

Bezwaarschrift Lomans – vergunning inrit

Gemeente Capelle aan den IJssel
T.a.v. Burgemeester en Wethouders (p.oskam@capelleaandenijssel.nl,
Postbus 70 (m.struijvenberg@capelleaandenijssel.nl)
2900 AB Capelle aan den IJssel

Betreft: Bezwaarschrift omgevingsvergunning inrit t.b.v. Lomans (Fascinatio)

Datum: 21 april 2020

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

1. Inleiding

Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen de op 17 maart 2020 verleende vergunning (**bijlage 1**) voor het aanleggen van een inrit bij Lomans aan de Barckalaan, te Fascinatio in Capelle aan den IJssel.

De vergunning is onzorgvuldig tot stand gekomen en bevat motiveringsgebreken, mede op basis van diverse onjuistheden en onzorgvuldigheden. Voor de motivering bij de vergunning zie **bijlage 2**.

Voor de goede orde, ook tegen de omgevingsvergunning voor “bouwen, en afwijken van bestemmingsplan, kantoorgebouw” d.d. 24 december 2019, is door ons op 27 januari 2020 bezwaar aangetekend, onder uw kenmerk [REDACTED]

2. Bezwaargronden tegen de verleende vergunning voor de inrit

De bezwaargronden, die hieronder nader worden toegelicht, zijn de volgende:

1. Onjuiste conclusies uit de parkeerdrukmeting, de parkeernorm wordt wel overschreden
2. De parkeermetingen zijn niet gedateerd
3. De meting in 2019 betreft slechts 4 metingen (2 dagen)
4. In de omgevingsvergunning wordt geen parkeerzone vermeld
5. Onjuiste en onvolledige inkadering parkeerzones
6. Onjuiste motivering inzake op de percelen te realiseren parkeerplaatsen
7. Ook bij kavel carwash zijn 9 plaatsen verloren gegaan in plaats van 4
8. Strijdigheid met het Parkeerbeleid 2015 en de Parkeernormen 2015

Ad 1. Onjuiste conclusies uit de parkeerdrukmeting, de parkeernorm wordt wel overschreden

Het aantal beschikbare plaatsen voor zone 303 in de openbare ruimte is onjuist. Hierdoor zijn de conclusies uit de parkeerdrukmeting onjuist.

Volgens de parkeerdrukmeting van de gemeente Capelle aan den IJssel (**bijlage 3**) zijn momenteel, na de realisatie van de inritten bij de carwash, maar vóór realisatie van kavel Lomans en kavel 4K3, nog 31 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarnaast concludeert de gemeente dat er na realisatie van kavel Lomans¹ en kavel 4K3² nog 27 parkeerplaatsen resteren.

In werkelijkheid zijn er momenteel echter nog maar 27 parkeerplaatsen beschikbaar³. Dit betekent dat er na realisatie van kavel Lomans en kavel 4K3 dus slechts 23, in plaats van 27, openbare parkeerplaatsen resteren.

Indien bij de uitkomsten van de parkeerdrukmetingen in 2019 rekening wordt gehouden met 23 in plaats van 27 openbare parkeerplaatsen, stijgt de parkeerdruk van 78% naar 91% en van 85% naar 100% (**bijlage 4**).

¹ De gemeente gaat uit van een verlies van maximaal 2 parkeerplaatsen m.b.t. kavel Lomans.

² De gemeente gaat uit van een verlies van maximaal 2 parkeerplaatsen m.b.t. kavel 4K3.

³ Dit aantal openbare parkeerplaatsen is gebaseerd op een hertelling door bewoners op 11 april 2020.

Bezwaarschrift Lomans – vergunning inrit

In het uitzonderlijke en twijfelachtige geval dat door de inrit van kavel Lomans én door de inrit van kavel 4K3 slechts één parkeerplek per kavel verloren zou gaan, dan nog is de bezettingsgraad te hoog met 84% respectievelijk 92% (**bijlage 4**).

De parkeernorm van 90% wordt, in tegenstelling tot de analyse door de gemeente Capelle aan den IJssel, wel overschreden. De inrit kan derhalve niet worden toegestaan.

Ad 2. De parkeermetingen zijn niet gedateerd

De van de gemeente ontvangen parkeerdrukmetingen zijn niet of niet voldoende gedateerd (**bijlage 5**). Doordat een datum ontbreekt is niet vast te stellen of de parkeerdrukmeting in een representatieve periode heeft plaatsgevonden.

De metingen zijn derhalve onvoldoende onderbouwd om een deugdelijke parkeerdrukmeting op te (kunnen) baseren.

Ad 3. De meting in 2019 betreft slechts 4 metingen (2 dagen)

De parkeerdrukmeting 2019 betreft slechts 4 metingen op 2 dagen (**bijlage 3**). Dit is onvoldoende om een adequate parkeerdrukmeting op te baseren. Gezien het gestelde onder “ad 1” is overigens reeds vast komen te staan dat de parkeernormen ruimschoots worden overschreden.

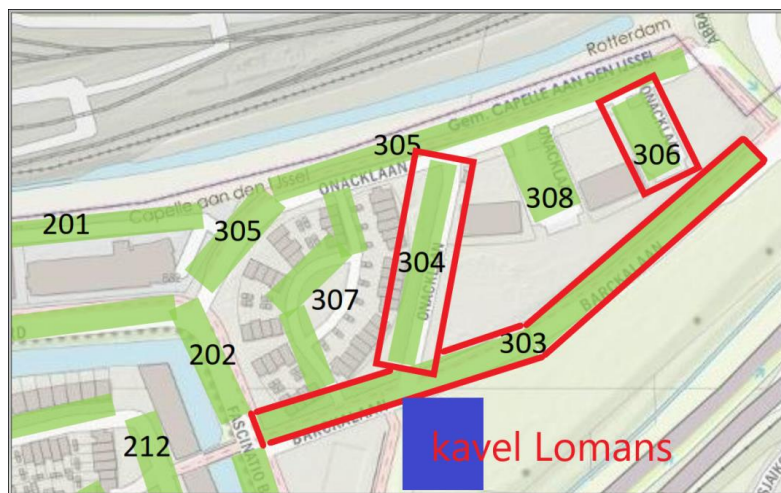
Ad 4. In de omgevingsvergunning wordt geen parkeerzone vermeld

Uit de vergunning (**bijlage 2**) kan niet worden opgemaakt op basis van welke specifiek(e) parkeerzone(s) het besluit is gebaseerd en gemotiveerd⁴. Dit is onjuist. Het besluit is onvoldoende gemotiveerd.

