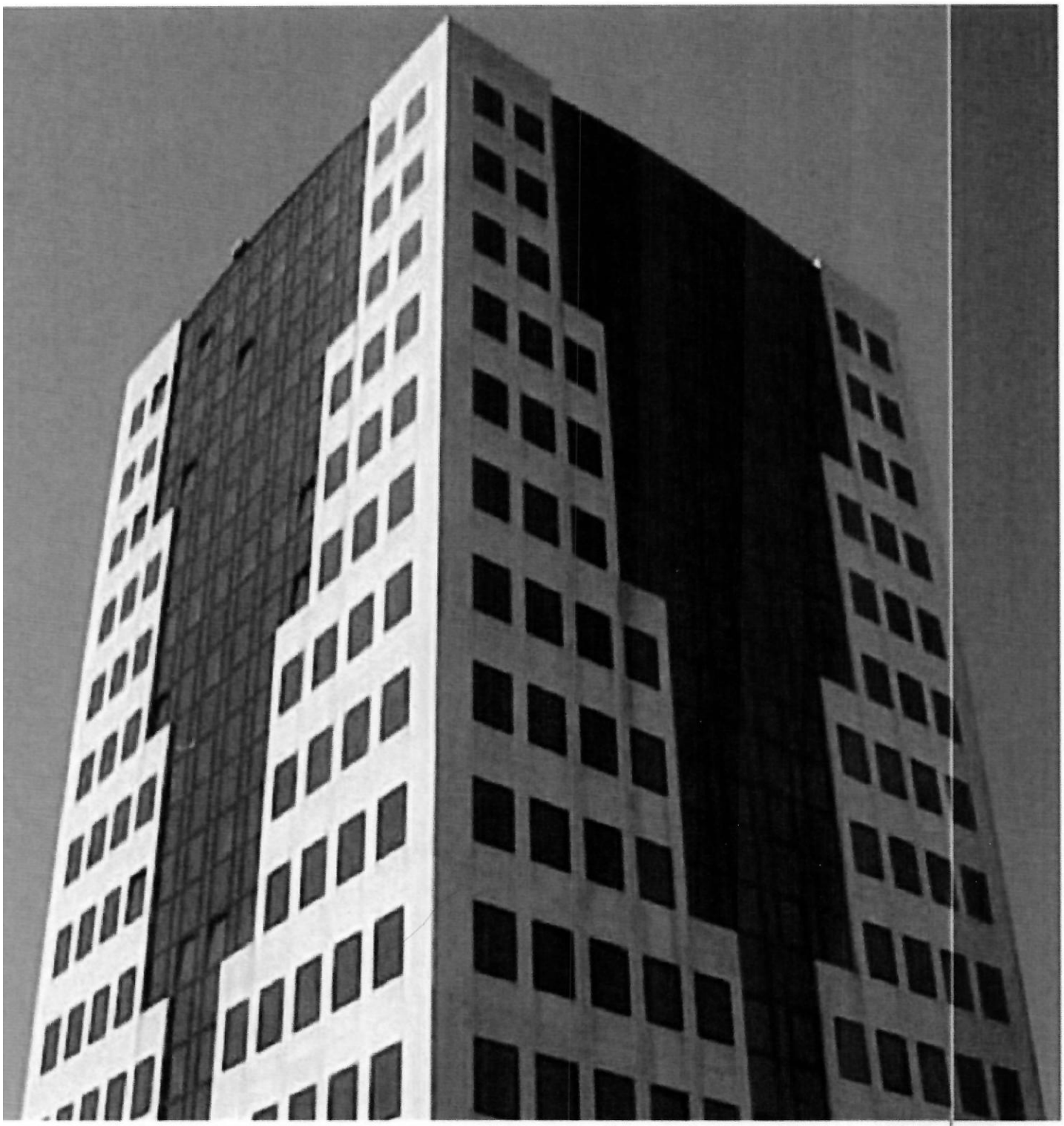
gemeente Capelle aan den IJssel



# Nota Parkeernormen 2022

gemeente Capelle aan den IJssel

# Colofon

Januari 2022

**Auteurs:**

Michel Uittenbroek

Sjors Honders

Jeroen Quee (Sweco Nederland B.V.)

Ross Ruiter (Sweco Nederland B.V.)

# Inhoudsopgave

# 1 Introductie

## 1.1 Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?

De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert parkeernormen voor auto en fiets. Deze parkeernormen stellen eisen aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij ontwikkelingen. De parkeernormen zijn een hulpmiddel om vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Initiatiefnemers en ontwikkelaars weten op basis van de parkeernormen waar ze aan moeten voldoen. Voor de gemeente fungeren parkeernormen als een toetsingskader om initiatieven te beoordelen. Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de vraag van gebruikers en nieuwe ontwikkelingen worden parkeernormen regelmatig geactualiseerd.

## 1.2 Wat is er gewijzigd?

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Een nieuwe gebiedsindeling (zie hoofdstuk 3 en bijlage 1);
- Nieuwe auto- en fietsparkeernormen (zie hoofdstuk 3 en bijlage 2);
- Regels voor afwijken van de parkeereis (zie hoofdstuk 4);
- Regels voor invoering parkeerregulering (zie hoofdstuk 6).

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten en het juridisch kader beschreven. In hoofdstuk 3 volgt een toelichting op de totstandkoming van de parkeernorm. In hoofdstuk 4 worden de mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis toegelicht. In hoofdstuk 5 wordt op basis van een stappenplan toegelicht hoe de parkeereis tot stand komt. In hoofdstuk 6 zijn regels opgenomen op basis waarvan de gemeente kan bepalen of invoering van parkeerregulering noodzakelijk is.

# 2 Uitgangspunten en juridisch kader

## 2.1 Nota Parkeerbeleid 2022 als basis

Hoe we met parkeren omgaan, is vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid 2022. Het Parkeerbeleid in Capelle is gestoeld op een aantal visiepunten. Deze visiepunten vormen de basis voor deze Nota, bijvoorbeeld hoe we de parkeernormen per gebied toepassen (visiepunt 1) en toepassing bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (visiepunt 5). Een uitgebreide toelichting per visiepunt is te vinden in de Nota Parkeerbeleid 2022.

| | Visiepunten: | Toelichting: |
|---|---|---|
| 1 | We voeren gebiedsgericht beleid | We maken onderscheid tussen verschillende typen gebieden en passen ons beleid hierop aan |
| 2 | We houden rekening met verschillende doelgroepen | We stemmen ons beleid af op het gedrag en behoefte van specifieke doelgroepen |
| 3 | We benutten eerst bestaande parkeerplaatsen | We beoordelen eerst of een knelpunt of nieuwe vraag kan worden opgelost door een betere benutting |
| 4 | We houden het parkeren in openbaar gebied gratis | We brengen de kosten van het parkeren niet in rekening bij parkeerders |
| 5 | We zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen | Parkeeroplossingen moeten goed worden ingepast in de bestaande omgeving |
| 6 | We zetten in op duurzaamheid | We stellen eisen aan de flexibiliteit van parkeervoorzieningen (bijv. EV Ready of andere functie/flexibele invulling) |
| 7 | We zien fietsparkeren als logisch onderdeel van onze koers | We stellen eisen bij nieuwe ontwikkelingen en verbeteren fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties |
| 8 | We reguleren alleen als het niet anders kan | We onderzoeken alternatieve oplossingen en toetsen het draagvlak |
| 9 | We gaan de parkeersituatie structureel monitoren | We bepalen onze strategie in een Telplan en voeren regelmatig parkeeronderzoeken uit |
| 10 | We zien deelmobiliteit als welkome toevoeging op ons mobiliteitssysteem | We bieden ruimte voor deelmobiliteitsinitiatieven in de hele gemeente |
| 11 | We benaderen maatregelen in bestaand gebied integraal en in samenhang met andere belangen | We nemen maatregelen vanuit IBOR en zijn terughoudend met het nemen van maatregelen voor incidentele situaties |

Overige uitgangspunten die van toepassing zijn op deze Nota Parkeernormen:

- **Eigen parkeernorm voor Rivium.** Voor Rivium gelden eigen parkeernormen. Deze zijn opgenomen in bijlage 6 van deze nota.
  **Duurzame inrichting openbare ruimte.** Capelle aan den IJssel wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren, maar wel op zodanige wijze dat de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft. 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. Pas als blijkt dat de parkeervraag niet op eigen terrein kan worden opgelost zijn alternatieven mogelijk (parkeren op privéterrein buiten plangebied en ten slotte gebruik restcapaciteit openbare ruimte). Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij een balans moet worden gevonden tussen het toevoegen van nieuwe parkeerplaatsen en een beter gebruik van bestaande parkeerplaatsen.

## 2.2 Juridisch kader

Onderstaande twee documenten vormen samen het gemeentelijk parkeerbeleid. In deze Nota Parkeernormen 2022 gaan we in op de parkeernormen en andere spelregels die gelden bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormen in deze Nota Parkeernormen hebben betrekking op bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is of bouwontwikkelingen waarvoor een wijziging van het vigerende bestemmingsplan nodig is.

| | |
|---|---|
| Parkeerbeleid | Vastleggen van visie en ambitie en opgaven voor de komende jaren |
| Nota Parkeernormen | Vastleggen van parkeernormen en spelregels bij ruimtelijke ontwikkelingen |

De Reparatiewet BZK 2014, die in 2014 in werking is getreden, stelt dat parkeernormen niet langer in een Bouwverordening mogen worden vastgelegd. Welke parkeernormen van toepassing zijn, moet in de gemeentelijke bestemmingsplannen worden geregeld. Hiervoor kan in de bestemmingsplannen een zogenaamde dynamische verwijzing worden opgenomen naar de nota waarin de parkeernormen zijn vastgelegd en waarin bijvoorbeeld criteria voor het afwijken van de parkeernormen zijn opgenomen.

Voor alle bestaande bestemmingsplannen in de gemeente Capelle aan den IJssel wordt het parkeren geregeld middels het meest recente paraplubestemmingsplan 'Parkeren'.

## 2.3 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.

**Definitie.** Waar in deze Nota Parkeernormen 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', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013 en de CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig Parkeren (2018)

# 3 Werkwijze parkeernorm auto en fiets

## 3.1 Gebiedsindeling

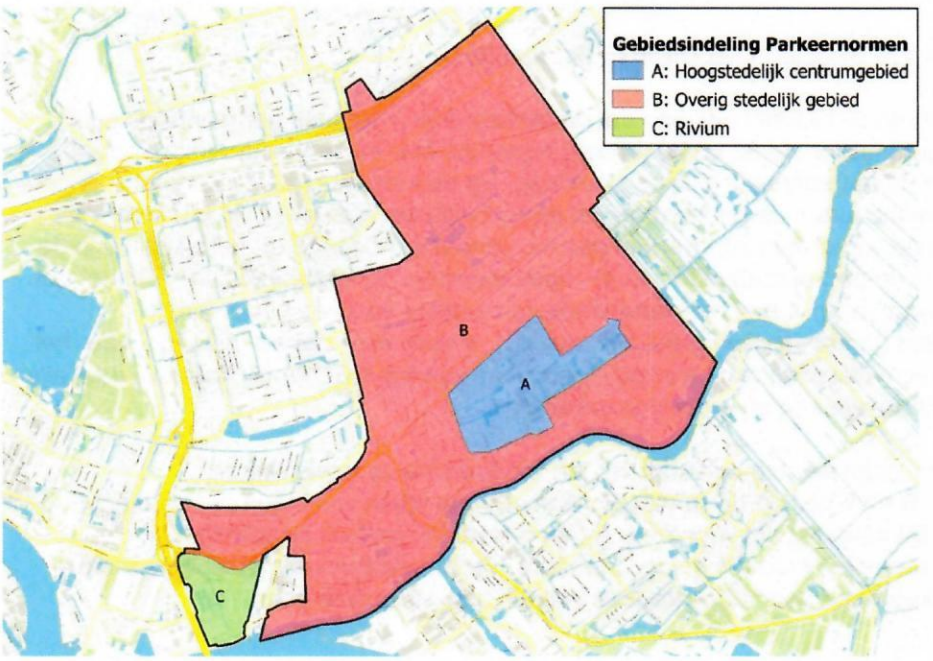
De parkeernorm die voor een gebiedsontwikkeling van toepassing is hangt af van de locatie. Hoe stedelijker het karakter van een gebied is, hoe lager de parkeernorm omdat daar vaak een ruimer aanbod van alternatieve vervoerswijzen aanwezig is. Voor deze Nota Parkeernormen is de gebiedsindeling geactualiseerd waarbij gebruik is gemaakt van actuele gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS, 2019) over de stedelijkheid op buurtniveau.

