeren grote voertuigen (Rendierenbuurt uit gebied halen)									Stadsontwikkeling				
32		In regulier overleg met ondernemers de parkeersituatie regelmatig aan de orde stellen									Stadsontwikkeling				
33	Hoofdweg Vak M	Aanleg extra parkeerplaatsen (ter plaatse van bestaande trottoirs), parkeren half op trottoir	€ 35.000,00				€ 1.166,67	03-01	2017		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling	€ 35.000,-	Stadsbeheer	
34		Intensivering handhaving									Stadsbeheer		bestaande uren en budget	Stadsbeheer	
<b>Lange termijn</b>															
35	Rivium	Aanleg groene parkeerplaatsen Rivium Quadrant naast de waterzuivering			€ 60.000,00		€ 2.400,00		2019		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling	€ 60.000,-	Stadsbeheer	
<b>Parkeren bij (grote) bedrijven nabij woonbuurten</b>															
<b>Korte termijn</b>															
36	Fascinatio/Capelse Brug	Monitoring parkeerdruk in woonbuurt a.g.v. P+R Kralingsezoom en Capelse Brug									Stadsontwikkeling		In structurele budget tellingen		
37	Capelse Brug	Afstemmen ontwikkeling parkeerdruk met gemeente Rotterdam									Stadsontwikkeling		bestaande uren en budget	Stadsontwikkeling	
38	Warenarburg	Faciliteren dialoog tussen bewoners en Crawford									Stadsontwikkeling				
39		Verbeteren/toevoegen markering	€ 12.000,00				€ 480,00	03-01	2017		Stadsbeheer	Stadsontwikkeling	€ 12.000,-	Stadsbeheer	
40	Bedrijventerreinen	Verbeteren bebording aan de kongrenzen inzake parkeren grote voertuigen									Stadsbeheer			Stadsbeheer	
<b>Fietsparkeren</b>															
<b>Korte termijn</b>															
41		Uitbreiding fietsparkeerplaatsen Koperwiek									Stadsontwikkeling	Wereldhave	budget Gebiedsvisie Centraal Capelle	Stadsontwikkeling en Wereldhave	
42		Uitbreiding fietsparkeerplaatsen Station Schollevaar									Prorail	Stadsontwikkeling	Bestaand budget	Prorail	
43		Uitbreiding fietsparkeerplaatsen Slotlaan									Stadsontwikkeling	RET		Stadsontwikkeling	
<b>Kosten</b>															
	Kosten per jaar	€ 179.000,00	€ 130.000,00	€ 135.000,00	Totaal: € 40.000,00	€ 20.596,67									

**Product:** Verkeersvoorzieningen (03-07) + Onderhoud Verharding (03-01)  
**Voorstel college:** Wij stellen u voor hiervoor een krediet van 444 ter beschikking te stellen. De kapitaallasten worden bij de actualisatie van de begroting 2017.  
 Wij stellen u voor de begroting in 2016 en 2019 eenmalig met 40, in 2018 eenmalig met 25 aan te ramen.

Krediet:	2016	2017	2018	2019	Totaal:	Controle:
€ 444.000,00	€ -	€ 7.096,67	€ 4.350,00	€ 3.150,00	€ 14.596,67	
Kap. list:	03-01	€ -	€ -	€ -	€ -	
	03-07	€ -	€ -	€ -	€ 6.000,00	€ 6.000,00

Enmalig: 03-08 € 40.000,00 € - € 25.000,00 € 40.000,00 € 105.000,00