Ad 5. Onjuiste en onvolledige inkadering parkeerzones

Uitsluitend parkeerzone 303 lijkt in de overwegingen van de omgevingsvergunning betrokken te zijn. Dit is onjuist, kortzichtig en niet representatief ten opzichte van de realiteit.

Ten eerste blijken ook andere zeer nabijgelegen parkeerzones structureel te maken te hebben met een te grote parkeerdruk, variërend tussen de 90% en 107%. Dit betreft in ieder geval de zones 304 en 306 (**bijlage 5**).

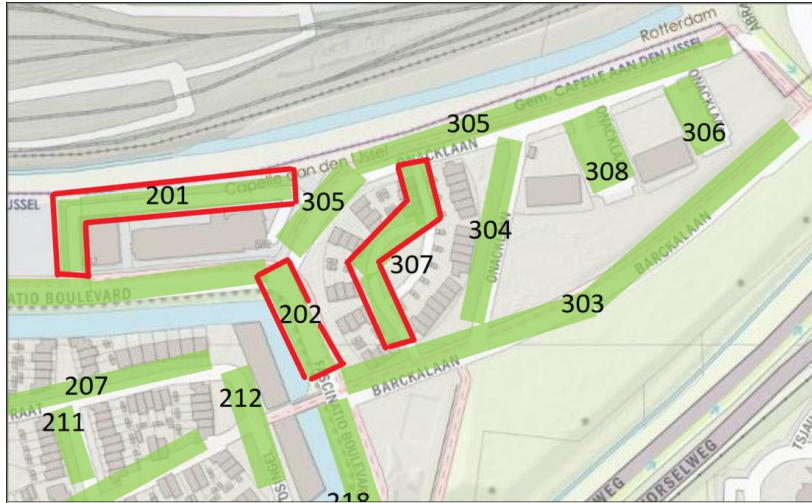


Afbeelding 1: parkeerzones t.o.v. kavel Lomans

⁴ In de vergunning voor de inritten van de carwash (**bijlage 7**) werd wel specifiek naar parkeerzone 303 verwezen.

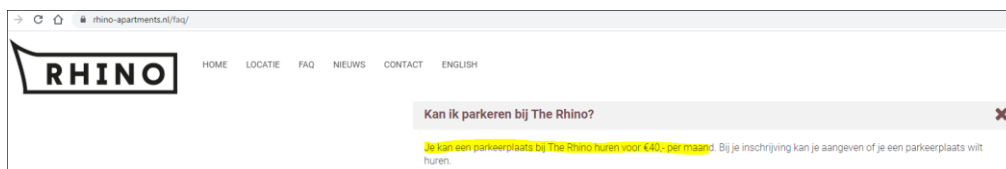
Bezwaarschrift Lomans – vergunning inrit

Ten tweede dient ten aanzien van diverse andere parkeerzones (zie **afbeelding 2**) één en ander te worden overwogen:



Afbeelding 2: overige parkeerzones nabij kavel Lomans

- **Parkeerzone 202:** Het oostelijke deel van parkeerzone 202 (rood omkaderd in afbeelding 2) heeft geen openbare parkeerplaatsen, dit is uitsluitend doorgaande weg. Dit gebied kan dus geen parkeercapaciteit leveren. Het noordelijke deel van parkeerzone 202 zal komende maanden volledig gebruikt gaan worden door bewoners van de 'Rhino appartementen' (zie ook 'parkeerzone 201' hieronder);
- **Parkeerzone 307:** Deze zone betreft parkeerplekken op privégrond, ondanks dat deze vanaf de openbare weg te bereiken zijn. Dit zijn derhalve geen openbare parkeerplaatsen en kunnen de extra vraag vanuit de omgeving niet opvangen;
- **Parkeerzones 306 en 308:** Dit zijn blauwe zones. Dit gebied biedt dus niet dezelfde capaciteitsmogelijkheden als een parkeerzone zoals 303, 304 en 305. Enkel voor kort parkeren kan hier een (alhoewel ongewenste) verschuiving plaatsvinden;
- **Parkeerzone 201:** Dit gebied omvat parkeerplaatsen op privéterrein. Deze horen bij het complex 'Rhino appartementen' (rhino-apartments.nl). Dit gebied is middels een slagboom afgesloten van de openbare weg. Deze parkeerplaatsen zijn voor EUR 40,00 per maand te huur (zie **afbeelding 3**). Gezien de reeds hoge huurprijs⁵ en de doelgroep starters, zullen de huurders waarschijnlijk naar het gratis alternatief grijpen. In de zeer nabije omgeving zijn immers gratis openbare parkeerplaatsen aanwezig (zones 202, 305, 303, 304 en 207). De extra parkeerdruk door de komst van Rhino apartments kan nu al eenvoudig worden voorspeld. Tijdens de presentatie door de ontwikkelaar is verteld dat de parkeerdruk in de omgeving niet zou stijgen, omdat er voldoende parkeerplekken op eigen terrein aanwezig zijn. Mede op basis van deze toelichting is door bewoners geen bezwaar aangetekend. Deze toelichting blijkt nu echter onjuist en onvolledig aangezien voor de parkeerplekken extra dient te worden betaald.



Afbeelding 3: parkeren bij Rhino apartments: EUR 40,00 per maand

⁵ Huurprijs: EUR 850,00 exclusief EUR 40,00 servicekosten en exclusief parkeerplaats voor slechts 42m²

Bezwaarschrift Lomans – vergunning inrit

Ten derde zal er door de komst van Lomans en de opmerkingen zoals hierboven vermeld een verschuiving plaatsvinden naar andere dicht in de buurt gelegen parkeerzones, waaronder 207, 211, 212, 213, 218 en 232 (**bijlage 6**).