In Capelle aan den IJssel is bijna overal sprake van een "(zeer) sterk stedelijk" stedelijkheidsgraad. Dit is de hoogste vorm van stedelijkheid conform de categorisering van het CBS. Alleen voor de buurten Fascinatio, Rivium en delen van 's-Gravenland geldt een iets lagere stedelijkheidsgraad: "stedelijk". Vanwege de herontwikkeling van Rivium en andere inbreidingsprojecten zal in deze buurten echter ook een buurt ontstaan met een hoge(re) stedelijkheidsgraad. Bij het bepalen van de gebiedsindeling van Capelle is ook rekening gehouden met de nabijheid van HOV-haltes van de metro.

In Capelle aan den IJssel geldt de volgende gebiedsindeling voor auto en fiets:

- Zone A: Hoog stedelijk centrumgebied. Dit betreft het winkelcentrum Koperwiek en de Terp en de direct aangrenzende liggende buurten. De grenzen van Zone A zijn de Slotlaan, N219, Couwenhoekseweg, De Linie/Hollandsch Diep, Atolpad, Keerkring, Reizigerslaan, Meeuwensingel en Rembrandtsingel.
- Zone B: Overig stedelijk gebied. Het grootste deel van de gemeente is als Zone B geclassificeerd. Dit zijn hoofdzakelijke sterk stedelijke woongebieden met uitzondering van Rivium.
- Zone C: Rivium. Voor Het Nieuwe Rivium is de Mobiliteitsaanpak 2019-2030 opgesteld. Vanwege de herontwikkeling ontstaat hier een stadswijk met een duidelijk ander profiel dan de overige wijken binnen de gemeente. Om deze reden heeft de gemeente in april 2020 voor dit gebied aparte parkeernormen vastgesteld. Deze zijn opgenomen in bijlage 6 van deze Nota.

In bijlage 1 is een grotere kaart van de gebiedsindeling opgenomen.



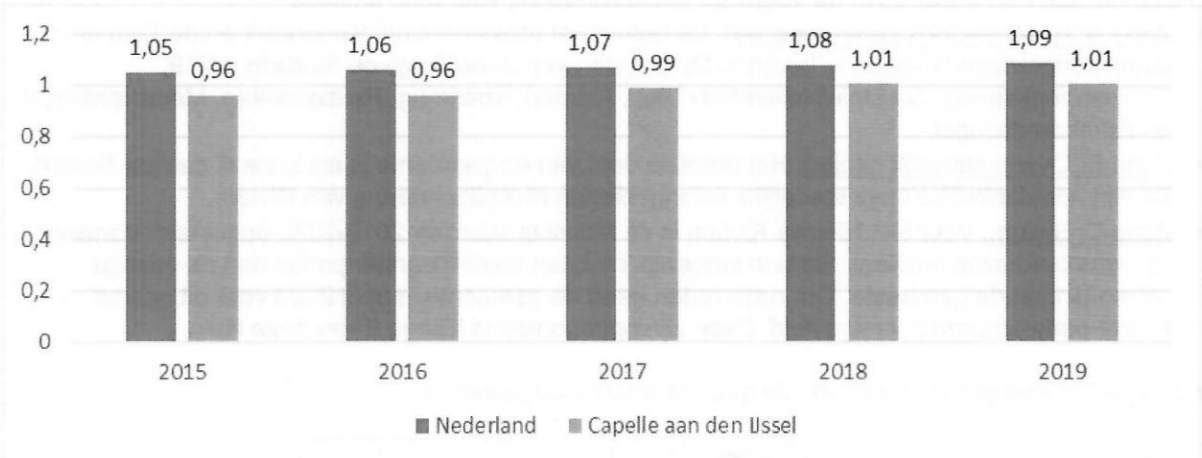

*Figuur 1: Gebiedsindeling Capelle aan den IJssel*

## 3.2 Bepaling autoparkeernormen

Voor het bepalen van de parkeernormen maken we gebruik van CROW richtlijnen, CBS-data en eigen onderzoek (parkeertellingen). Het uitgangspunt voor de gemeente is dat de parkeernorm in lijn is met het huidig autobezit per huishouden. Op deze manier zorgen we er voor dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor de inwoners, ondernemers en bezoekers.

De landelijke parkeerkencijfers van het CROW zijn gebaseerd op het gemiddelde autobezit in Nederland. De kencijfers kennen een bandbreedte (minimaal – maximaal). Om te beoordelen waar Capelle zich binnen deze bandbreedte bevindt kijken we naar CBS-data en eigen tellingen met betrekking tot autobezit en parkeerdruk.

Uit CBS-cijfers uit 2019 blijkt dat het autobezit per huishouden in Capelle aan den IJssel iets lager ligt dan het gemiddelde autobezit in Nederland (zie figuur 2). In vergelijking met andere (zeer sterk) verstedelijkte gebieden in Nederland (0,69 – 1,09 auto's per huishouden)[1] heeft Capelle een hoger autobezit. Het autobezit varieert uiteraard per type huishouden en per buurt. Op basis van de CBS-data (en rekening houdend met bezoek) is gemiddeld genomen voor elke woning in Capelle circa 1,3 parkeerplaats nodig om de eigen auto en eventuele bezoekers te faciliteren: 1 voor het huishouden en 0,3 voor de bezoeker.




*Figuur 2: Personenauto's per huishouden in Nederland en Capelle (CBS)*

Eigen onderzoek uit 2016 en 2019 toont ook aan dat de parkeerdruk in de hele gemeente op een doordeweekse avond/nacht tussen de 60 en 70 procent bedraagt. Met andere woorden: minimaal 3 op de 10 parkeerplaatsen in het openbaar gebied staat leeg. Uit een analyse van de parkeerdruk per buurt blijkt dat in de meeste buurten de parkeerdruk op een acceptabel niveau ligt: (ruim) lager dan 80 procent. Ondanks lokale verschillen kan worden geconcludeerd dat Capelle op het niveau van de hele gemeente voorziet in de parkeerbehoefte van de eigen inwoners en haar bezoekers. Omdat het autobezit in Capelle grofweg in lijn is met het Nederlands gemiddelde en er op basis van de parkeertellingen gemiddeld genomen geen grote tekorten zijn, kiezen we – net als in 2015 – voor het hanteren van de gemiddelde waarden van de parkeerkencijfers van het CROW. Dit doen we voor alle functies (bijvoorbeeld wonen, werken en winkelvoorzieningen).

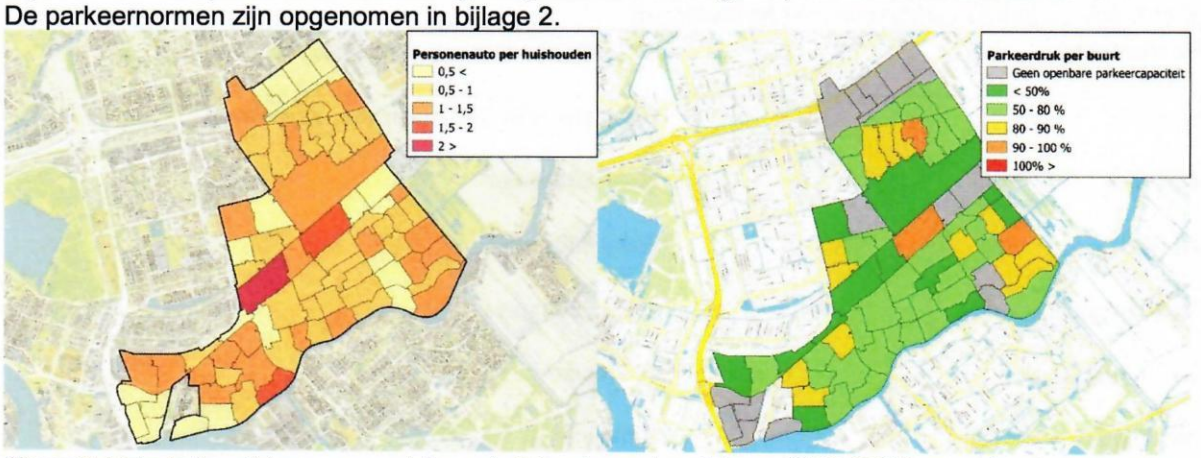
Voor de categorie 'wonen' gaan we nog een stap verder. Dit doen we op basis van de gebiedsindeling (zone A, B en C) en op basis van de verschillende typen woningen die we binnen Capelle onderscheiden. Dit betekent dat voor zone A (hoog stedelijk gebied) de gemiddelde parkeernorm geldt voor *zeer sterk stedelijk* gebied, centrum. Voor zone B (overig stedelijk gebied) geldt de gemiddelde parkeernorm voor *sterk stedelijk* gebied, rest bebouwde kom.

[1] Autobezit en autogebruik naar stedelijkheidsgraad, CROW publicatie 381: Toekomstbestendig Parkeren (2018)

| Zone Capelle aan den IJssel | Stedelijkheidsgraad (CBS; CROW) | Ligging (CROW) |
|---|---|---|
| A (hoog stedelijk centrum gebied) | Zeer sterk stedelijk | Centrum |
| B (overig stedelijk gebied) | Sterk stedelijk | Rest bebouwde kom |
| C (Rivium) | Zie bijlage 6 | |

Ten opzichte van 2015 kiezen we voor een fijnmazigere categorisering van de meergezinswoningen (appartementen). In 2015 maakten we onderscheid tussen 3 typen appartementen variërend in bruto vloeroppervlakte. Vanaf 2022 maken we onderscheid tussen 5 typen appartementen. De komende jaren is er namelijk steeds meer behoefte aan kleinere woningen. We voegen daarom onder andere de categorie woningen kleiner van 50m2 bvo (studio's of woningen met 1 of 2 kamers) en de categorie 'appartementen' 50-80 m2 bvo (2 of 3 kamers) toe.

De indeling van de categorie wonen wijkt af van de categorisering van de kencijfers van het CROW om optimaal aan te kunnen sluiten op de actuele ontwikkelingen in de markt. Dit betreft in het bijzonder de introductie van kleinere woningtypes bij de meergezinswoningen die zijn gericht op een jonge doelgroep met een relatief lager autobezit. De parkeernormen voor de grotere appartementen blijven net als de parkeernormen voor grondgebonden woningen op hetzelfde niveau als 2015.
De parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 2.




*Figuur 3: Links het aantal personenauto's per huishouden op buurtniveau (CBS, 2019) en rechts de parkeerdruk in 2019 (parkeerdrukmeting, 2019)*

## 3.3 Bepaling fietsparkeernormen

Fietsparkeernormen zijn nodig om het (groeiende) fietsgebruik te faciliteren en te voorkomen dat de openbare ruimte als gevolg daarvan te veel belast wordt met een wildgroei aan geparkeerde fietsen en daardoor verrommelt. Goede stallingsvoorzieningen zijn daarnaast ook nodig om het fietsgebruik verder te stimuleren. Omdat het – in vergelijking met fiets en auto – over relatief kleine aantallen gaat is er geen aparte parkeernorm voor scooters en brommers. Wel zijn er aanvullende eisen opgenomen in bijlage 5 om ook deze doelgroepen goed te faciliteren.

Artikel 4.31 van het Bouwbesluit 2012 stelt eisen aan de aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen van de buitenberging bij woningen. Zodra er geen voorschriften voor een (fietsen-)berging meer zijn opgenomen in de regeling die het Bouwbesluit 2012 opvolgt, geldt bij nieuwbouw van woningen dan wel de transformatie of herbestemming tot woningen de parkeereis zoals opgenomen in bijlage 2 van deze nota. In appartementsgebouwen moeten de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd worden.

De fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de CROW kencijfers fietsparkeren, die gepubliceerd zijn in de 'Leidraad Fietsparkeren' (publicatie 291). Er is uitgegaan van een 'gemiddeld' fietsgebruik. Het fietsgebruik in Capelle aan den IJssel ligt, met 2,1 fietskilometers per dag per inwoner, lager dan het landelijk gemiddelde van 2,9 kilometer per dag per inwoner. De gemeente streeft er echter naar om het fietsgebruik verder te stimuleren. Om deze reden zijn de gemiddelde kencijfers van het CROW gehanteerd.

