

Geachte Raadsleden, geacht college van B&W,

Vanavond nog wat aanvullingen op ons inspreken bij de commissievergadering van 8 maart 2021 over project Hortus. De aanvullingen betreffen de parkeerberekening, de afwijkingsbevoegdheid van het College, een nuancering van het positivisme uit de wijk en de brandveiligheid.

### **Parkeren**

Aan de rekenfout bij 2 van de 9 dagdelen (**bijlage 1**, nummers 5 en 6) zullen wij in het kader van de tijd geen verdere aandacht besteden. Het gaat ons vooral om de toepassing van het dubbelgebruik, de aanwezigheidspercentages en de 'afwijkingsbevoegdheid' van het College van B&W ("College").

### **Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages**

Voor het toepassen van dubbelgebruik zijn twee vragen relevant. De eerste is of de toepassing van de aanwezigheidspercentages (**bijlage 2**) is toegestaan bij uitsluitend de functie wonen op een specifiek kavel. In de toelichting die u van het college heeft ontvangen (**bijlage 3**) worden de functies "Woning", "Detailhandel" en "Kantoor" benoemd, maar in het geval van Hortus is slechts sprake van één functie: Wonen.

De tweede vraag is of de aanwezige parkeerplaatsen zich lenen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers mogen niet worden meegerekend bij dubbelgebruik. Dit blijkt duidelijk uit paragraaf 5.2.3 van de parkeernormen 2015 (**bijlage 4**). Dit is ook logisch, aangezien deze parkeerplaatsen niet vrij beschikbaar zijn voor bezoekers.

Maar bij Hortus worden de 61 parkeerplaatsen die door bewoners worden gekocht wel meegerekend. Dit is onterecht en de berekening is dus onjuist.

De berekening is niet alleen onjuist, maar dit zal in de praktijk ook daadwerkelijk tot een tekort aan parkeerplaatsen leiden. Doordeweeks zal er 5 dagen per week op 3 van de 9 dagdelen een tekort zijn voor bewoners. Op zaterdagavond zal er een structureel tekort van 3 parkeerplaatsen voor bezoekers zijn. Deze tekorten kunnen alleen worden opgelost door bewoners bezoekersparkeerplaatsen te laten gebruiken en bezoekers op bewonersparkeerplaatsen laten parkeren. Maar dit laatste is onmogelijk, deze 61 plaatsen zijn niet vrij toegankelijk.

De enige conclusie kan zijn dat het aantal parkeerplaatsen onjuist is berekend en ontoereikend is.

### **De afwijkingsbevoegdheid van het college**

In de uitleg die u van het College heeft gekregen staat slechts één zin volledig in hoofdletters en vet gedrukt: "**LET OP AFWIJKEN IS EEN EXPLICIETIE BEVOEGDHEID VAN HET COLLEGE**".

Het toepassen van deze afwijkingsbevoegdheid lijkt in dit geval onmogelijk. In het concept Ruimtelijk Toekomstperspectief Fascinatio (**bijlage 5**), dat onlangs door het College en u als Raad is vrijgegeven, staat namelijk de volgende "actie" van het College benoemd:

*"Voor nieuwe ontwikkelingen geldt dat er voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd, zodat er wordt voorzien in de parkeervraag en geen overlast in de omgeving ontstaat. De actueel geldende parkeernormen zijn daarbij het uitgangspunt."*

Als het College gebruik gaat maken van deze ontsnappingsclausule om "af te wijken" van de parkeernormen, dan weet de wijk Fascinatio meteen wat ze aan het Ruimtelijk Toekomstperspectief Fascinatio heeft, helemaal niets.

### **“De wijk reageerde in het algemeen positief over het ontwerp”**

In de commissievergadering van 8 maart 2021 werd door de wethouder aangegeven dat de “wijk over het algemeen positief reageerde op het ontwerp”. Natuurlijk ben je als inwoner, vergeleken met Allsafe, al snel positief over het uiterlijk van Hortus, zonder de verdere details van het plan te kennen. Wij geven graag enige nuance bij de toelichting van de wethouder op basis van een inventarisatie via Nextdoor met ruim 200 reacties (**bijlage 6**).