Ten vierde zal de ontwikkeling van Vuicon (parkeerzone 234) voor extra parkeeroverlast gaan zorgen. Het momenteel nog lege kavel 1K-7, is namelijk ingericht als parkeerpocket waar dagelijks circa 50 auto's geparkeerd staan. Zelfs nu tijdens de corona crisis dagelijks nog steeds minimaal 20 auto's geparkeerd (**bijlage 7**).

Samenvattend kan worden gesteld dat:

- parkeerzones 201, 306, 307 en 308 niet relevant zijn voor een parkeerdrukmeting van de Barckalaan;
- parkeerzones nabij zone 303 al kampen met parkeeroverlast;
- de parkeeroverlast zal toenemen door de komst van Lomans (a.g.v. aanleg inrit en bezoekers/werknemers), de verhuur van de Rhino apartments en de komst van Vuicon (parkeerzone 234);
- extra parkeerdruk zal worden veroorzaakt op parkeerzones 304 en 305 en minimaal op de iets verder gelegen parkeerzones 207, 211, 212, 213, 218.

Ad 6. Onjuiste motivering inzake op de percelen te realiseren parkeerplaatsen

In de parkeerdrukmeting is de volgende overweging van de gemeente Capelle aan den IJssel de opgenomen (**bijlage 3**):

"[...] Daar staat tegenover een enorme toename van parkeerplaatsen voor bezoekers op de percelen [...]"

Deze motivatie is echter volkomen onjuist.

De huidige parkeerdruk in zone 303, die reeds onaanvaardbaar hoog is, kan niet worden veroorzaakt door bezoekers aan deze percelen. Immers, deze percelen zijn momenteel nog onbebouwd. Dat er parkeerplaatsen worden gerealiseerd op het kavel van Lomans geeft derhalve geen enkele verlichting van de parkeerdruk in zone 303.

Sterker nog, in het bezwaarschrift ten aanzien van "bouwen, en afwijken van bestemmingsplan, kantoorgebouw" d.d. 24 december 2019" is reeds aangetoond dat er op het terrein van Lomans een groot tekort aan parkeerplaatsen voor eigen personeel en bezoekers zal zijn. De parkeerdruk in zone 303 zal derhalve sterk toenemen door de komst van Lomans en bebouwing van kavel 4K3.

De bezetting van de huidige parkeerplaatsen in zone 303 dient te worden verklaard door:

- Bezoekers / forensen die P+R Capelsebrug gebruiken en parkeren in Fascinatio door parkeerproblemen nabij metrostation Capelseburg
- Bezoekers / werknemers van andere, reeds aanwezige, bedrijfspanden in Fascinatio
- Bewoners en/of bezoekers van bewoners aan in de wijk Fascinatio

De parkeerplaatsen die zijn en/of worden gerealiseerd op de kavesl Lomans, carwash en kavel 4K3 zijn bovendien geen openbare parkeerplaatsen, maar parkeerplaatsen bedoeld voor deze bedrijven.

De motivering van de gemeente ten aanzien van de parkeerdruk is onjuist en onvolledig.

Ad 7. Ook bij kavel carwash zijn 9 plaatsen verloren gegaan in plaats van 4

Volgens de omgevingsvergunning van de inritten bij de Carwash aan de Barckalaan gingen volgens de gemeente Capelle aan den IJssel 4 openbare parkeerplaatsen verloren (**bijlage 8**).

De inschatting van de gemeente Capelle aan den IJssel blijkt hier volledig onjuist geweest. Er zijn momenteel 27 openbare parkeerplaatsen over (vóór aanleg inrit Lomans en vóór aanleg inrit kavel 4K3).

Ten opzichte van het aantal openbare parkeerplaatsen vóór de carwash (36 stuks, **bijlage 3**) is het aantal openbare parkeerplaatsen door de komst van de carwash derhalve afgenomen met 9 openbare

Bezwaarschrift Lomans – vergunning inrit

parkeerplaatsen. Met andere woorden: een zeer grote inschattingsfout door de gemeente Capelle aan den IJssel van 125% (niet 4 maar 9 openbare parkeerplaatsen zijn verdwenen).

Ad 8. Strijdigheid met het Parkeerbeleid 2015 en de Parkeernormen 2015

Essentieel voor de toekenning van de omgevingsvergunning voor een inrit is, onder andere, het Parkeerbeleid 2015 en de parkeernormen 2015 (**bijlage 3**).

Het Parkeerbeleid 2015 en de Parkeernormen 2015 bevatten algemene eisen aan de parkeerdruk, en specifieke toezeggingen ten aanzien van de wijk Fascinatio, mede door Capelsebrug, waaronder een maximale parkeerdruk van 90%.

In de wijk Fascinatio zijn sinds geruime tijd parkeerproblemen, welke ook door de gemeente Capelle aan den IJssel worden onderkend. Dit is ook aangegeven in ons bezwaarschrift tegen de omgevingsvergunning bouwen (**bijlage 9**).

De overloop van parkeerders van P+R Capelsebrug zou door middel van monitoring nauwlettend worden gevolgd (**bijlage 10, pagina 3/3**). Juist bij de aanleg van de inritten aan de Barckalaan (carwash, Lomans, kavel 4K3) is deze monitoring zeer belangrijk. Uit de overwegingen bij de vergunning (**bijlage 2**) en het beperkte aantal parkeermetingen, 10 stuks op totaal 5 dagen in 2 jaar tijd (**bijlage 3**), blijkt geen nauwlettendheid.

Op het laatste WOP Fascinatio overleg d.d. 19 februari 2020 heeft ook wethouder Struijvenberg aangegeven dat momenteel diverse opties om de parkeeroverlast te bestrijden worden onderzocht, echter dat dit proces nog maandenlang kan duren.

Het is onbegrijpelijk dat een oplossing voor parkeerproblemen zo lang op zicht laat wachten, terwijl de gemeente ondertussen oogluikend en zonder nadere motivering toestaat dat nog meer openbare parkeerplaatsen verdwijnen (**bijlage 2**).