De kwaliteitseisen waar een fietsenstalling aan moet voldoen zijn ook onderdeel van de Leidraad Fietsparkeren van het CROW. In bijlage 5 van deze Nota zijn de belangrijkste Capelse kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

## 3.4 Loopafstanden

Of een parkeerplaats daadwerkelijk gebruikt gaat worden zoals beoogd, hangt mede af van de loopafstand tot de bestemming. Welke loopafstand acceptabel is, hangt onder andere af van de parkeerduur en de reden van het bezoek. Zo is de maximale acceptabele loopafstand voor korte bezoekjes, bijvoorbeeld aan de dokter, veel korter dan voor recreatieve functies. We hanteren de loopafstanden in tabel 1 als richtlijn. Dit is de werkelijke (dus niet hemelsbrede) loopafstand tussen de parkeerplaats en bestemming via de openbare weg. De loopafstanden in tabel 1 zijn gebaseerd op de CROW richtlijnen.

*Tabel 1: Acceptabele loopafstanden (niet hemelsbreed)*

| Hoofdfunctie | Richtlijn acceptabele loopafstand |
|---|---|
| Wonen | 200 meter (200-300 meter voor bezoekers) |
| Winkelen | 200 – 600 meter |
| Werken | 200 – 800 meter |
| Ontspanning | 100 – 600 meter |
| Gezondheidszorg | 100 meter |
| Onderwijs | 200 meter |

## 3.5 Parkeerbalans en aanwezigheidspercentages

Omdat de werkelijke vraag naar parkeerplaatsen niet de hele dag hetzelfde is, maken we gebruik van aanwezigheidspercentages. We hanteren de meest actuele aanwezigheidspercentages van het CROW. Deze aanwezigheidspercentages maken per functie inzichtelijk wanneer het maatgevende (drukste) moment is. Op basis van de aanwezigheidspercentages krijgt men inzicht in hoeverre dubbelgebruik (zie tekstkader) mogelijk is. Een voorwaarde voor het toepassen van aanwezigheidspercentages is dat de parkeervoorzieningen openbaar toegankelijk zijn en dat ook in de toekomst (20 jaar) blijven.

Het opstellen van een parkeerbalans waarbij rekening wordt gehouden met aanwezigheidspercentages kan bij een multifunctionele ontwikkeling zorgen voor een lagere parkeereis. De initiatiefnemer dient in dat geval altijd een parkeerbalans te overleggen gebaseerd op de meest recente aanwezigheidspercentages van het CROW om de parkeereis te onderbouwen.

**Voorbeeld dubbelgebruik.** Dubbelgebruik betekent dat verschillende functies of verschillende gebruikers op verschillende momenten van de dag (deels) gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Woningen en kantoren kennen een verschillende parkeerbehoefte gedurende de dag. Over het algemeen is de vraag naar parkeerplaatsen bij woningen overdag laag en bij kantoren juist hoog. In de avond is de situatie omgekeerd en is de vraag naar parkeerplaatsen bij woningen hoog en bij kantoren juist laag. Indien beide functies binnen een acceptabele loopafstand van elkaar liggen kan dubbelgebruik een mogelijkheid zijn om efficiënter om te gaan met beschikbare ruimte. De aanwezigheidspercentages helpen inzichtelijk te maken hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn rekening houdend met dubbelgebruik. Ook bewoners en bezoekers kennen andere aanwezigheidspercentages.

*Tabel 2: Aanwezigheidspercentages t.b.v. de parkeerbalans (bron: CROW publicatie 381)*

| Functie | werkdagochtend | werkdagmiddag | werkdagavond | werkdagnacht | koopavond 1) | zaterdagmiddag | zaterdagavond | zondagmiddag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| woningen bewoners | 50% | 50% | 90% | 100% | 80% | 60% | 80% | 70% |
| woningen bezoekers | 10% | 20% | 80% | 0% | 70% | 60% | 80% | 70% |
| kantoor/bedrijven | 100% | 100% | 5% | 0% | 5% | 0% | 0% | 0% |
| commerciële dienstverlening | 100% | 100% | 5% | 0% | 75% | 0% 2) | 0% | 0%4) |
| detailhandel | 30% | 60% | 10% | 0% | 75% | 100% | 0% 3) | 0% 4) |
| grootschalige detailhandel | 30% | 60% | 70% | 0% | 80% | 100% | 0% 3) | 0%4) |
| supermarkt | 30% | 60% | 40% | 0% | 80% | 100% | 40% | 0%4) |
| sportfuncties binnen | 50% | 50% | 100% | 0% | 100% | 100% | 100% | 75% |
| sportfuncties buiten | 25% | 25% | 50% | 0% | 50% | 100% | 25% | 100% |
| bioscoop/theater/podium/enzovoort | 5% | 25% | 90% | 0% | 90% | 40% | 100% | 40% |
| sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau | 100% | 75% | 10% | 0% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| verpleeghuis/verzorgingstehuis | 100% | 100% | 50% | 25% | 50% | 100% | 100% | 100% |
| ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers | 60% | 100% | 60% | 5% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| ziekenhuis medewerkers | 75% | 100% | 40% | 25% | 40% | 40% | 40% | 40% |
| dagonderwijs | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| avondonderwijs | 0% | 0% | 100% | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% |

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

2) indien op zaterdag open: 100%

3) indien 's avonds open: 70%

4) indien koopzondag: 100%

## 3.6 Parkeren op eigen terrein bij functie 'wonen'

Parkeerplaatsen die op eigen terrein (privégrond) van grondgebonden woningen liggen, tellen slechts ten dele mee in het beoordelen van het aantal parkeerplaatsen in een inrichtingsplan of stedenbouwkundig plan (het parkeeraanbod). Dit komt omdat deze plekken uitsluitend toegankelijk zijn voor de eigenaren van de betreffende woning. Met andere woorden: ze zijn niet door andere parkeerders te gebruiken. Ook blijkt in de praktijk dat niet alle parkeergelegenheid op eigen terrein ook als zodanig wordt gebruikt. Wij hanteren voor parkeerplaatsen op eigen terrein daarom, conform CROW richtlijnen, de correctiefactoren die zijn opgenomen in tabel 3.

*Tabel 3: Correctiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein (woonfuncties) (bron: CROW)*

| parkeervoorziening | theoretisch aantal | berekeningsaantal | opmerking |
|---|---|---|---|
| enkele oprit zonder garage | 1 | 0,8 | oprit min. 5,0 meter diep |
| lange oprit zonder garage of carport | 2 | 1,0 | |
| 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 | |
| garage met dubbele oprit | 3 | 1,8 | oprit min. 4,5 meter breed |

**Parkeren voor bezoekers**

Voor alle functies geldt dat het bezoekersparkeren gerealiseerd moet worden op openbare parkeerplaatsen. Voor bezoek aan bewoners van woningen zijn specifieke parkeernormen gegeven. Voor niet-woonfuncties is het bezoek uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm. Deze normen zijn gelijk aan de kencijfers die zijn opgenomen in CROW-publicatie 381.

# 4 Vrijstelling of verlaging parkeereis

De *parkeereis* is het aantal parkeerplaatsen dat bij een bepaalde ontwikkeling moet worden gerealiseerd. Het vertrekpunt van de parkeereis is de parkeernorm uit bijlage 1. Omdat we binnen Capelle maatwerk willen leveren zijn er verschillende correcties op deze parkeereis mogelijk. Deze correcties worden in dit hoofdstuk toegelicht. In het volgende hoofdstuk volgt een stappenplan om de parkeereis te bepalen.

## 4.1 Vrijstelling parkeereis

Omdat bij kleine ontwikkelingen het om meerdere redenen vaak niet haalbaar is om te voldoen aan de parkeernorm verleent de gemeente in principe en in beginsel vrijstelling van de parkeereis voor de auto. De vrijstelling geldt voor alle ontwikkelingen (nieuwbouw, transformatie, herbestemming, functiewijziging en sloop-nieuwbouw) waarbij de parkeereis kleiner of gelijk is aan 3 parkeerplaatsen. De vrijstelling geldt ook in gebieden met een hoge parkeerdruk. Voor de parkeereis voor de fiets gelden geen vrijstellingen.

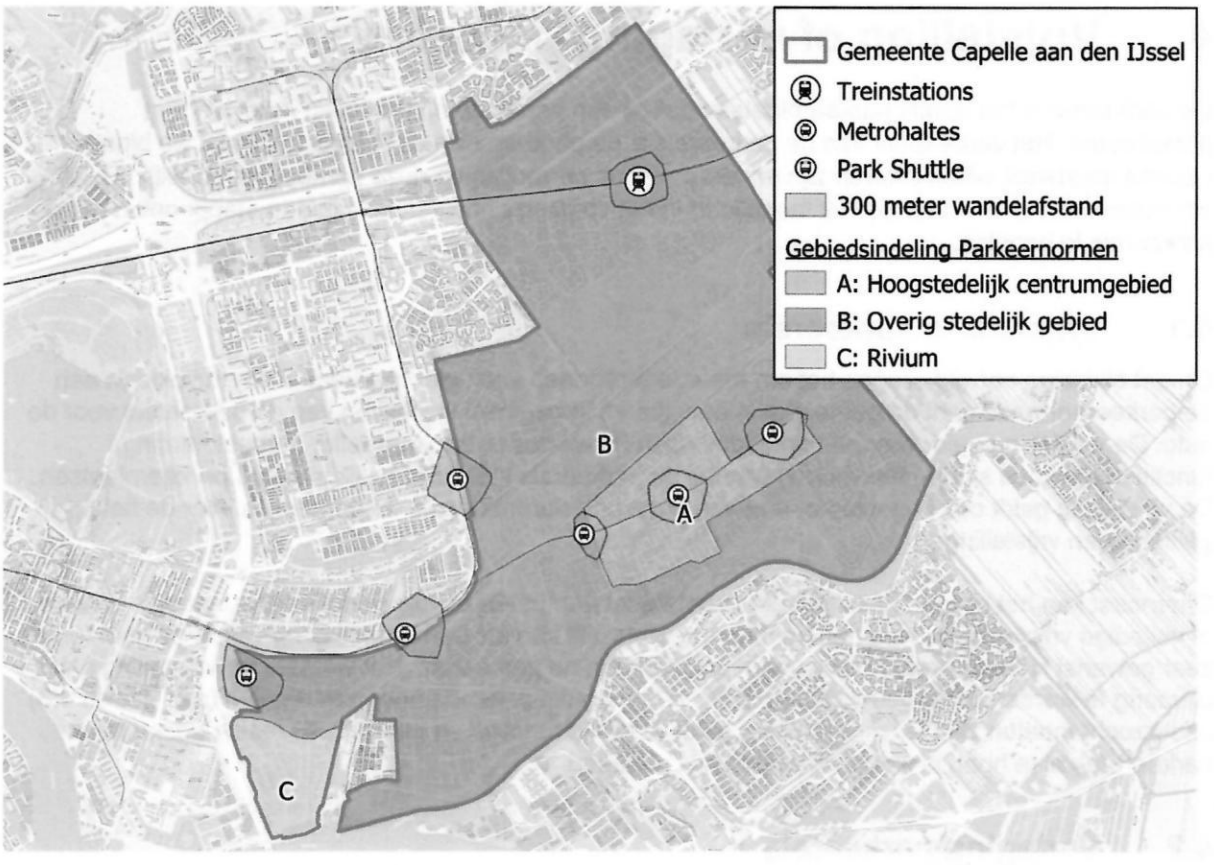
Daarnaast kan het college besluiten om in het kader van het bijzonder gemeentelijk belang om deels of volledige vrijstelling te verlenen op de parkeereis. Dit kan als een ontwikkeling vanuit de gemeente zeer gewenst is maar er niet kan worden voldaan aan de parkeereis. Het verzoek tot vrijstelling dient uitvoerig te worden onderbouwd waarbij alle in dit hoofdstuk genoemde maatregelen (par. 4.2 en 4.3) onderzocht moeten zijn. Deze vrijstelling geldt voor alle functies en gebruikers. Als de bestaande parkeerdruk al te hoog is wordt vrijstelling niet verleend.

## 4.2 Verlaging parkeereis

Een verlaging van de parkeereis is mogelijk op basis van de *locatie* van de voorgenomen ontwikkeling (bijvoorbeeld op loopafstand van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), *duurzame mobiliteitsmaatregelen* (bijvoorbeeld aanbieden van deelauto's) of door *saldering*. Een onderbouwd verzoek tot toepassing van verlaging van de parkeereis is noodzakelijk.