In december 2019 waren 23 bewoners positief<sup>1</sup>. Van het positivisme is nu weinig over. Bijna 75% van deze 23 inwoners is inmiddels niet meer positief. Het betreft nu nog maar 6 van de 33 bewoners die aangaven de plannen eerder te hebben gevolgd. Met andere woorden: 82% is niet, of niet meer, positief over Hortus. De stelling van de wethouder dat de wijk in het algemeen positief reageerde is dus achterhaald.

### **Brandveiligheid en gevolgen voor de wijk**

In onze zienswijze hebben wij eerder onze zorgen voor de gevolgen van een mogelijke brand bij Allsafe benoemd. Een opslagbedrijf waar het soort opgeslagen goederen onduidelijk is.

Onze gemeente werd afgelopen zaterdag opgeschrikt door een brand die het landelijke nieuws haalde. Een groot deel van Capelle aan den IJssel kreeg noodmeldingen van NL-Alert. Ook de wijk Fascinatio, hemelsbreed op ruim 4 kilometer afstand, kreeg deze alerts.

De appartementen van Hortus komen op slechts 7 meter afstand van Allsafe te staan. Een complete woonwijk staat op 50 meter afstand van Allsafe. De wijk heeft maar 2 ingangen en Allsafe en Hortus liggen vlakbij de belangrijkste in- en uitgang van de wijk.

Onze zorgen over de gevaren en gevolgen bij brand zijn, helaas, sinds zaterdag minder vergezocht dan het voor u eerder wellicht leek. Wij verzoeken u nogmaals kritisch uw gedachten te laten gaan over de brandveiligheid voor de toekomstige bewoners van Hortus en de rest van de wijk Fascinatio op basis van het voorliggende plan met weinig ruimte tussen de twee panden.

Het lijkt nu noodzakelijker dan ooit om het bestemmingsplan Fascinatio-Capelsebrug 2013 aan te passen. Het type toegestane bedrijven dient zo snel mogelijk ingeperkt te worden aangezien bedrijfspanden zich in onze wijk op maximaal 50 meter van woningen bevinden. Op kavel 4K3, tussen de Carwash en Lomans in, staat nog een opslaglocatie en/of bedrijfshal gepland van bijna 1.700 m<sup>2</sup> (**bijlage 7**). Beste Raad, het is nog niet te laat.

Dank voor uw aandacht.

Namens Stichting Wijkbelangen Fascinatio,

Henk Bakker, Jaco Bruinaars, Erik Wolthuis.

22 maart 2021

---

<sup>1</sup> Antwoord 2 en 3 van de poll.

# Bijlage 1 : Berekening Stichting Wijkbelangen Fascinatio

**Conclusie:**

1. Doordeweeks is er op 3 momenten, 5 dagen per week, een tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners. (noodlot en koopvondren een tekort van 1 parkeerplaats, gedurende de nacht 8 parkeerplaatsen)
2. In het weekend is er op zaterdagavond een tekort van 3 parkeerplaatsen voor bezoekers. (100% bezoekers = 0,3 x 55 woningen = 16,5 auto's, aantal parkeerplaatsen = 14)
3. Het totaal aantal parkeerplaatsen is alleen voldoende als bewoners 1 bezoeker per woensdag gebruiken. (het tekort van 1 parkeerplaats voor bewoners wordt dan gecompenseerd door het gebruik van een bezoekersplaats)
4. Het totaal aantal parkeerplaatsen is alleen voldoende als bewoners 8 bezoekers per woensdag gebruiken. (het tekort van 8 parkeerplaatsen voor bewoners wordt dan gecompenseerd het gebruiken van 8 bezoekersplaatsen)
5. Het totaal aantal parkeerplaatsen is alleen voldoende als 3 bezoekers gebruik mogen maken van 3 parkeerplaatsen van bewoners. Doordat bezoekers juist op bezoek komen bij bewoners die wel thuis zijn biedt dit (teer waarschijnlijk) geen oplossing.
6. Onuitsteden in de onderbouwink.
6. In de ruimtelijke onderbouwink loopt de behoefte van werkdag niet. Vermeld is 3,3 dit moet zijn 37,5.
7. In de ruimtelijke onderbouwink loopt de behoefte van de koopvond niet. Vermeld is 65,27 (op basis van 80% aanwezigheid), dit moet zijn 73,1 (op basis van 90% aanwezigheid).