Dit is strijdig met het Parkeerbeleid 2015 en de parkeernormen 2015.

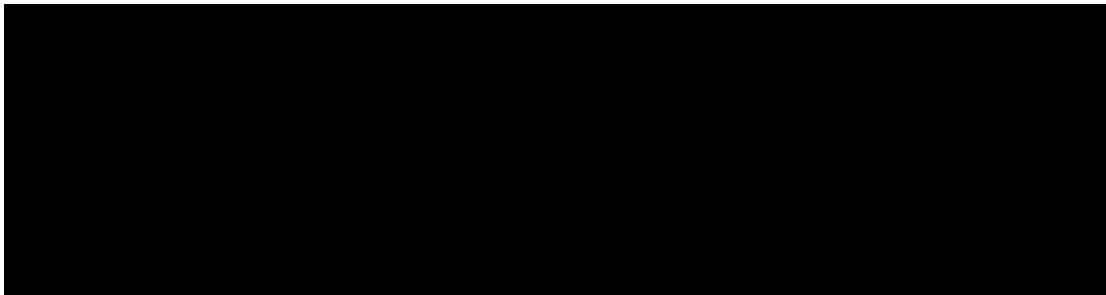
3. Concluderend:

In de vergunning voor de inrit van Lomans zijn diverse onjuistheden, onzorgvuldigheden en motiveringsgebreken opgenomen. Derhalve dient ook deze omgevingsvergunning te worden ingetrokken c.q. vernietigd.

Wij verzoeken u dit bezwaarschrift gegrond te verklaren.

Onder voorbehoud van alle rechten.

Met vriendelijk groet,



apelle aan den IJssel

Omgevingsvergunning verleend

Verzenddatum: 16 maart 2020

Admiraal Helfrichweg 6

Voor de activiteit: bouwen, welkomstbord Capelle

Mauritshuis 23

Voor de activiteit: bouwen, dakkapel achterzijde

Verzenddatum: 17 maart 2020

Merelhoven 441

Voor de activiteit: bouwen, dakopbouw

Barckalaan

(Fascinatio, Kavel 4K-2_19L020)

Voor de activiteit: het aanleggen van een inrit ten behoeve van een kantoorgebouw

Behorende bij brief nummer: 1118858/20190320

pagina: 3

Motivering van het besluit

Aan ons besluit tot het verlenen van de omgevingsvergunning voor het aanleggen van een inrit liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

Overwegingen

Op grond van artikel 2:12 van de Algemene Plaatselijke Verordening 2018 zijn bepalingen opgenomen over het maken, veranderen van een uitweg. Artikel 2:12, lid 2 bepaalt dat een vergunning slechts kan worden geweigerd in het belang van;

- a. ter voorkoming van gevaar voor het verkeer op de weg;
- b. indien de uitweg zonder noodzaak ten koste gaat van een openbare parkeerplaats;
- c. indien door de uitweg het openbaar groen op onaanvaardbare wijze wordt aangetast; of
- d. indien er sprake is van een uitweg van een perceel dat al door een andere uitweg wordt ontsloten, en de aanleg van deze tweede uitweg ten koste gaat van een openbare parkeerplaats of het openbaar groen.

Daarom zijn de door u ingediende gegevens getoetst aan deze bepalingen.

Ten aanzien onder a.

Het veilig gebruik van de weg zal niet worden aangetast als gevolg van het aanleggen van de inrit, mits een fysieke scheiding wordt aangebracht tussen de parkeerstrook en de inrit omdat weggebruikers anders onvoldoende zicht hebben op het aankomend verkeer van de Barckalaan.

Ten aanzien onder b.

Volgens de bij de aanvraag behorende situatietekening gaat de inrit ten koste van één openbare parkeerplaats. Door het aanbrengen van de benodigde fysieke scheiding verband houdende met de verkeersveiligheid gaat nog één openbare parkeerplaats verloren. In totaal komen er dus twee openbare parkeerplaatsen te vervallen.

De maximale bezettingsgraad is bepaald in de Parkeernormen 2015. Hierin is bepaald dat de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door een initiatiefnemer te realiseren functies, nooit hoger mag uitkomen dan 90%.

Door het vervallen van de twee parkeerplaatsen voor de vestiging van Lomans in samenhang met eerder vervallen parkeerplaatsen ten behoeve van de Carwash neem de parkeerdruk toe, maar wordt de bezettingsgraad van 90% niet overschreden. De aanleg van de inrit zal geen onevenredige parkeerdruk veroorzaken.

Ten aanzien onder c.

Er verdwijnt een klein stukje plantsoen als gevolg van het aanleggen van de inrit. Dit is voor ons echter geen onaanvaardbare aantasting van de aanwezige openbare groenvoorziening.

Ten aanzien onder d.

Dit is niet het geval.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande hebben wij besloten de omgevingsvergunning voor het aanleggen van een inrit te verlenen.

Aanwijzingen en voorwaarden verbonden aan besluit 1116858/20190320

De volgende voorwaarden hebben wij aan het besluit verbonden:

1. Van elke wijziging in het gebruik van de uitrit (bijvoorbeeld buitengebruikstelling, aanpassing) dient u de gemeente schriftelijk in kennis te stellen. In gezamenlijk overleg wordt dan bepaald welke werkzaamheden noodzakelijk zijn (bijvoorbeeld opheffen, aanpassen, afsluiten). De kosten in verband hiermee zijn dan voor uw rekening.
2. De aanleg zal bij eventuele wijzigingen altijd door of namens de gemeente worden uitgevoerd in verband met uniformiteit en aansprakelijkheid.
3. De bij de aanvraag behorende situatietekening (A-700) is een goed voorontwerp, maar zal nader uitgewerkt moeten worden tot een definitief ontwerp. Ten minste drie maanden voor het realiseren van de inrit dient de vormgeving en de materialisatie te worden afgestemd met de wegbeheerder. De aanleg van de inrit mag tevens pas starten nadat er een civieltechnische tekening is overgelegd aan de gemeente en de wegbeheerder hier zijn goedkeuring aan heeft gegeven.
De constructieopbouw van de inritten en dergelijke moet voldoen aan het Programma van Eisen (inclusief de bijbehorende technische voorwaarden) van de gemeente.
4. **Gelet op de parkeerstrook gelegen langs de Barckalaan in relatie tot de snelheid van het verkeer, dient er links van de uitrit een extra parkeerplaats te worden opgeheven ten behoeve van het uitzicht voor automobilisten.**

Aansprakelijkheid

Wij wijzen u erop dat u aansprakelijk bent voor eventuele schade, toegebracht aan gemeentelijke eigendommen of aan derden, voortkomend uit het gebruik van deze vergunning.