**Verlaging op basis van locatiekenmerken**
Onderstaand criterium is van toepassing in zone B (overig stedelijk gebied).

- **Nabijheid HOV.** Indien de ontwikkeling in zone B wordt gerealiseerd binnen 300 meter gemeten loopafstand van de uitgang van onderstaande HOV-locaties, kan de parkeereis met maximaal 20 procent worden verlaagd. In figuur 4 staat aangegeven wat grofweg het bereik is van de HOV-locaties. Er wordt gemeten vanaf de entree van de ontwikkeling. Deze verlaging geldt voor de functies wonen en werken (alle gebruikers). Deze verlaging is van toepassing op de metrostations en NS station Schollevaar. Haltes en stations buiten zone B die wel van invloed zijn op ontwikkelingen in zone B tellen ook mee. Haltes Capelsebrug en Schenkel zijn daarvan een voorbeeld. Deze verlaging is alleen van toepassing op ontwikkelingen in zone B. In het centrumgebied (zone A) en in Rivium (zone C) is met lagere parkeernormen al rekening gehouden met nabijheid van HOV.




*Figuur 4: indicatie loopafstanden vanaf HOV-locaties*

**Verlaging op basis van duurzame mobiliteitsmaatregelen**
Deze maatregelen zijn alleen mogelijk in gereguleerde gebieden en hebben als doel de parkeeroverlast, en daarmee de druk op de openbare ruimte, te verminderen:

- **Deelmobiliteit / mobiliteitshub.** Door bij een nieuwe ontwikkeling te voorzien in een aanbod van deelmobiliteit worden bewoners gestimuleerd om meer bewust over de eigen mobiliteit na te denken. Juist een aanbod van meerdere typen voertuigen is aantrekkelijk: naast de deelauto's ook bijvoorbeeld de bakfiets en mogelijk voertuigen voor ouderen. Dit is het principe van MaaS (Mobility as a Service), waarbij mobiliteit, die past bij de behoefte van de eindgebruiker, als dienst wordt aangeboden. De noodzaak om zelf voertuigen te bezitten wordt daardoor verminderd.
  Bij een aanbod van deelauto's mag een reductie op het aantal parkeerplaatsen worden toegepast in de verhouding van één parkeerplaats voor deelauto's voor vier reguliere parkeerplaatsen[2]. De verlaging geldt uitsluitend voor woonfuncties tot maximaal 10 procent van de parkeereis voor bewoners.

  Bij het voorzien in een mobiliteitshub is maximaal 10 procent extra reductie toegestaan, mits minimaal drie verschillende zero-emissie vervoersvormen (bijvoorbeeld elektrische auto, scooter en fiets) worden aangeboden. Deze reductie is alleen toegestaan bij ontwikkelingen die niet binnen de nabijheid van een HOV-locatie vallen (zie reductie voor Nabijheid HOV). Het aanbod in de hub moet qua aantallen en invulling aansluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de ontwikkeling. De ontwikkelaar dient aannemelijk te maken dat het deelauto- en/of MaaS aanbod toekomstbestendig is en bedrijfseconomisch voldoende robuust is om minimaal 5 jaar te functioneren. Het functioneren van de hub zal door de gemeente worden geëvalueerd.

[2] Uit de factsheet 'Argumenten voor autodelen' van het CROW blijkt dat een deelauto een besparing kan opleveren van 4 tot 6 reguliere auto's.

**Verlaging op basis van saldering**
Onderstaand criterium is van toepassing in heel Capelle:

- **Saldering.** Bij een bouwontwikkeling of gebruikswijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte. Dit betekent dat er alleen hoeft te worden voorzien in de extra parkeereis. De nieuwe parkeereis mag worden verminderd met de parkeereis van het laatste legale gebruik, tenzij er sprake is van langdurige leegstand (meer dan 5 jaar). De nieuwe ontwikkeling kan niet verantwoordelijk worden gehouden voor bestaande tekorten.

Voorgaande maatregelen mogen bij elkaar worden opgeteld en zijn samengevat in tabel 4.

*Tabel 4: Overzicht vrijstellingen parkeereis (maximale waarden)*

| Type vrijstelling | Verlaging parkeereis | Geldend voor |
|---|---|---|
| Nabijheid HOV | 20% | Wonen (alle gebruikers) en werken (personeel) binnen zone B |
| Deelmobiliteit | 10% | Wonen (alleen bewoners) binnen gereguleerd gebied |
| Mobiliteitshub | 10% | Wonen (alleen bewoners) binnen gereguleerd gebied en niet nabij HOV |

## 4.3 Afwijken van parkeereis

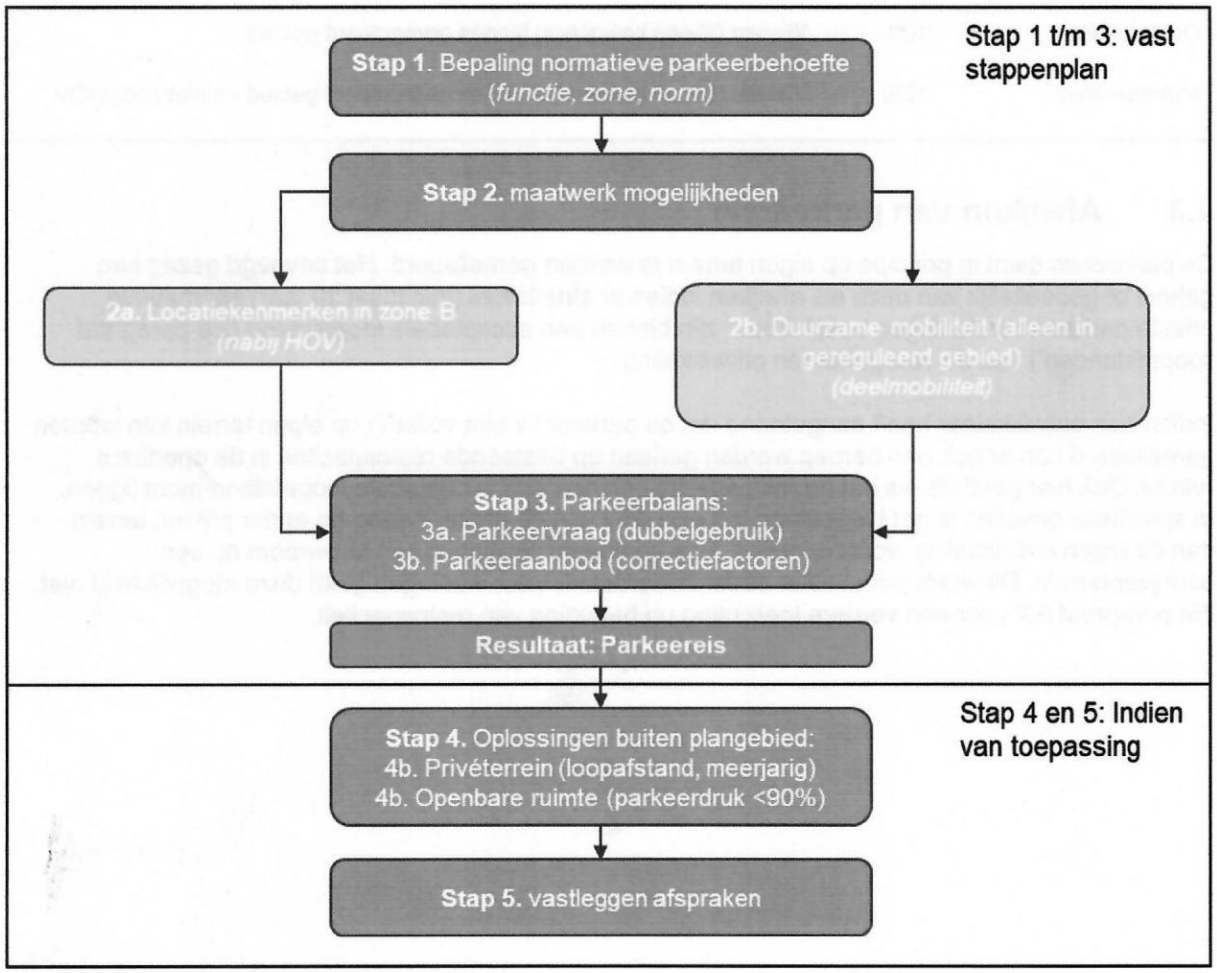
De parkeereis dient in principe op eigen terrein te worden gerealiseerd. Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk van deze eis afwijken indien er structureel (minimaal 10 jaar) alternatieve private parkeervoorzieningen beschikbaar zijn binnen een acceptabele loopafstand (zie paragraaf 'loopafstanden') van de voorgenomen ontwikkeling.

Indien een ontwikkelaar heeft aangetoond dat de parkeereis niet volledig op eigen terrein kan worden gerealiseerd kan er ook een beroep worden gedaan op bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte. Ook hier geldt de eis dat de restcapaciteit binnen een acceptabele loopafstand moet liggen. In specifieke gevallen is het toegestaan dat een deel van de parkeervraag op ander privaat terrein dan de eigen ontwikkeling wordt opgelost. Een voorbeeld hiervan is een showroom op een bedrijventerrein. Dit wordt per situatie nader beoordeeld. Voor woningen geldt deze mogelijkheid niet. Zie paragraaf 5.2 voor een verdere toelichting op benutting van restcapaciteit.

# 5 Stappenplan berekening parkeereis

Zodra een ontwerp, programma of ander initiatief in voldoende mate is uitgewerkt, kan een inschatting worden gemaakt van de parkeerbehoefte. Dit inzicht kan de initiatiefnemer vervolgens gebruiken om in voldoende parkeergelegenheid voor haar gebruikers en bezoekers te voorzien in de verdere planvorming. Het is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer dat de parkeernorm op een juiste manier tot stand komt. De gemeente Capelle aan den IJssel treedt als toetsende en adviserende partij op.

Hoe de parkeereis tot stand komt, is toegelicht in onderstaand stappenplan. Het resultaat van stap 3 is de parkeereis. Stap 4 is alleen van toepassing indien de parkeereis uit stap 3 niet binnen eigen plangebied kan worden gerealiseerd. We adviseren de initiatiefnemers en toetsende ambtenaren om deze stappen nauwkeurig te doorlopen en gebruik te maken van de beschikbare rekentool. Op deze manier borgen we een eenduidige werkwijze in het bepalen van de parkeereis. Na figuur 5 volgt per stap een toelichting. In bijlage 3 zijn een aantal voorbeeldberekeningen opgenomen.




*Figuur 5: Stappenplan berekening parkeereis*

## 5.1 Stap 1: bepaling normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de zone van het plangebied (A, B of C), de functies binnen plangebied en de bijbehorende parkeernorm(en). De initiatiefnemer moet in deze fase de functies en aantallen van de voorgenomen ontwikkeling voldoende kunnen specifiëren om de normatieve parkeerbehoefte te bepalen. De parkeervraag wordt per functie berekend door de

aantallen/eenheden te vermenigvuldigen met de parkeernormen in bijlage 1. De som van de verschillende functies vormt de normatieve parkeerbehoefte.

*Resultaat stap 1: normatieve parkeerbehoefte*

## 5.2 Stap 2: bepaling maatwerk mogelijkheden

In deze Nota is de mogelijkheid opgenomen om de parkeernorm naar beneden bij te stellen op basis van locatiekenmerken en/of duurzame mobiliteitsmaatregelen. De mobiliteitsmaatregelen zijn niet zonder meer toepasbaar en worden uitgebreid toegelicht in hoofdstuk 4. De initiatiefnemer kan na het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte in stap 1 onderzoeken in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling past binnen stap 2a of 2b.

**Stap 2a: toepassen locatiekenmerken**
Indien de voorgenomen ontwikkeling in zone B binnen 300 meter loopafstand ligt van een HOV-locatie (metrostations en NS Station Schollevaar) kan een reductie van 20 procent worden toegepast op de parkeernorm voor de functies wonen en werken (alle gebruikers).

**Stap 2b: toepassen duurzame mobiliteitsmaatregelen**
In gereguleerde gebieden is het mogelijk om onder voorwaarden duurzame mobiliteitsmaatregelen toe te passen. In Capelle kan in principe overal in het openbaar gebied gratis en door iedereen worden geparkeerd. Pas als er sprake is van parkeeroverlast voor bewoners zal de gemeente onderzoeken of het invoeren van parkeerregulering zorgt voor een vermindering van de overlast. Dit proces wordt uitgebreid beschreven in hoofdstuk 6. Duurzame mobiliteitsmaatregelen zoals het aanbieden van deelauto's, extra fietsparkeervoorzieningen, realiseren van een mobiliteitshub of andere MaaS-oplossingen kunnen bijdragen aan het verminderen van de druk op de openbare ruimte. Deze maatregelen zijn niet mogelijk in gebieden waar geen parkeerregulering is. Zie hoofdstuk 4.2 voor een uitgebreide toelichting op de voorwaarden.