**ANWEEZIGHEIDSPERCENTAGES**

	doordeweeks			weekend		
	ochtend	middag	avond	koopvond	nacht	zaterdag
Woningen	50%	50%	80%	50%	100%	60%
Bewoners	50%	50%	80%	50%	100%	60%
Bezoekers	10%	20%	20%	0%	0%	100%

**BEWONERS PARKEREN**

# app.	Bewoners norm	doordeweeks			weekend		
		ochtend	middag	avond	koopvond	nacht	zaterdag
47	1,2	28,2	28,2	50,8	50,8	56,4	33,8
8	1,5	6,0	6,0	10,8	10,8	12,0	9,6
<b>(a)</b>	<b>Behoefte bewoners</b>	<b>34,2</b>	<b>34,2</b>	<b>61,6</b>	<b>61,6</b>	<b>68,4</b>	<b>43,4</b>
<b>(c)</b>	<b>Gerealiseerd:</b>	<b>61,0</b>	<b>61,0</b>	<b>61,0</b>	<b>61,0</b>	<b>61,0</b>	<b>61,0</b>
Over (tekort)		<b>26,8</b>	<b>26,8</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-7,4</b>	<b>20,0</b>

**BEZOEKERS PARKEREN**

# app.	Bezoekers norm	doordeweeks			weekend		
		ochtend	middag	avond	koopvond	nacht	zaterdag
47	0,3	1,4	2,8	11,3	9,9	8,5	14,1
8	0,3	0,2	0,5	1,9	1,7	1,4	2,4
<b>(b)</b>	<b>Behoefte bezoekers</b>	<b>1,7</b>	<b>3,3</b>	<b>13,2</b>	<b>11,6</b>	<b>-</b>	<b>9,9</b>
<b>(b)</b>	<b>Gerealiseerd:</b>	<b>14,0</b>	<b>14,0</b>	<b>14,0</b>	<b>14,0</b>	<b>14,0</b>	<b>14,0</b>
Over (tekort)		<b>12,4</b>	<b>10,7</b>	<b>0,8</b>	<b>2,5</b>	<b>14,0</b>	<b>4,1</b>

**TOTALE BEHOEFTE**

# app.	Bewoners en bezoekers	doordeweeks			weekend		
		ochtend	middag	avond	koopvond	nacht	zaterdag
47	1,5	29,6	31,0	62,0	60,6	56,4	42,3
8	1,8	6,2	6,5	12,7	12,5	8,6	12,0
<b>(A) + (b)</b>	<b>Totale behoefte</b>	<b>35,9</b>	<b>37,5</b>	<b>74,8</b>	<b>73,1</b>	<b>65,0</b>	<b>54,3</b>
<b>(C) - (D)</b>	<b>Gerealiseerd:</b>	<b>75,0</b>	<b>75,0</b>	<b>75,0</b>	<b>75,0</b>	<b>75,0</b>	<b>75,0</b>
Over (tekort)		<b>39,2</b>	<b>37,5</b>	<b>0,2</b>	<b>1,9</b>	<b>6,6</b>	<b>24,1</b>

**Bijlage 3** Aanwezigheidspercentages en capaciteit opritten en garages

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het analyseren van de parkeerproblemen per dagdeel. In de tabel zijn de belangrijkste momenten en aanwezigheidspercentages voor functies in het centrum en de aangrenzende schilwoningwijken opgenomen.

	Woning		Woning		Koop		Zaterdag		Zaterdag		Koop	
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag	zaterdag	middag	zaterdag	
Woning - bewoners	50	50	90	90	100	50	50	70	70	70	70	
Woning - bezoekers	10	20	80	70	0	0	0	100	70	70	70	
<b>Opentent</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Kantoren / bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0	0	0	0	
Sociale media	100	75	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
Zakenhuis - adviesbureau	80	100	60	60	5	60	60	60	60	60	60	
Zakenhuis - medewerkers	75	100	40	40	25	40	40	40	40	40	40	
Dagbesteding	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Amusements	0	0	100	100	0	0	0	0	0	0	0	
Binnen / buiten	5	25	90	90	0	40	100	40	100	40	40	
Sport - binnen	50	50	100	100	50	0	100	25	100	100	100	