Bezwaarschrift Lomans – vergunning inrit

BIJLAGE 3: PARKEERDRUKMETING DOOR GEMEENTE CAPELLE AAN DEN IJSSEL

Parkeerdrukmeting Barckalaan, sector 303							
		ma 10:00	ma 13:00	di 10:00	di 13:00	do 10:00	do 13:00
2018	36	19%	14%	50%	56%	53%	50%
2019	31 -	-	-	68%	74%	74%	74%
komst Carwash							
Ontwikkeling perceel Lomans worstcase							
=-PP2	29			72%	79%	79%	79%
Ontwikkeling kavel 4k3 worst case							
=-PP2	27			78%	85%	85%	85%
De parkeerdruk op de Barckalaan neemt toe, maar deze komt niet boven de 90%							
Er is hier gerekend in beide gevallen met een worstcase scenario van het verlies van 2 pp per inrit							
Daar staat tegenover een enorme toename van pp voor bezoekers op de percelen.							

(afbeelding 1: originele overzicht parkeerdrukmeting gemeente Capelle aan den IJssel)

Parkeerdrukmeting Barckalaan, sector 303								
		1	2	3	4	5	6	
		ma 10:00	ma 13:00	di 10:00	di 13:00	do 10:00	do 13:00	
A)	2018	36	19%	14%	50%	56%	53%	50%
B)	2019	31 -	-	68%	74%	74%	74%	
komst Carwash								
Ontwikkeling perceel Lomans worstcase								
=-PP2	29			1	2	3	4	
				72%	79%	79%	79%	
Ontwikkeling kavel 4k3 worst case								
=-PP2	C)	27						
				78%	85%	85%	85%	
De parkeerdruk op de Barckalaan neemt toe, maar deze komt niet boven de 90%								
Er is hier gerekend in beide gevallen met een worstcase scenario van het verlies van 2 pp per inrit								
Daar staat tegenover een enorme toename van pp voor bezoekers op de percelen.								

(afbeelding 2: originele overzicht parkeerdrukmeting met diverse notities)

Verduidelijking:

- A) Metingen in 2018 -> 6 metingen (minimaal 14%, maximaal 56%)
- B) Metingen in 2019 -> 4 metingen (minimaal 68%, maximaal 74%)
- C) Metingen in 2019 -> 4 metingen na verdwijnen 4 parkeerplaatsen (2x Lomans, 2x kavel 4K3) (minimaal 78%, maximaal 85%)

“[...] Daar staat tegenover een enorme toename van pp voor bezoekers van de percelen [...]”

Bezwaarschrift Lomans – vergunning inrit

BIJLAGE 4: PARKEERDRUKMETING AANGEPAST VOOR JUISTE AANTAL PARKEERPLAATSEN

Tabel 1: samenvatting van parkeerdrukmeting gemeente Capelle a/d IJssel (zie ook **bijlage 3**)

Tabel 2: samenvatting van parkeerdrukmeting herzien o.b.v. juiste aantal parkeerplaatsen

Parkeerdrukmeting Barckalaan, sector 303. Volgens gemeente Capelle a/d IJssel						Capaciteit		Capaciteit	
Meting	Dag	Datum	Tijd	Capaciteit	% bezet	na inrit Lomans	Worst case % bezet	na inrit 4K3	Worst case % bezet
						= -PP2		= -PP2	
1	maandag	???	10:00	36	19%				
2	maandag	???	13:00	36	14%				
3	dinsdag	???	10:00	36	50%				
4	dinsdag	???	13:00	36	56%				
5	donderdag	???	10:00	36	53%				
6	donderdag	???	13:00	36	50%				
7	dinsdag	8-10-2019	10:00	31	68%	29	72%	27	78%
8	dinsdag	8-10-2019	13:00	31	74%	29	79%	27	85%
9	donderdag	3-10-2019	10:00	31	74%	29	79%	27	85%
10	donderdag	3-10-2019	13:00	31	74%	29	79%	27	85%

Parkeerdrukmeting Barckalaan, sector 303. Volgens verweerder na hertelling plaatsen*						Capaciteit		Capaciteit	
Meting	Dag	Datum	Tijd	Herziene Capaciteit	% bezet	na inrit Lomans	Worst case % bezet	na inrit 4K3	Worst case % bezet
				werkelijk		= -PP2		= -PP2	
1	maandag	???	10:00	27	26%	25	28%	23	30%
2	maandag	???	13:00	27	19%	25	20%	23	22%
3	dinsdag	???	10:00	27	67%	25	72%	23	78%
4	dinsdag	???	13:00	27	74%	25	80%	23	87%
5	donderdag	???	10:00	27	70%	25	76%	23	83%
6	donderdag	???	13:00	27	67%	25	72%	23	78%
7	dinsdag	8-10-2019	10:00	27	78%	25	84%	23	91%
8	dinsdag	8-10-2019	13:00	27	85%	25	92%	23	100%
9	donderdag	3-10-2019	10:00	27	85%	25	92%	23	100%
10	donderdag	3-10-2019	13:00	27	85%	25	92%	23	100%

*: het aantal openbare parkeerplaatsen ná aanleg inritten carwash is 27, geen 31.