Naast bovenstaande maatwerkmogelijkheden komen sommige projecten in aanmerking voor een volledige vrijstelling van de parkeereis. Deze voorwaarden zijn opgenomen in hoofdstuk 4.1.

*Resultaat stap 2: normatieve parkeerbehoefte eventueel gekort met stap 2a en/of 2b*

## 5.3 Stap 3: opstellen parkeerbalans

De parkeerbalans maakt inzichtelijk of dubbelgebruik door verschillende functies en gebruikers mogelijk is. De input van de parkeerbalans bestaat uit een vraagzijde (normatieve parkeerbehoefte uit stap 1 of 2) en aanbodzijde (aantal ingetekende parkeerplaatsen).

**3a: vraagzijde**
De normatieve parkeerbehoefte wordt zo veel mogelijk geoptimaliseerd op basis van dubbelgebruik binnen het eigen plangebied. De initiatiefnemer doet dit op basis van de aanwezigheidspercentages uit hoofdstuk 3.5. Per functie en gebruikersgroep valt de piek op een ander moment. Door de verschillende piekbehoeftes bij elkaar op te tellen krijgt men inzicht in de netto piekbehoefte. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat moet worden gerealiseerd. Dit noemen we het '*maatgevende moment*'. Bij het bepalen van de parkeereis ronden we eerst op tienden en daarna altijd naar boven af.

**3b: aanbodzijde**
Het benodigd aantal parkeerplaatsen tijdens het maatgevend moment (vraagzijde) wordt afgezet tegen het aantal ingetekende parkeerplaatsen (aanbodzijde). Voorwaarde voor een parkeerbalans is dat de parkeerplaatsen uitwisselbaar zijn. Met andere woorden: de parkeerplaats moet door een ieder

te gebruiken zijn. Parkeerplaatsen op eigen terrein of gereserveerde/toegewezen parkeerplaatsen zijn niet uitwisselbaar.

Bij grondgebonden woningen worden voor parkeerplaatsen op eigen terrein correctiefactoren gehanteerd. In hoofdstuk 3.6 zijn correctiefactoren opgenomen die worden toegepast in deze stap.

*Resultaat stap 3: vastgestelde parkeereis met een parkeeroplossing binnen plangebied*

## 5.4 Stap 4: oplossingen buiten het plangebied

Indien op basis van de voorgaande stappen aantoonbaar niet voldoende parkeerplaatsen zijn gevonden ten behoeve van de ontwikkeling kan de initiatiefnemer eventueel beschikbare restcapaciteit benutten. De voorwaarden voor het benutten van restcapaciteit zijn:

- dat de parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand van de voorgenomen ontwikkeling liggen (zie hoofdstuk 3.4 voor de loopafstanden);
- dat er geen overlast ontstaat voor de aangrenzende gebieden nu of in de nabije toekomst. Dit betekent een parkeerdruk lager dan 90 procent tijdens het maatgevende moment te bepalen op basis van de meest recente parkeerdrukmetingen of meting van initiatiefnemer, zie stap 4b;
- dat er geen aanvullende parkeerregulering noodzakelijk is.

Er zijn twee vormen van restcapaciteit: privé en openbare ruimte.

**Stap 4a: benutting privécapaciteit**
De initiatiefnemer moet op basis van een koop- of huurovereenkomst (inclusief kettingbeding) aantonen hoeveel parkeerplaatsen worden afgenomen voor een periode van minimaal 10 jaar. Deze parkeerplaatsen dienen te allen tijde toegankelijk te zijn voor de gebruikers. Onderdeel van de onderbouwing is een rapportage van de huidige bezettingsgraad van de private parkeervoorziening.

**Stap 4b: benutting restcapaciteit openbare ruimte**
Een laatste mogelijkheid is het benutten van restcapaciteit in de openbare ruimte. Voorwaarde is dat uit recent parkeeronderzoek, op kosten van initiatiefnemer, blijkt dat er voldoende restcapaciteit is binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkeling rekening houdend met andere toekomstige ontwikkelingen. De eisen aan het parkeeronderzoek zijn opgenomen in hoofdstuk 6.2. De gemeente heeft daarnaast haar eigen parkeerdrukmetingen die kunnen worden ingezet. De gemeente bepaalt per initiatief of een nieuw parkeeronderzoek noodzakelijk is of dat gebruik kan worden gemaakt van bestaande tellingen. De gemeente heeft altijd het recht om af te zien van deze mogelijkheid. Daarnaast kan de gemeente besluiten een bijdrage te verlangen voor het benutten van restcapaciteit in de openbare ruimte. Eventuele afspraken hierover worden onderdeel van de anterieure overeenkomst.

*Resultaat stap 4: oplossing binnen plangebied + eventuele oplossing buiten plangebied*

## 5.5 Stap 5: vastleggen afspraken

Indien de parkeeropgave voor een ontwikkeling kan worden opgelost dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning voor wat betreft het onderdeel parkeren (auto en fiets). De gemaakte afspraken worden nauwkeurig vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele anterieure overeenkomst. Met deze afspraken worden de betrokken partijen en hun rechtsgeldige opvolgers gehouden aan de geboden parkeeroplossing.

*Resultaat stap 5: vastgelegde afspraken ten aanzien van het gebruik van een parkeeroplossing buiten het eigen plangebied.*

# 6 Parkeerregulering

Op het moment dat er signalen van parkeeroverlast zijn, zal de gemeente mogelijke oplossingen onderzoeken. Parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone of vergunningengebied is een mogelijke oplossing. Het doel van dit hoofdstuk is om vast te leggen op basis van welke stappen wij als gemeente een onderzoek uitvoeren en wat de randvoorwaarden zijn om tot invoering van parkeerregulering over te gaan.

## 6.1 Doel regulering

Parkeerregulering vormt een effectief middel om te sturen op het parkeren in de openbare ruimte. Zodra in een gebied de parkeerdruk te hoog wordt en zorgt voor parkeerproblemen kan het nodig zijn om parkeerregulering in te voeren. Binnen onze gemeente maken we onderscheid tussen 2 vormen van regulering: een *blauwe zone* en een *vergunningensysteem*.

Het doel van de *blauwe zone* is om er voor te zorgen dat voorzieningen waar veel kortparkeerders op af komen (bijvoorbeeld winkelcentra) bereikbaar blijven voor hun bezoekers. In Capelle gebruiken we de blauwe zone ook in woongebieden om er voor te zorgen dat langparkeerders uit een woongebied worden geweerd. Zonder blauwe zone kan het risico optreden dat langparkeerders (bijvoorbeeld inwoners of bezoekers van omliggende wijken of andere functies) de parkeerplaatsen innemen die zijn bestemd voor de kortparkeerders en/of bewoners.

Bij het *vergunningensysteem* is de situatie juist omgekeerd. Het doel van het vergunningensysteem is om er voor te zorgen dat bewoners binnen een acceptabele loopafstand van hun woning voldoende parkeergelegenheid hebben. Een parkeervergunning voor bewoners voorkomt het risico dat werknemers of bezoekers van nabijgelegen functies (winkelcentra, kantoren en andere voorzieningen) zorgen voor parkeeroverlast voor bewoners. Deze situatie doet zich bijvoorbeeld voor rondom het IJsselland ziekenhuis. Bij de vergunningverlening wordt het kenteken op het woonadres gekoppeld. Voor de wijze van handhaving verwijzen wordt verwezen naar hoofdstuk 3.5 van de Nota Parkeerbeleid.

Zoals vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid 2022 beoordelen we per situatie of parkeerregulering bijdraagt aan het oplossen van het knelpunt en wat voor vorm van parkeerregulering het beste past.

## 6.2 Stappenplan

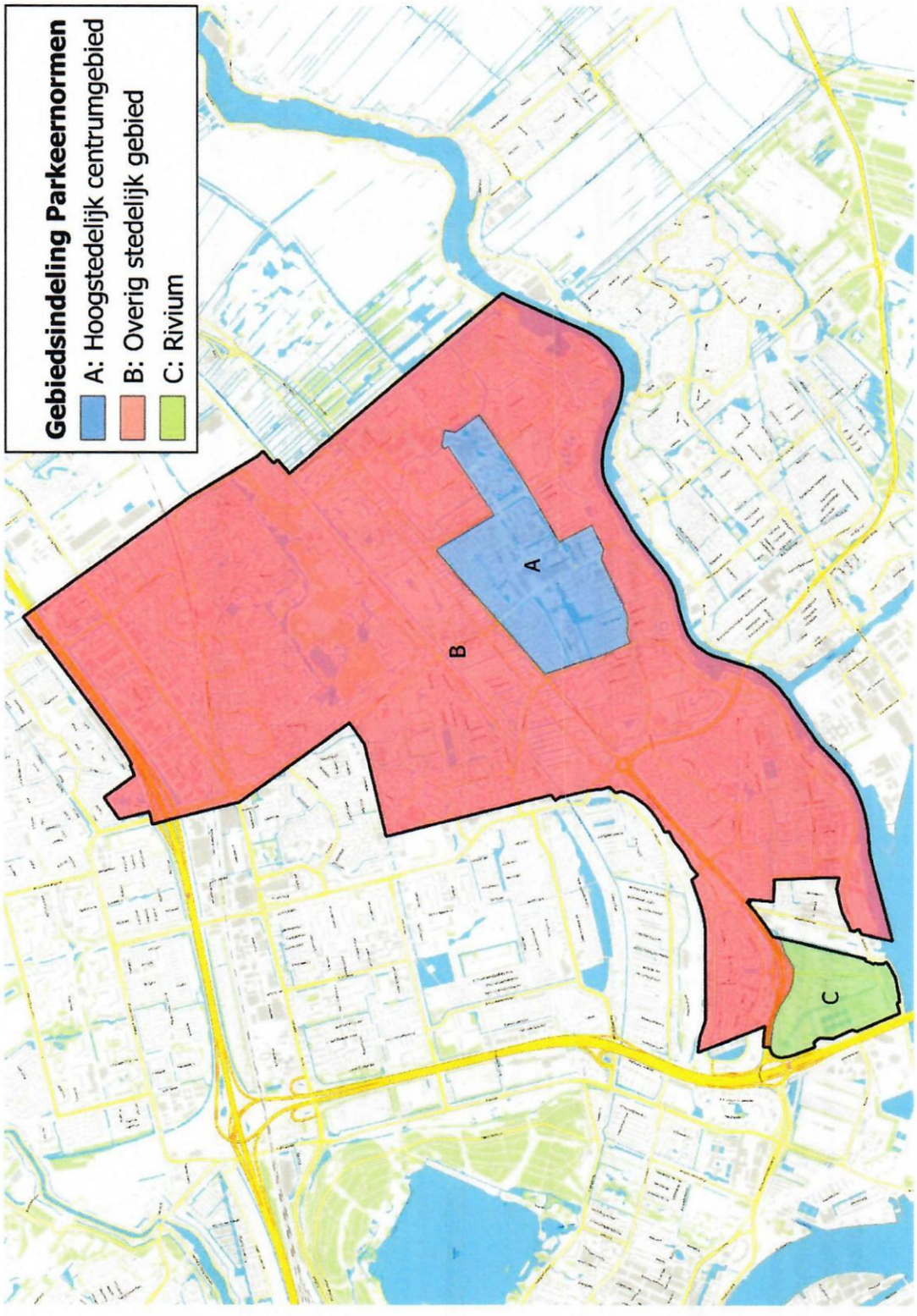
Het doel van dit stappenplan is het vaststellen wanneer en op welke wijze parkeerregulering kan worden ingevoerd. Het uitgangspunt is dat – ongeacht de vorm van regulering – het parkeren in het openbaar gebied gratis is. De gemeente draagt de kosten van het reguleren en handhaven van gereguleerde gebieden.