**Tabel 4.1** Parkeernormen Wonen (inclusief bezoekers)

MCW	kleiner dan 100 m <sup>2</sup> van 100m <sup>2</sup> tot 150m <sup>2</sup> groter dan 150m <sup>2</sup>	per woning	1,3	1,5
Aantalwoning / serviceflat		per woning	0,8	1,1
Huur	kamershuur, niet zelfstandig	per woning	0,25	0,25
Grondgebonden	vrijstaand	per woning	1,6	2,2
	2 onder 1 kap	per woning	1,5	2,1
	tussenhoekwoning	per woning	1,4	1,9

**Tabel 4.2** Parkeerproblemen projectgebied

werk	ochtend	middag	avond	koopvond	nacht	za-mi	za-av	zo-mi	zo-av
appartement < 100 m <sup>2</sup>	29,61	2,82	32,04	54,99	56,4	42,3	59,22	49,35	49,35
appartement > 100 m <sup>2</sup> en < 150 m <sup>2</sup>	6,24	0,48	12,72	11,28	12	8,64	12	10,08	10,08
<b>Totaal</b>	<b>35,85</b>	<b>3,3</b>	<b>44,76</b>	<b>66,27</b>	<b>68,4</b>	<b>50,94</b>	<b>71,22</b>	<b>59,43</b>	<b>59,43</b>

In de toekennings situatie geldt een management parkeerprobleem van 75 parkeerplaatsen op een werkdag avond. Ook op zaterdagavond is de parkeerprobleem redelijk hoog (72 parkeerplaatsen). Op de andere dagen is de parkeerprobleem lager.

## Bijlage 2

Parkeernormen 2015

### 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 3: Toelichting College van B&W systematiek bepaling parkeerplaatsen

	<b>Systematiek bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen bij een ontwikkeling</b>																																				
<b>Paraplubestemmingsplan Parkeren</b>	<p>Nota waarin het parkeerbeleid is vastgelegd. Gebaseerd op beleid van de CROW</p>																																				
<b>Voorgenomen ontwikkeling</b>	<p>Ontwikkelaar levert gegevens aan over parkeren en bouwplan Type ontwikkeling en beoogd gebruik M2 BVO Type en oppervlakte woningen</p>																																				
<b>Bepalen Normatieve behoefte</b>	<p>Bepalen of gebied valt onder centrum gebied, transitiefra in de buurt etc. Woning type a = x m2 GO woning : aantal eenheden * parkeernorm = x1(niet afronden) Woning type b = x m2 GO woning : aantal eenheden * parkeernorm = x2(niet afronden) Woning type c = x m2 GO woning : parkeernorm = x3(niet afronden) Totaal benodigd volgens parkeernorm <math>x1 + 2 * x3 = xtotal</math> (naar boven toe afgerond naar hie pp) (Normatieve parkeerbehoefte leidt tot een overdimensionering van het parkeren, ruimte is schaars dus wordt via de volgende stap de parkeeris vastgesteld)</p>																																				
<b>Bepalen Parkeeris</b>	<p>Invoer van de normatieve parkeerbehoefte Toepassen van de aanwezige persentage's (landelijke normen) Toepassen normen dubbelgebruik (landelijke normen)*1 <b>Normatieve Norm* aanwezige persentage's geeft maatgevende parkeeris</b></p>																																				
<b>Bijzonder omstandigheden</b>	<p>Parkeren is maatwerk, maar soms is de ruimte onvoldoende of zijn ander opties een mogelijkheid tot oplossen parkeervraag.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nabijheid Transitiefra, lager parkeernorm i/vm invloed openbaar vervoer</li> <li>2. Plaatsen in garage nabij gelegen object, via kwalitatieve verbindings vastgelegd</li> <li>3. Doelgroep, voorbeeld Studenten of Verpleeghuisbewoners rijden aantoonbaar minder auto</li> <li>4. Unieke functie, vergelijk met toepassen parkeerplaatsen vergelijkbare projecten en locaties</li> <li>5. Parkeren kan in de openbare ruimte worden opgelost daar er een lage parkeerdruk is.</li> </ol> <p><b>LET OP APV/IKEN IS EEN EXPLICIETE BEVOEGDHEID VAN HET COLLEGE</b></p> <p><b>*1 Dubbelgebruik</b> Iedere functie kent een dubbelgebruik zo ook wonen. Als een bewoner weg is, werk, sport, boodschappen etc dan kan een bezoeker op deze plek parkeren. Landelijk zijn hiervoor vastgestelde normen die worden gehanteerd om het dubbelgebruik te bepalen</p>																																				
	<p><b>Normatieve parkeerbehoefte</b> 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.</p> <p><b>Bepaling parkeeris</b> De parkeeris is de som van de deelplossingen die benoemd worden voor het faciliteren van de normatieve parkeerbehoefte. Een zorgvuldige afweging is van groot belang om overdimensionering van het parkeeraanbod en dus onnodig ruimtegebruik te voorkomen.</p> <p>De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen. De vragen die gesteld moeten worden zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?</li> <li>2. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op private parkeervoorzieningen?</li> <li>3. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op openbare parkeervoorzieningen?</li> </ol> <p><b>Voorbeeld van aanwezige persentage's</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categorie</th> <th>Werkdag</th> <th>Werkdag</th> <th>Werkdag</th> <th>Koop-avond</th> <th>Zaterdagmiddag</th> <th>Zaterdagavond</th> <th>Zondagmiddag</th> <th>Zondagavond</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Woning</td> <td>50%</td> <td>60%</td> <td>100%</td> <td>90%</td> <td>80%</td> <td>60%</td> <td>70%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Detailhandel</td> <td>30%</td> <td>70%</td> <td>20%</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Kantoor</td> <td>100%</td> <td>100%</td> <td>5%</td> <td>10%</td> <td>5%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>Bron notisparkeerbeleid gemeente Capelle aan den IJssel</small></p> <p><b>Toetsing</b> 1. In project bij eerste voorstel Initiatiefnemer, tussentijdse wijzigingen van start project 2. Bij ruimtelijke onderbouwing van een project er moet immers sprake zijn van een goede ruimtelijke onderbouwing 3. Bij vergunningverlening, wordt op basis van het ingediende plan er na indienen aanvraag ruimtelijke onderbouwing nogmaals het parkeren getoetst.</p> <p><b>Wanneer</b> van start project voor indienen aanvraag</p>	Categorie	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-avond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag	Zondagavond	Woning	50%	60%	100%	90%	80%	60%	70%		Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%	0%	Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%	0%
Categorie	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-avond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag	Zondagavond																													
Woning	50%	60%	100%	90%	80%	60%	70%																														
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%	0%																													
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%	0%																													