36	Vóór carwash: 36 parkeerplaatsen beschikbaar in de open ruimte
31	Na carwash: 31 parkeerplaatsen beschikbaar in de open ruimte
27	Werkelijk geteld d.d. 11-04-2020 na carwash

	59% of minder
	60-79%
	80-89%
	90-99%
	100% of meer

BIJLAGE 5: ANDERE NABIJGELEGEN PARKEERZONES KAMPEN REEDS MET PARKEERPROBLEMEN
(PAGINA 1/3)

PARKEERZONE 99304

Tabel 3: Dinsdagochtendtelling sector 303 t/m 308

Telmoment: Dinsdag 8 oktober 10.00 uur
Weer: Buien, 13 graden

telsector	Capaciteit openbare parkeerruimte			bezetting openbare parkeerruimte			totaal openbare ruimte		kleur bezettingsgraad telsector
	parkeer- vakken openbaar terrein	plaatsen langs rijbaan	invalide/ elektrische oplaad- plaats	Aantal goed geparkeerde auto's	aantal auto's geparkeerd op invalide plaatsen/e- laad plaats	aantal fout geparkeerde auto's op stoep e.d.	totale bezetting openbare ppl in sector	bezettings- graad openbare ppl in sector	
99303	31			23			23	74%	99303
99304	14			13			13	93%	99304
99305	118			85			85	72%	99305
99306	15		2	8			8	47%	99306
99307	17			5			5	29%	99307
99308	45		4	27		3	30	61%	99308

93%

Tabel 6: Dinsdagmiddagtelling sector 303 t/m 308

Telmoment: Dinsdag 8 oktober 13.00 uur
Weer: Buien, 13 graden

telsector	Capaciteit openbare parkeerruimte			bezetting openbare parkeerruimte			totaal openbare ruimte		kleur bezettingsgraad telsector
	parkeer- vakken openbaar terrein	plaatsen langs rijbaan	invalide/ elektrische oplaad- plaats	Aantal goed geparkeerde auto's	aantal auto's geparkeerd op invalide plaatsen/e- laad plaats	aantal fout geparkeerde auto's op stoep e.d.	totale bezetting openbare ppl in sector	bezettings- graad openbare ppl in sector	
99303	31			16			16	51%	99303
99304	14			14		1	15	107%	99304
99305	118			92			92	78%	99305
99306	15		2	5			5	29%	99306
99307	17			5			5	29%	99307
99308	45		2	23		3	26	55%	99308

107%

Tabel 9: Donderdagochtendtelling sector 303 t/m 308

Telmoment: Donderdag 3 oktober 10.00 uur
Weer: Regen, 14 graden

telsector	Capaciteit openbare parkeerruimte			bezetting openbare parkeerruimte			totaal openbare ruimte		kleur bezettingsgraad telsector
	parkeer- vakken openbaar terrein	plaatsen langs rijbaan	invalide/ elektrische oplaad- plaats	Aantal goed geparkeerde auto's	aantal auto's geparkeerd op invalide plaatsen/e- laad plaats	aantal fout geparkeerde auto's op stoep e.d.	totale bezetting openbare ppl in sector	bezettings- graad openbare ppl in sector	
99303	31			21			21	68%	99303
99304	14			14		1	15	107%	99304
99305	118			80			80	68%	99305
99306	15		2	7			7	41%	99306
99307	17			7			7	41%	99307
99308	45		2	26		2	28	60%	99308

107%

Tabel 12: Donderdagmiddagtelling sector 303 t/m 308

Telmoment: Donderdag 3 oktober 13.00 uur
Weer: Regen, 14 graden

telsector	Capaciteit openbare parkeerruimte			bezetting openbare parkeerruimte			totaal openbare ruimte		kleur bezettingsgraad telsector
	parkeer- vakken openbaar terrein	plaatsen langs rijbaan	invalide/ elektrische oplaad- plaats	Aantal goed geparkeerde auto's	aantal auto's geparkeerd op invalide plaatsen/e- laad plaats	aantal fout geparkeerde auto's op stoep e.d.	totale bezetting openbare ppl in sector	bezettings- graad openbare ppl in sector	
99303	31			18			18	58%	99303
99304	14			13			13	93%	99304
99305	118			85			85	70%	99305
99306	15		2	7			7	41%	99306
99307	17			4			4	24%	99307
99308	45		2	32		2	34	72%	99308

93%

BIJLAGE 5: ANDERE NABIJGELEGEN PARKEERZONES KAMPEN REEDS MET PARKEERPROBLEMEN
(PAGINA 2/3)

PARKEERZONE 99306

Telmoment: Maandag 10:00 uur
Weer: Bewolkt, 2 graden

telsector	Capaciteit openbare parkeerruimte			bezetting openbare parkeerruimte			totaal openbare ruimte		
	parkeer- vakken openbaar terrein	plaatsen langs rijbaan	invalide/ elektrische oplaad- plaats	Aantal goed geparkeerde auto's	aantal auto's geparkeerd op invalide plaatsen/e- laad plaats	aantal fout geparkeerde auto's op stoep e.d.	totale bezetting openbare ppl in sector	bezettings- graad openbare ppl in sector	kleur bezettings- graad telsector
99303	36			7			7	19%	99303
99304	14			6			6	43%	99304
99305	131			77			77	58%	99305
99306	29		2	29	1	2	32	103%	99306
99307	17			9			9	53%	99307
99308	45		2	28			28	60%	99308

103%

Tabel 6: Maandagmiddagtelling sector 303 t/m 308

Telmoment: Maandag 13:00 uur
Weer: Bewolkt, 2 graden

telsector	Capaciteit openbare parkeerruimte			bezetting openbare parkeerruimte			totaal openbare ruimte		
	parkeer- vakken openbaar terrein	plaatsen langs rijbaan	invalide/ elektrische oplaad- plaats	Aantal goed geparkeerde auto's	aantal auto's geparkeerd op invalide plaatsen/e- laad plaats	aantal fout geparkeerde auto's op stoep e.d.	totale bezetting openbare ppl in sector	bezettings- graad openbare ppl in sector	kleur bezettings- graad telsector
99303	36			5			5	14%	99303
99304	14			6			6	43%	99304
99305	131			66			66	50%	99305
99306	29		2	27	1		28	90%	99306
99307	17			9			9	53%	99307
99308	45		2	38			38	81%	99308