Voor invoering van parkeerregulering dient altijd aan de volgende randvoorwaarden te worden voldaan:

- Parkeerdruk is tijdens het maatgevende moment (zie tabel 2: aanwezigheidspercentages) structureel hoger dan 90 procent (zie ook stap 3 in navolgend schema);
- Er is voldoende draagvlak binnen het onderzoeksgebied. Minimaal 30% respons op de draagvlakmeting en een meerderheid van 50%+1 bij een enquête onder de bewoners van het gebied.

| Stap | Omschrijving |
|---|---|
| 1 | **Signaal** van structureel parkeerprobleem (bijvoorbeeld uit meerdere meldingen van verschillende bewoners of resultaat parkeerdrukonderzoek / monitoring) |
| 2 | **Vaststellen onderzoeksgebied** door de gemeente in overleg met de buurt (inschakelen wijkregisseur). Het gebied dient logisch te zijn afgebakend, bijvoorbeeld door een drukke doorgaande weg of water. |
| 3 | **Bepaling parkeerdruk** door uitvoering van parkeerdrukonderzoek:<br>• Opstellen gebiedsindeling (straatsecties); vervolgens parkeerdruk per sectie inzichtelijk maken;<br>• Vaststellen openbare parkeercapaciteit op basis van richtlijnen CROW.<br>• Vaststellen bezetting (totaal aantal goed en fout geparkeerde voertuigen in openbaar gebied). De meetmomenten moeten aansluiten bij het gebruikspatroon van de aanwezige functies binnen het gebied. De exacte meetmomenten worden nog bepaald en vastgelegd in het nog op te stellen Telplan.<br>Overige voorwaarden zijn:<br>o Parkeertelling minimaal 2 opeenvolgende weken laten uitvoeren. Indien er grote verschillen in de parkeerdruk (>10%) zijn tijdens dezelfde meetmomenten: 1 extra telling.<br>o Alleen tellen buiten vakantieperiodes, evenementen en feestdagen;<br>o onderzoek is op kosten van initiatiefnemer en zal vooraf worden afgestemd met de gemeente.<br>• Indien de parkeerdruk tijdens een van de meetmomenten hoger is dan 90%; kan worden gestart met een draagvlakmeting onder bewoners en eigenaren.<br>• Gemeente maakt op basis van het onderzoek een voorlopige keuze voor de wijze van parkeerregulering (blauwe zone of vergunningensysteem). |
| 4 | **Draagvlakmeting:**<br>• De draagvlakmeting is digitaal en gaat naar iedere bewoner en/of eigenaar die staat geregistreerd in het onderzoeksgebied.<br>• Ieder adres geldt als 1 respondent en krijgt een unieke code toegestuurd die eenmaal kan worden gebruikt.<br>• De draagvlakmeting is anoniem.<br>• De draagvlakmeting is geldig bij een respons van minimaal 30% en er is sprake van voldoende draagvlak bij een meerderheid van 50%+1.<br>• De draagvlakmeting geeft respondenten ook de mogelijkheid suggesties om te doen.<br>• De resultaten worden gedeeld met alle bewoners en eigenaren binnen het onderzoeksgebied. |
| 5a | Als de voorgaande stappen zijn doorlopen en aan alle voorwaarden is voldaan, wordt de parkeerregulering **ingevoerd binnen 12 maanden** na afronding van de draagvlakmeting. De vervolgstappen zijn:<br>a. Aanwijzingsbesluit college<br>b. Implementatie:<br>i. Publicatie via de beschikbare kanalen (internet, brief, etc.)<br>ii. (bij keuze voor vergunningensysteem) Aanvraag en toetsing parkeervergunningen (maximaal 2 maanden)<br>iii. Plaatsen aankondigingsborden in het gebied vanaf 2 weken voor ingangsdatum |
| 5b | Als niet wordt voldaan aan alle voorwaarden, dan wordt de eerste 3 jaar na afronding van het voorgaande traject geen nieuw traject gestart. Uitzondering is als de situatie binnen deze 3 jaar zodanig verandert dat de gemeente hier toch aanleiding voor ziet. |

# Bijlage 1 Gebiedsindeling



# Bijlage 2 Parkeernormen auto en fiets

**Woonfuncties**
In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor woonfuncties weergegeven. De parkeernormen zijn inclusief bezoekersparkeren. Ter verduidelijking is het aandeel bezoekersparkeren ook apart weergegeven. Bij meergezinswoningen maakt eventuele parkeerruimte geen onderdeel uit van het bruto vloeroppervlak. De genoemde oppervlaktes betreft het vloeroppervlak achter de voordeur.

Wo
**WONEN**

| | | | AUTO | | | | FIETS | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | |
| | | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | |
| Functie | specificatie | Eenheid | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek |
| Grondgebonden | vrijstaand | woning | 1,6 | 0,3 | 2,2 | 0,3 | | | | |
| | 2 onder 1 kap | woning | 1,5 | 0,3 | 2,1 | 0,3 | | | | |
| | Tussen/hoek | woning | 1,4 | 0,3 | 1,9 | 0,3 | | | | |
| | Tiny house | woning | 0,4 | 0,2 | 0,7 | 0,2 | | | | |
| Meergezinswoningen | < 50m2 | woning | 0,7 | 0,2 | 1,0 | 0,2 | 1 | 0,15 | 1 | 0,15 |
| | 50-80m2 | woning | 1,0 | 0,3 | 1,3 | 0,3 | 2 | 0,15 | 2 | 0,15 |
| | 80-100m2 | woning | 1,3 | 0,3 | 1,5 | 0,3 | 2 | 0,15 | 2 | 0,15 |
| | 100-120m2 | woning | 1,5 | 0,3 | 1,8 | 0,3 | 3 | 0,15 | 3 | 0,15 |
| | >120m2 | woning | 1,6 | 0,3 | 2,0 | 0,3 | 4 | 0,15 | 4 | 0,15 |
| | Aanleunwoning/serviceflat | woning | 0,5 | 0,3 | 1,1 | 0,3 | | | | |
| Kamerverhuur | Zelfstandig niet studenten | kamer | 0,25 | 0,2 | 0,25 | 0,2 | | | | |
| Kamerverhuur | Studenten niet zelfstandig | kamer | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | | | | |

**Toelichting specificatie meergezinswoningen**
De indeling van meergezinswoningen is van/tot. Dus bijvoorbeeld: van 50 tot 80m2. Een appartement van 80m2 valt in de categorie 80 tot 120m2.

'Zelfstandig niet studenten' betekent kamerverhuur van een zelfstandige woning met eigen keuken, douche etc. 'Studenten niet zelfstandig' betekent kamerverhuur waarbij sprake is van gedeelde voorzieningen zoals een keuken en douche.

**Niet woonfuncties**
In de volgende tabellen zijn de parkeernormen opgenomen voor alle niet-woonfuncties. Hierbij is uitgegaan van de gemiddelde CROW-kencijfers voor zeer sterk stedelijke gebieden (zone A) en sterk stedelijke gebieden (zone B).

| WERKEN | | | AUTO | | | | FIETS | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | |
| | | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | |
| Functie | specificatie | Eenheid | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek |
| Kantoor | zonder baliefunctie | 100 m2 bvo | 0,9 | 5% | 1,7 | 5% | 1,7 | | 1,2 | |
| Commerciële dienstverlening | kantoor met baliefunctie | 100 m2 bvo | 1,2 | 20% | 2,3 | 20% | 5 | | 5 | |
| Bedrijf | arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) | 100 m2 bvo | 2,3 | 5% | 2,2 | 5% | | | | |
| | arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) | 100 m2 bvo | 0,6 | 5% | 1 | 5% | | | | |
| Bedrijfsverzamelgebouw | gelijkwaardige mix van kantoren zonder baliefunctie, arbeidsextensieve en –intensieve bedrijven | 100 m2 bvo | 0,9 | | 1,6 | | | | | |

**Toelichting baliefunctie**
Onder een kantoor zonder baliefunctie verstaan we een werklocatie met weinig tot geen bezoek. Een kantoor mét baliefunctie (bijvoorbeeld een reisbureau of makelaarskantoor) ontvang wel regelmatig bezoek.

## WINKELEN EN BOODSCHAPPEN

| | | | AUTO | | | | FIETS | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | |
| | | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | |
| Functie | specificatie | Eenheid | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek |
| Buurtsupermarkt | | 100 m2 bvo | 1,4 | 89% | 3,4 | 89% | 2,9 | | 2,9 | |
| Fullservice-supermarkt | | 100 m2 bvo | 2,7 | 93% | 5,2 | 93% | 2,9 | | 2,9 | |
| Grote supermarkt (XL) | | 100 m2 bvo | 5,1 | 84% | 7,7 | 84% | 2,9 | | 2,9 | |
| Groothandel specialist | (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen) | 100 m2 bvo | n.v.t. | 80% | 5,9 | 80% | | | | |
| Groothandel algemeen | | 100 m2 bvo | n.v.t. | 80% | 6,4 | 80% | | | | |
| Binnenstad | | 100 m2 bvo | 3,4 | 92% | n.v.t. | 92% | 4 | | n.v.t. | |
| Wijkcentrum | klein | 100 m2 bvo | n.v.t. | 76% | 4,5 | 76% | 2,7 | | 2,7 | |
| Wijkcentrum | middel | 100 m2 bvo | n.v.t. | 79% | 5,1 | 79% | 2,7 | | 2,7 | |
| Wijkcentrum | groot | 100 m2 bvo | n.v.t. | 81% | 5,7 | 81% | 2,7 | | 2,7 | |
| Weekmarkt | (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum) | 100 m2 bvo | 0,2 | 85% | 0,2 | 85% | | | | |
| Kringloopwinkel | | 100 m2 bvo | n.v.t. | 89% | 1,7 | 89% | | | | |
| Bruin- en witgoedzaken | | 100 m2 bvo | 3,1 | 92% | 7,4 | 92% | | | | |
| Woonwarenhuis/woonwinkel | | 100 m2 bvo | 0,9 | 91% | 1,7 | 91% | | | | |
| Woonwarenhuis (zeer groot) | kencijfers gebaseerd op ca. 25.000 m2 | 100 m2 bvo | n.v.t. | 95% | 4,8 | 95% | | | | |
| Meubelboulevard/woonboulevard | | 100 m2 bvo | n.v.t. | 93% | 2,3 | 93% | | | | |
| Winkelboulevard | | 100 m2 bvo | n.v.t. | 94% | 4,0 | 94% | | | | |
| Outletcentrum | | 100 m2 bvo | n.v.t. | 94% | 9,6 | 94% | | | | |
| Bouwmarkt | | 100 m2 bvo | n.v.t. | 87% | 2,3 | 87% | 0,25 | | 0,25 | |
| Tuincentrum / groencentrum | | 100 m2 bvo | n.v.t. | 89% | 2,6 | 89% | 0,4 | | 0,1 | |

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'. De winkelcentra/winkelstraten buiten de hoofdstructuur (Maria Daneelserf, Doormanstraat en Kanaalweg) en solitair gelegen winkels worden per winkelsoort beschouwd.

## SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING

| Functie | Eenheid | AUTO Zone A (centrum en schil) Parkeernorm Totaal | AUTO Zone A (centrum en schil) Parkeernorm Aandeel bezoek | AUTO Zone B (overig stedelijk) Parkeernorm Totaal | AUTO Zone B (overig stedelijk) Parkeernorm Aandeel bezoek | FIETS Zone A (centrum en schil) Parkeernorm Totaal | FIETS Zone A (centrum en schil) Parkeernorm Aandeel bezoek | FIETS Zone B (overig stedelijk) Parkeernorm Totaal | FIETS Zone B (overig stedelijk) Parkeernorm Aandeel bezoek |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bibliotheek | 100 m2 bvo | 0,4 | 97% | 1,1 | 97% | 3 | | 3 | |
| Museum | 100 m2 bvo | 0,4 | 95% | 1,0 | 95% | 0,9 | | 0,9 | |
| Bioscoop | 100 m2 bvo | 2,6 | 94% | 11,0 | 94% | 7,8 | | 1,4 | |
| Filmtheater/filmhuis | 100 m2 bvo | 2,0 | 97% | 7,7 | 97% | | | | |
| Theater/schouwburg | 100 m2 bvo | 6,7 | 87% | 9,8 | 87% | 24 | | 18 | |
| Musicaltheater | 100 m2 bvo | 2,6 | 86% | 3,9 | 86% | | | | |
| Casino | 100 m2 bvo | 5,2 | 86% | 6,5 | 86% | | | | |
| Bowlingcentrum | bowlingbaan | 1,2 | 89% | 2,8 | 89% | | | | |
| Bilart-/snookercentrum | tafel | 0,7 | 87% | 1,4 | 87% | | | | |
| Dansstudio | 100 m2 bvo | 1,2 | 93% | 4,4 | 93% | | | | |
| Fitnessstudio/sportschool | 100 m2 bvo | 1,1 | 87% | 4,7 | 87% | 5 | | 3,7 | |
| Fitnesscentrum | 100 m2 bvo | 1,3 | 90% | 6,2 | 90% | 5 | | 3,7 | |
| Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum) | 100 m2 bvo | n.v.t. | 99% | 9,3 | 99% | | | | |
| Sauna, hammam | 100 m2 bvo | 2,1 | 99% | 6,6 | 99% | | | | |
| Sporthal | 100 m2 bvo | 1,5 | 96% | 2,7 | 96% | 2,5 | | 2,5 | |
| Sportzaal | 100 m2 bvo | 1,1 | 94% | 2,7 | 94% | 4 | | 4 | |
| Tennishal | 100 m2 bvo | 0,3 | 87% | 0,5 | 87% | | | | |
| Squashhal | 100 m2 bvo | 1,5 | 84% | 2,7 | 84% | | | | |
| Zwembad overdekt | 100 m2 bassin | n.v.t. | 97% | 11,5 | 97% | 28 | | 28 | |
| Zwembad openlucht | 100 m2 bassin | n.v.t. | 99% | 12,9 | 99% | 20 | | 20 | |
| Sportveld | hectare netto terrein | 13,0 | 95% | 13,0 | 95% | 61 | | 61 | |
| Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter) | 100 m2 bvo | 1,2 | 98% | 1,7 | 98% | | | | |
| Jachthaven | ligplaats | 0,6 | n.v.t. | 0,6 | n.v.t. | | | | |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner | 100 m2 bvo | 2,9 | 97% | 4,4 | 97% | | | | |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot | 100 m2 bvo | 3,5 | 98% | 5,3 | 98% | | | | |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot | 100 m2 bvo | 3,7 | 98% | 5,5 | 98% | | | | |
| Kinderboerderij (stadsboerderij) | gemiddelde boerderij | 2,9 | | 4,4 | | | | | |
| Dierenpark | ha. netto terrein | 8,0 | 99% | 8,0 | 99% | | | | |
| Volkstuin | 10 tuinen | n.v.t. | 1,0 | 1,4 | 1,0 | | | | |

## HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE

| | | AUTO | | | | FIETS | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | |
| | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | |
| Functie | Eenheid | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek |
| Bungalowpark | bungalow | n.v.t. | 91% | 1,6 | 91% | | | | |
| 1* Hotel | 10 kamers | 0,4 | 77% | 2,3 | 77% | 0,4 | | 0,4 | |
| 2* Hotel | 10 kamers | 1,4 | 80% | 3,9 | 80% | 0,4 | | 0,4 | |
| 3* Hotel | 10 kamers | 2,0 | 77% | 4,7 | 77% | 0,4 | | 0,4 | |
| 4* Hotel | 10 kamers | 3,2 | 73% | 6,8 | 73% | 0,4 | | 0,4 | |
| 5* Hotel | 10 kamers | 5,0 | 81% | 10,1 | 81% | 0,4 | | 0,4 | |
| Café/bar/cafetaria | 100 m2 bvo | 5,0 | 90% | 6,0 | 90% | | | | |
| Restaurant | 100 m2 bvo | 9,0 | 80% | 13,0 | 80% | 9 | | 9 | |
| Discotheek | 100 m2 bvo | 3,6 | 99% | 18,4 | 99% | | | | |
| Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw | 100 m2 bvo | 4,0 | 99% | 7,5 | 99% | | | | |

## GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN

| | | AUTO | | | | FIETS | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | |
| | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | |
| Functie | Eenheid | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek |
| Huisartsenpraktijk(-centrum) | behandelkamer | 1,7 | 57% | 3,0 | 57% | | | | |
| Apotheek | apotheek | 2,1 | 45% | 3,2 | 45% | 15 | 11 | 11 | 7 |
| Fysiotherapiepraktijk(-centrum) | behandelkamer | 1,0 | 57% | 1,8 | 57% | | | | |
| Consultatiebureau | behandelkamer | 1,1 | 50% | 1,9 | 50% | | | | |
| Consultatiebureau voor ouderen | behandelkamer | 1,2 | 30% | 1,9 | 30% | | | | |
| Tandartsenpraktijk | behandelkamer | 1,4 | 47% | 2,4 | 47% | | | | |
| Gezondheidscentrum | behandelkamer | 1,3 | 55% | 2,2 | 55% | 1,7 | 1,3 | 1,7 | 1,3 |
| Ziekenhuis | 100 m2 bvo (deels) | 1,2 | n.v.t. | 1,7 | n.v.t. | 0,9 | 0,5 | 0,9 | 0,5 |
| Crematorium | gelijktijdige plechtigheid (deels) | n.v.t. | 99% | 30,1 | 99% | | | | |
| Begraafplaats | gelijktijdige plechtigheid | n.v.t. | 97% | 31,6 | 97% | 5 | | 5 | |
| Religiegebouw | zitplaats | 0,2 | n.v.t. | 0,2 | n.v.t. | | | | |

## ONDERWIJS

| | | AUTO | | | | FIETS | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | | Zone A (centrum en schil) | | Zone B (overig stedelijk) | |
| Functie | Eenheid | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | | Parkeernorm | |
| | | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek | Totaal | Aandeel bezoek |
| Kinderdagverblijf (crèche) | 100 m2 bvo | 0,8 | 0% | 1,2 | 0% | 1,9 | | 1,9 | |
| Basisonderwijs | leslokaal | 0,8 | n.v.t. | 0,8 | n.v.t. | 4,7 - 6,8 | 4,3 - 6,4 | 4,7 - 6,8 | 4,3 - 6,4 |
| Middelbare school | 100 leeringen | 3,0 | 11% | 4,3 | 11% | 14,6 | 14 | 14,6 | 14 |
| ROC | 100 leeringen | 3,8 | 7% | 5,2 | 7% | 12,9 | 12 | 12,9 | 12 |
| Hogeschool | 100 studenten | 5,5 | 72% | 9,5 | 72% | | | | |
| Universiteit | 100 studenten | 10,6 | 48% | 14,7 | 48% | | | | |
| Avondonderwijs | 10 studenten | 3,6 | 95% | 6,0 | 95% | | | | |

# Bijlage 3 Voorbeeldberekening parkeernorm

Hierna volgen twee voorbeelden van fictieve ruimtelijke ontwikkelingen binnen Capelle.

## Voorbeeld 1: nieuwe multifunctionele ontwikkeling

Een ontwikkelaar is voornemens om 40 kleine en 20 middelgrote appartementen bovenop een nieuwe XL supermarkt van 3.000 m2 bvo te realiseren. Direct daarnaast komt een bouwblok met 12 tussen-/hoekwoningen. De ontwikkeling vindt plaats op een lege kavel in zone B.

### Stap 1: bepaling normatieve parkeerbehoefte

In onderstaande tabel is per functie de normatieve parkeerbehoefte weergegeven. In de tabel zijn de aantallen per functie vermenigvuldigd met de parkeernormen die gelden in zone B. Dit levert een normatieve parkeerbehoefte op van 336 parkeerplaatsen.

| Functie | | Toe te voegen functies | Te verwijderen functies | Netto opgave | Eenheid | Parkeernorm | Parkeer-behoefte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Wonen*** | | | | | | | |
| | Grondgebonden, Tussen/hoek | 12 | 0 | 12 | woningen | 1,90 | 22,8 |
| | Meergezins, 50-80m2 | 40 | 0 | 40 | woningen | 1,30 | 52,0 |
| | Meergezins, 80-100m2 | 20 | 0 | 20 | woningen | 1,50 | 30,0 |
| ***Winkelen en boodschappen*** | | | | | | | |
| | Grote supermarkt (XL) | 3.000 | 0 | 3.000 | m2 bvo | 7,70 | 231,0 |
| **Totaal (afgerond)** | | | | | | | **336** |

### Stap 2: mogelijkheden maatwerk

Op basis van de locatie zijn er mogelijkheden om een lagere parkeernorm te hanteren. De ontwikkellocatie ligt binnen 300 meter loopafstand van metrohalte Capelsebrug. Dit betekent dat een korting van 20% op de normatieve parkeerbehoefte voor de functies wonen (bewoners en bezoekers). Er zijn geen andere vrijstellingen. Als gevolg van de korting bedraagt de nieuwe parkeerbehoefte 320 parkeerplaatsen.

| Functie | | Parkeerbehoefte excl. korting | Kortingspercentage nabijheid HOV | Korting | Parkeerbehoefte incl. korting |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Wonen*** | | | | | |
| | Grondgebonden, Tussen/hoek | 22,80 | 20% | 4,6 | 18,2 |
| | Meergezins, 50-80m2 | 52,00 | 20% | 10,4 | 41,6 |
| | Meergezins, 80-120m2 | 30,00 | 20% | 7,2 | 28,8 |
| ***Winkelen en boodschappen*** | | | | | |
| | Grote supermarkt (XL) | 231,00 | 0% | 0,00 | 231,00 |
| **Totaal (afgerond)** | | **336** | | **22** | **320** |

### Stap 3: parkeerbalans

De parkeerbalans maakt inzichtelijk of dubbelgebruik tussen verschillende functies en gebruikers mogelijk is. Eerst bepalen we de *parkeervraag* tijdens het maatgevende moment. Uit het invullen van de parkeerbalans blijkt dat dit de zaterdagmiddag is: er zijn dan (afgerond) 284 parkeerplaatsen nodig. Dit is de parkeereis.

| Geen dubbelgebruik | werkdagochtend | werkdagmiddag | werkdagavond | werkdagnacht | koopavond | zaterdagmidda | zaterdagavond | zondagmiddag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 320 | 107 | 178 | 170 | 71 | 254 | 284 | 163 | 62 |

Vervolgens kijken we naar het *parkeeraanbod.* Binnen het project is een parkeerterrein van 258 parkeerplaatsen ingetekend en 12 parkeerplaatsen op eigen terrein bij tussen-/hoekwoningen. Het parkeerterrein van de supermarkt is openbaar toegankelijk en door iedereen te gebruiken. De 12

parkeerplaatsen op eigen terrein tellen na het toepassen van de correctiefactor (0,8*12) voor 10 parkeerplaatsen mee. In totaal bestaat het parkeeraanbod dus uit 268 parkeerplaatsen.

De parkeereis (284) vs. Het parkeeraanbod (268) levert een negatief saldo op van 16 parkeerplaatsen.

| Parkeervraag | **Aantal parkeerplaatsen** |
|---|---|
| Tijdens maatgevend moment | 284 |
| **Parkeeraanbod** | |
| Openbaar parkeerterrein | 258 |
| Eigen terrein tussen/hoek | 10 |
| **Totaal** | **268** |
| **Saldo** | -16 |

**Stap 4: oplossingen buiten het plangebied**
Voor de resterende 16 parkeerplaatsen wordt gezocht buiten het plangebied. Er is geen beschikbare restcapaciteit binnen acceptabele loopafstand bij particuliere parkeerterreinen. Daarom wordt gekeken naar restcapaciteit in de openbare ruimte.

Uit een parkeeronderzoek blijkt dat er op het naastgelegen openbare parkeerterrein nog ruimte is. Op zaterdagmiddag (het maatgevende moment) zijn 55 van de 90 plekken bezet, oftewel een parkeerdruk van 61 procent. De nieuwe parkeerdruk wordt ((55+16)/90=)) 79 procent. Het blijft hiermee onder de grens van 90 procent.

**Conclusie voorbeeld 1**
De ontwikkeling voldoet:
- Parkeereis: er dienen 281 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd;
- binnen het plangebied is ruimte voor 268 parkeerplaatsen;
- voor de overige 16 parkeerplaatsen wordt een beroep gedaan op de openbare restcapaciteit.
- Omdat er voldoende restcapaciteit is, gaat de gemeente akkoord met deze oplossing.

## Voorbeeld 2: transformatie van kantoor naar woningen
Een ontwikkelaar is voornemens om een bestaand kantoorgebouw (in functie) in zone A te transformeren tot appartementen. In de huidige situatie en toekomstige situatie wordt het parkeren in het openbaar gebied opgelost. De ontwikkelaar heeft in het ontwerp 30 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ingetekend.