## Bijlage 4: Dubbelgebruik

Parkeernormen 2015

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 parkeerbehoefte.

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

**Bijlage 5: Ruimtelijk Toekomstperspectief Fascinatio 2030**

van 't Rivium en Fascinatio meegenomen, zodat er een robuuste ontsluitingsstructuur ontstaat en de goede bereikbaarheid van de wijk is geborgd.

**ACTIES**

- We verkennen de opties van parkeerregulering in de woonwijk om parkeeroverlast tegen te gaan
- Met deelmobiliteit en MaaS verankeren we de vraag naar Mobiliteit
- We stimuleren bedrijven tot het toepassen van de werkgeversaanpak t.b.v. mobiliteit. De zogenaamde Verkeersonderneming wordt hiervoor ingezet
- Voor nieuwe ontwikkelingen geldt dat er voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd, zodat er wordt voorzien in de parkeervraag en geen overlast in de omgeving ontstaat. De actueel geldende parkeernormen zijn daarbij het uitgangspunt
- We stimuleren andere modaliteiten voor bewoners, mede door verbeteren van voorzieningen voor fietsers en voetgangers
- We verbeteren de oversteekbaarheid van de Fascinatio Boulevard daar waar dat nodig is en zorgen voor comfortabele en veilige looproutes tussen de woonwijk en de buitenrand
- We nemen maatregelen om op bepaalde delen de (top) snelheid van het autoverkeer te verlagen op de Fascinatio Boulevard om zo een veilige oversteek te waarborgen en de barrièrewerking te verminderen gelijk de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonwijk zelf te waarborgen
- We sluiten de wijk beter aan op het openbaar vervoer
- We versterken de verbindingen voor fietsers en voetgangers naar omliggende wijken en voorzieningen

14

**Bijlage 6: De wijk reageert over het algemeen positief op het ontwerp**





**Bijlage 7: Kavel 4K3 (bedrijfshal met BVO van 1.668 m2)**