90%

Tabel 9: Dinsdagochtendtelling sector 303 t/m 308

Telmoment: Dinsdag 10:00 uur
Weer: half bewolkt, 3 graden

telsector	Capaciteit openbare parkeerruimte			bezetting openbare parkeerruimte			totaal openbare ruimte		
	parkeer- vakken openbaar terrein	plaatsen langs rijbaan	invalide/ elektrische oplaad- plaats	Aantal goed geparkeerde auto's	aantal auto's geparkeerd op invalide plaatsen/e- laad plaats	aantal fout geparkeerde auto's op stoep e.d.	totale bezetting openbare ppl in sector	bezettings- graad openbare ppl in sector	kleur bezettings- graad telsector
99303	36			18			18	50%	99303
99304	14			8			8	57%	99304
99305	131			67			67	51%	99305
99306	29		2	29	1	1	31	100%	99306
99307	17			9			9	53%	99307
99308	45		2	31			31	66%	99308

100%

Tabel 12: Dinsdagmiddagtelling sector 303 t/m 308

Telmoment: Dinsdag 13:00 uur
Weer: half bewolkt, 3 graden

telsector	Capaciteit openbare parkeerruimte			bezetting openbare parkeerruimte			totaal openbare ruimte		
	parkeer- vakken openbaar terrein	plaatsen langs rijbaan	invalide/ elektrische oplaad- plaats	Aantal goed geparkeerde auto's	aantal auto's geparkeerd op invalide plaatsen/e- laad plaats	aantal fout geparkeerde auto's op stoep e.d.	totale bezetting openbare ppl in sector	bezettings- graad openbare ppl in sector	kleur bezettings- graad telsector
99303	36			20			20	56%	99303
99304	14			9			9	64%	99304
99305	131			64			64	49%	99305
99306	29		2	27	1	3	31	100%	99306
99307	17			8			8	47%	99307
99308	45		2	30			30	64%	99308

100%

**BIJLAGE 5: ANDERE NABIJGELEGEN PARKEERZONES KAMPEN REEDS MET PARKEERPROBLEMEN
(PAGINA 3/3)**

Tabel 18: Donderdagmiddagtelling sector 303 t/m 308

Telmoment: Donderdag 13.00 uur
Weer: Zonnig, 4 graden

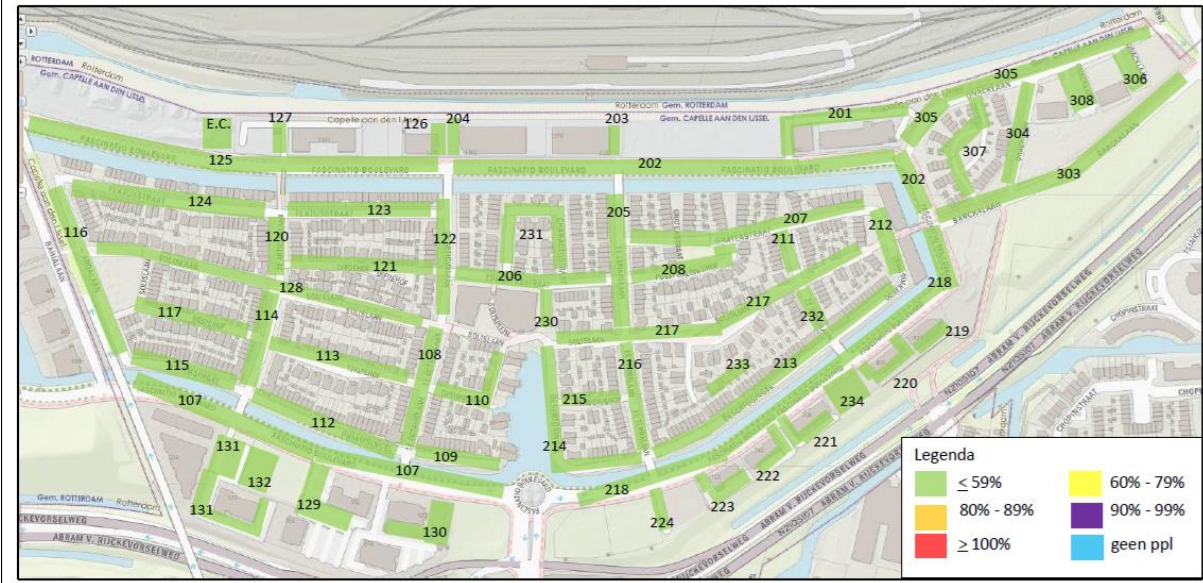
telsector	Capaciteit openbare parkeerruimte			bezetting openbare parkeerruimte			totaal openbare ruimte		
	parkeer- vakken openbaar terrein	plaatsen langs rijbaan	invalide/ elektrische oplaad- plaats	Aantal goed geparkeerde auto's	aantal auto's geparkeerd op invalide plaatsen/e- laad plaats	aantal fout geparkeerde auto's op stoep e.d.	totale bezetting openbare ppl in sector	bezettings- graad openbare ppl in sector	kleur bezettings- graad telsector
99303	36			18			18	50%	99303
99304	14			8			8	57%	99304
99305	121			50			50	41%	99305
99306	29		2	28	1		29	94%	99306
99307	17			3			3	18%	99307
99308	45		2	33			33	70%	99308

94%

BIJLAGE 6: SECTORENKAART FASCINATIO

Bijlage 1: Kleurenkaartjes parkeerdruk en overzichtkaartjes werknemers per telmoment

Kaartbeeld 1: Sectorenkaart Fascinatio



BIJLAGE 7: KAVEL 1K-7, VUICON – HUIDIGE PARKEERPOCKET



Foto d.d. 6 april 2020 – tijdens de corona crisis (minimaal 26 auto's aanwezig)

BIJLAGE 8: MOTIVERING OMGEVINGSVERGUNNING INRITTEN CARWASH

Behorende bij brief nummer: 1111513/20190263

pagina: 3

Motivering van het besluit

Aan ons besluit tot het verlenen van de omgevingsvergunning voor het aanleggen van een aantal inritten liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

Overwegingen

Op grond van artikel 2:12 van de Algemene Plaatselijke Verordening 2018 zijn bepalingen opgenomen over het maken, veranderen van een uitweg. Artikel 2:12, lid 2 bepaalt dat een vergunning slechts kan worden geweigerd in het belang van;

- a. ter voorkoming van gevaar voor het verkeer op de weg;
- b. indien de uitweg zonder noodzaak ten koste gaat van een openbare parkeerplaats;
- c. indien door de uitweg het openbaar groen op onaanvaardbare wijze wordt aangetast; of
- d. indien er sprake is van een uitweg van een perceel dat al door een andere uitweg wordt ontsloten, en de aanleg van deze tweede uitweg ten koste gaat van een openbare parkeerplaats of het openbaar groen.

Daarom zijn de door u ingediende gegevens getoetst aan deze bepalingen.

Ten aanzien onder a.

Het veilig gebruik van de weg zal niet worden aangetast als gevolg van het aanleggen van de inritten.

Ten aanzien onder b.

Het aanleggen van de inritten gaat ten koste van waarschijnlijk vier openbare parkeerplaatsen. De bezettingsgraad in zone 303 is 59% volgens de laatste parkeerdrukmetingen in 2018. De maximale bezettingsgraad is bepaald in de Parkeernormen 2015. Hierin is bepaald dat de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door een initiatiefnemer te realiseren functies, nooit hoger mag uitkomen dan 90%. Door het aanleggen van de inritten wordt de bezettingsgraad van 90% niet overschreden.

Ten aanzien onder c.

Er worden twee lindes verplant op enkele meters afstand ten opzichte van de huidige standplaats om de bomenstructuur te behouden. Daarnaast verdwijnt er een klein stukje plantsoen als gevolg van het aanleggen van de inritten. Dit is echter geen onaanvaardbare aantasting.

Ten aanzien onder d.

Hiervan is geen sprake.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande hebben wij besloten de omgevingsvergunning voor het aanleggen van een aantal inritten te verlenen.

BIJLAGE 9: MOTIVERING UIT BEZWAARSCHRIFT BOUWEN EN AFWIJKEN BESTEMMINGSPLAN, KANTOORGEBOUW LOMANS

Bezwaarschrift Lomans – nadere inhoudelijke onderbouwing

Aantal parkeerplaatsen (algemeen)

Zoals bekend wordt Fascinatio reeds geruime tijd geplaagd door parkeerproblemen. Voor een voorbeeld van een leegstaand kavel aan de Fascinatio Boulevard dat op werkdagen vol staat met tientallen auto's zie **bijlage 6**. De komst van Lomans zal de parkeerproblematiek verder vergroten en wel om de volgende reden.

Bij het pand Lomans worden buiten 36 parkeerplaatsen gerealiseerd. In de omgevingsvergunning is op pagina 6 vermeld:

"Het plan is in overeenstemming met artikel 3.2.1, lid g van de voorschriften, omdat het gebouw in de naar de openbare weg (Abraham van Rijckevorselweg) toegekeerde bouwgrenzen is gesitueerd. Op grond van artikel 3.2.4 van de voorschriften moet worden voorzien in 2 auto parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Dat betekent in dit geval dat er in 36 auto parkeerplaatsen moet worden voorzien en hieraan wordt voldaan. Tevens wordt voorzien in 17 fiets parkeerplaatsen, zodat wordt voldaan aan artikel 3.2.5 van de voorschriften. Hierin wordt gesteld dat er 1,2 plaatsen per 100 m² bvo voorzien moet worden, in dit geval $1413/100 \times 1,2 = 17$ fiets parkeerplaatsen."

Zoals blijkt uit de "Ruimtestaat Begane Grond" en de "Ruimtestaat Eerste Verdieping" (zie **bijlage 7**) is de geplande bezetting van het pand minimaal 67 medewerkers en maximaal 77 medewerkers. Dit aantal is exclusief eventuele bezoekers of gasten.

In dit totaal zijn alleen ruimtes aangeduid als "kantoor", "administratie", "P&O", "kantoor/receptie" en de "plotterruimte" meegenomen. De kantine, vergaderruimten e.d. zijn hierin niet meegenomen.

Dit betekent dat er iedere dag een gemiddeld tekort van 31 respectievelijk 41 parkeerplaatsen zal zijn, ofwel een tekort van 50 tot 53% aan parkeerplaatsen. Deze 31 tot 41 auto's zullen dus hun toevlucht nemen tot de woonwijk. Dat in dit geval een groot aantal medewerkers gebruik zullen (gaan) maken van het openbaar vervoer of de fiets is onrealistisch. De huidige parkeerproblemen in Fascinatio tonen al geruime tijd aan (**bijlage 6**) dat de gehanteerde parkeernorm per 100m² BVO veel te laag ligt.

Aantal parkeerplaatsen (bij groei van Lomans)

Bij verdere groei van Lomans is een reële verwachting dat meer werkplekken vereist zijn. Het huidige pand biedt voldoende vierkante meters om extra werkplekken te creëren. Alleen al de vergaderruimten en overleg ruimten beslaan in totaal 76 m². Indien deze ruimten bij krapte worden ingezet als kantoorruimte ontstaan eenvoudig 10 nieuwe werkplekken, waarvoor tevens geen parkeerplaatsen aanwezig zijn. Dit nog los van de 116 m² opslagruimte.

Het risico van een nog groter parkeerprobleem voor de wijk, binnen afzienbare tijd, is reëel.

Aantal parkeerplaatsen (BVO norm)

In de vergunning is gesteld dat er 36 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Op de tekeningen zijn echter slechts 34 parkeerplaatsen zichtbaar (zie **bijlage 8**). Er worden dus 2 parkeerplaatsen te weinig gerealiseerd. De BVO norm wordt dus niet gehaald.

Parkeernormen 2015

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.

Parkeerbeleid 2015

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 parkeerexces 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.

5.5.1 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.

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 weekdays 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.

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

Parkeerbeleid 2015

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.