**Stap 1: bepaling normatieve parkeerbehoefte**
In onderstaande tabel is de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande en nieuwe situatie weergegeven. Omdat er sprake is van een transformatie dient er rekening te worden gehouden met de parkeerbehoefte van de oorspronkelijke (bestaande) situatie. Deze parkeerbehoefte kan *negatief* worden meegenomen in de parkeerbalans omdat het parkeren in het openbaar gebied werd opgelost.

| Functie | | Toe te voegen functies | Te verwijderen functies | Netto opgave | Eenheid | Parkeernorm | Parkeerbehoefte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Wonen*** | | | | | | | |
| | Meergezins, 50-80m2 | 20 | 0 | 20 | woningen | 1,0 | *20,00* |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Meergezins, 100-120m2 | 10 | 0 | 10 | woningen | 1,5 | *15,00* |
| ***Winkelen en boodschappen*** | | | | | | |
| Kantoor (zonder baliefunctie) | 0 | 2500 | -2500 | 100m2 bvo | 0,9 | -22,50 |
| **Totaal (afgerond)** | | | | | | **12,50** |

**Stap 2: mogelijkheden maatwerk**
Er zijn geen mogelijkheden tot maatwerk.

**Stap 3: parkeerbalans**
Al het parkeren wordt in het openbaar gebied opgelost en is daarom uitwisselbaar. In de parkeerbalans wordt de parkeerbehoefte van de te transformeren functie negatief meegenomen. Uit de parkeerbalans blijkt dat de koopavond maatgevend is, de parkeereis bedraagt op dat moment 29 parkeerplaatsen.

| Geen dubbelgebruik | werkdagochtend | werkdagmiddag | werkdagavond | werkdagnacht | koopavond | zaterdagmiddag | zaterdagavond | zondagmiddag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12,5 | -9 | -8 | 29 | 26 | 26 | 21 | 28 | 25 |

**Stap 4: oplossingen buiten het plangebied**
De parkeereis kan binnen plangebied worden opgelost. De ontwikkelaar maakt geen gebruik van oplossingen buiten het plangebied.

**Conclusie voorbeeld 2**
De ontwikkeling voldoet:

- Parkeereis: er dienen 29 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.
- Er zijn 30 openbare parkeerplaatsen binnen het plangebied. Er is dus een positief saldo van 1 parkeerplaats.
- De gemeente gaat akkoord met de geboden oplossing.

# Bijlage 4 Aanvullende eisen fietsparkeren

## Voor woonfuncties

Goede fietsparkeervoorzieningen zijn juist in (transformatie) projecten in bestaand stedelijk gebied van groot belang, enerzijds voor een goede bereikbaarheid van de woningen, anderzijds voor het behoud van de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Wij geven hierbij de voorkeur aan een gemeenschappelijke stalling bij appartementsgebouwen op basis van de normen die opgenomen zijn in bijlage 2.

### Bezoekersparkeren

We hanteren als parkeernorm voor bezoekers 0,15 fietsparkeerplaats per woning in de openbare ruimte. Met als kanttekening, dat dan wel uitgegaan moet worden van dubbel gebruik met nabij gelegen voorzieningen en dat deze norm van 0,15 fietsparkeerplaats alleen geldt voor meergezinswoningen (bijvoorbeeld appartementen).

## Voor niet-woonfuncties

- Bij elke (her)ontwikkeling dienen op eigen terrein voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Kleine projecten tot 200 m² BVO worden, ongeacht hun functie, standaard vrijgesteld van de fiets-parkeereis.. Andere (gedeeltelijke) vrijstellingen zijn mogelijk bij dubbelgebruik (meerdere functies maken gebruik van dezelfde voorzieningen op andere tijdstippen) of als binnen acceptabele loopafstand (bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de ingang) structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is.
  De norm voor fietsparkeerruimte voor lang-parkeren, langer dan twee uur, (personeel, scholieren, studenten, etc.): moet altijd op eigen terrein, bij voorkeur inpandig, worden gerealiseerd;
- Voor de tabel met parkeernormen is aangesloten bij de gemiddelde kencijfers uit de Leidraad Fietsparkeren (CROW, 2010), tenzij uit onderzoek (door de initiatiefnemer) of eerdere ervaring van Capelle aan den IJssel blijkt, dat een andere norm beter aansluit op de werkelijke parkeerbehoefte. Voor niet vermelde functies wordt een soortgelijke functie als uitgangspunt genomen. Als zo'n functie niet voorkomt, is maatwerk noodzakelijk;
- Voor scooters, brommers, bakfietsen e.d. is geen afzonderlijke norm gehanteerd. In plaats daarvan wordt als **norm** geëist dat minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen zodanig groot (minimaal 1x2 m1) wordt uitgevoerd dat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat.

## Maak nieuwe autogarages altijd fietstoegankelijk

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

# Bijlage 5 Kwaliteitseisen stalling fiets

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

De Leidraad Fietsparkeren van het CROW gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. De Capelse kwaliteitseisen zijn gebaseerd op de leidraad. Hierna zijn de belangrijkste Capelse kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

**Toegankelijkheid**
De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:
- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en);
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming;
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd;
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten/manden, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.);
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 1:20, indien het te overbruggen hoogteverschil groter is dan 0,5 meter; een trap heeft een aantrede van 500 of 600 mm en een optrede van 210 mm. De breedte van de treden is altijd minimaal 800 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden. Voor een stalling waarin ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen gestald worden, kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage blijft hierbij echter 1:20 bij een te overbruggen hoogteverschil dat groter is dan 0,5 meter en/of dient zodanig te zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden;
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat zij minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage en de hoogte van de trap en knoppen/kaartlezers.

**Inrichting en bruikbaarheid**
De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en een goed bruikbare fietsenstalling zijn:
- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld;
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is er een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling;
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting, bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden;
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren; Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur14 of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm; de minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaagse rekken te kunnen plaatsen;

- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed. De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
  - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
  - minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (bijvoorbeeld door krat/mand) (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem, waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald;
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers;
- De netto-afmetingen van een scooter parkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed en 1800 mm lang.

Nb. Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van (rook)gassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeistofdichtheid).

# Bijlage 6 Parkeernormen Rivium (gebied C)

gemeente **Capelle aan den IJssel**


*Titel:*
*Parkeernormen Rivium*
*Datum*
30-8-2021

*Auteurs:*
Michel Uittenbroek
Rien van der Knaap

Patrick Verbunt

Inhoud

# H1. Inleiding

Dit document is bijlage 2.22 bij 'Het Nieuwe Rivium, Mobiliteitsaanpak 2019-2030'. Dit document bevat 5 afzonderlijke onderdelen die horen bij het Raadsbesluit 'Actualisatie Nota parkeernormen 2015 en parkeernormen het Nieuwe Rivium'.

Aanleiding tot de actualisatie is dat de parkeernormen zoals vastgesteld in de Nota parkeernormen 2015 aanpassing behoeven naar aanleiding van voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen, zowel voor Capelle als geheel, als specifiek door de omvorming van Rivium van werk- naar werk-woonlocatie met een zodanige mate van stedelijkheid dat hiervoor een andere gebiedstypering nodig is en daarmee ook andere bijbehorende parkeernormen.

In dit document zijn navolgende onderdelen opgenomen:

H 2 geeft een overzicht van de beleidskaders voor Capelle aan den IJssel, nu en in de nabije toekomst
H 3 onderbouwing van het voorstel tot herziening van de auto parkeernormen voor 'Het Nieuwe Rivium'
H 4 overzicht van de nieuwe auto parkeernormen voor het Rivium
H 5 onderbouwing van het tot voorstel tot herziening van de fietsparkeernormen
H 6 uitwerking van de ontwerpeisen voor stallingen voor fietsen en scooters
H 7 overzichtskaart van het Rivium gebied waarvoor de nieuwe norm 'zeer sterk stedelijk' van toepassing is

Op navolgende pagina is allereerst een kort overzicht opgenomen van de belangrijkste kaders en normen voor huidig parkeerbeleid in Capelle aan den IJssel en de voorstellen voor aanpassing ervan voor Rivium 2020 en daarna voor geheel Capelle voor 2021-2026. In de verdere bijlagen wordt nader op deze normen ingegaan.

gemeente Capelle aan den IJssel

# H2.Overzicht kaders beleid Capelle aan den IJssel, nu en in de toekomst

| Landelijk | Gemeentelijk 2015 | Rivium 2020 | Gemeentelijk 2021 - 2026 |
|---|---|---|---|
| Bouwbesluit 2012 of rechtsopvolger | Nota parkeernormen 2015 | Actualisatie fietsparkeren tbv Rivium | Actualisatie fietsparkeren tbv geheel CapelleRivium |
| Berging geregeld minimaal 5 m2 | fietsparkeren geregeld voor woningen en voorzieningen | Fietsparkeren verder uitgewerkt naar appartement grootte en bezoekers woningen (delftse norm) | Fietsparkeren verder uitgewerkt naar appartement grootte en bezoekers woningen (delftse norm) |
| mogelijkheid om kleinere berging toe te passen mits er voorzieningen zijn waar de stalling van fietsen en de mogelijkheid tot het opslaan van afval e.d. is geregeld door middel van collectiviteit | geen collectieve mogelijkheid ingebouwd | Spelregels en normen vastgesteld voor het maken van een collectieve fietsenstalling | Spelregels en normen vastgesteld voor het maken van een collectieve fietsenstalling |
| Ontwikkelaar dient verzoek in om te mogen afwijken per ontwikkeling | In principe niet mogelijk om collectieve stalling te maken | Spelregels zijn bekend des ontwikkelaar kan op basis van Bouwbesluit 2012 of de rechtsopvolger in 2022 het verzoek in dienen om gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid voor kleinere bergingen mits hij voldoet aan de capelse regeling voor collectieve stallingen. Echter ook het huisvuil inzameling moet dan geregeld zijn of o straat (ondergronds) of inpandig met vuilopslagmogelijkheden. | Spelregels zijn bekend des ontwikkelaar kan op basis van Bouwbesluit 2012 of de rechtsopvolger in 2022 het verzoek in dienen om gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid voor kleinere bergingen mits hij voldoet aan de capelse regeling voor collectieve stallingen. Echter ook het huisvuil inzameling moet dan geregeld zijn of o straat (ondergronds) of inpandig met vuilopslagmogelijkheden. |

Overzicht van de verhouding tussen landelijk beleid parkeren, parkeernota 2015 Capelle aan den IJssel, de voorgestelde normen voor Rivium 2020 en voorstellen voor bijstelling van het parkeerbeleid 2021-2026 van Capelle aan den IJssel.

# H3. Onderbouwing voorstel aanpassing auto parkeernorm 'Het Nieuwe Rivium'

## Geldende parkeernormen en overwegingen voor aanpassingen ervan

De huidige parkeernormen voor de gemeente Capelle aan den IJssel zijn in 2015 vastgesteld. Deze normen zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerbehoefte voor specifieke gebieden zoals het centrumgebied en de afzonderlijke wijken of bedrijfsterreinen. Deze normen zijn gemeentebreed bezien nog steeds actueel voor de meeste gebieden, maar niet voor alle.

Bij het toepassen van de geldende normen voor enkele specifieke functies / deelgebieden bleek dat deze normen bijstelling behoeven naar de actualiteit. Een van de gebieden waar dat voor geldt, is Het Nieuwe Rivium. Door de geplande mate van de verstedelijking krijgt de nieuwe wijk andere eigenschappen dan de rest van Capelle aan den IJssel. De beoogde ambitie voor Het Nieuwe Rivium en het daarvoor gewenste mobiliteitsprofiel leiden tot de vaststelling, dat de landelijke CROW parkeernorm voor hoogstedelijke gebieden meer van toepassing is op Het Nieuwe Rivium dan de geldende gemeentelijke parkeernorm. .

## Onderbouwing verlaging parkeernormen

In Rivium wordt gestreefd naar een veel lager aandeel van de auto in verplaatsingen dan in Capelle gebruikelijk. Om een aanpassing van normen mogelijk te maken dient in het beleid voldoende ruimte te zijn voor maatwerk en dan vooral ruimte voor verlaging van de auto-parkeereis. Een basis daarvoor is aanwezig: in het parkeerbeleid van 2015 en het paraplubestemmingsplan parkeren van 2018. Voor Rivium is aanpassing nodig i.v.m. hoogstedelijke karakter. De bouwstenen hiervoor zijn:

*Dubbelgebruik en saldering.* De afwijkende normen hiervoor zijn ook in de Nota Parkeernormen 2015 al van toepassing. Het gaat om verlaging van de parkeereis vanwege dubbelgebruik en als er gesaldeerd mag worden vanwege functieverandering. Dit laatste is door het rijk en jurisprudentie afgedwongen: De parkeereis geldt in deze gevallen alleen voor de extra parkeerbehoefte.

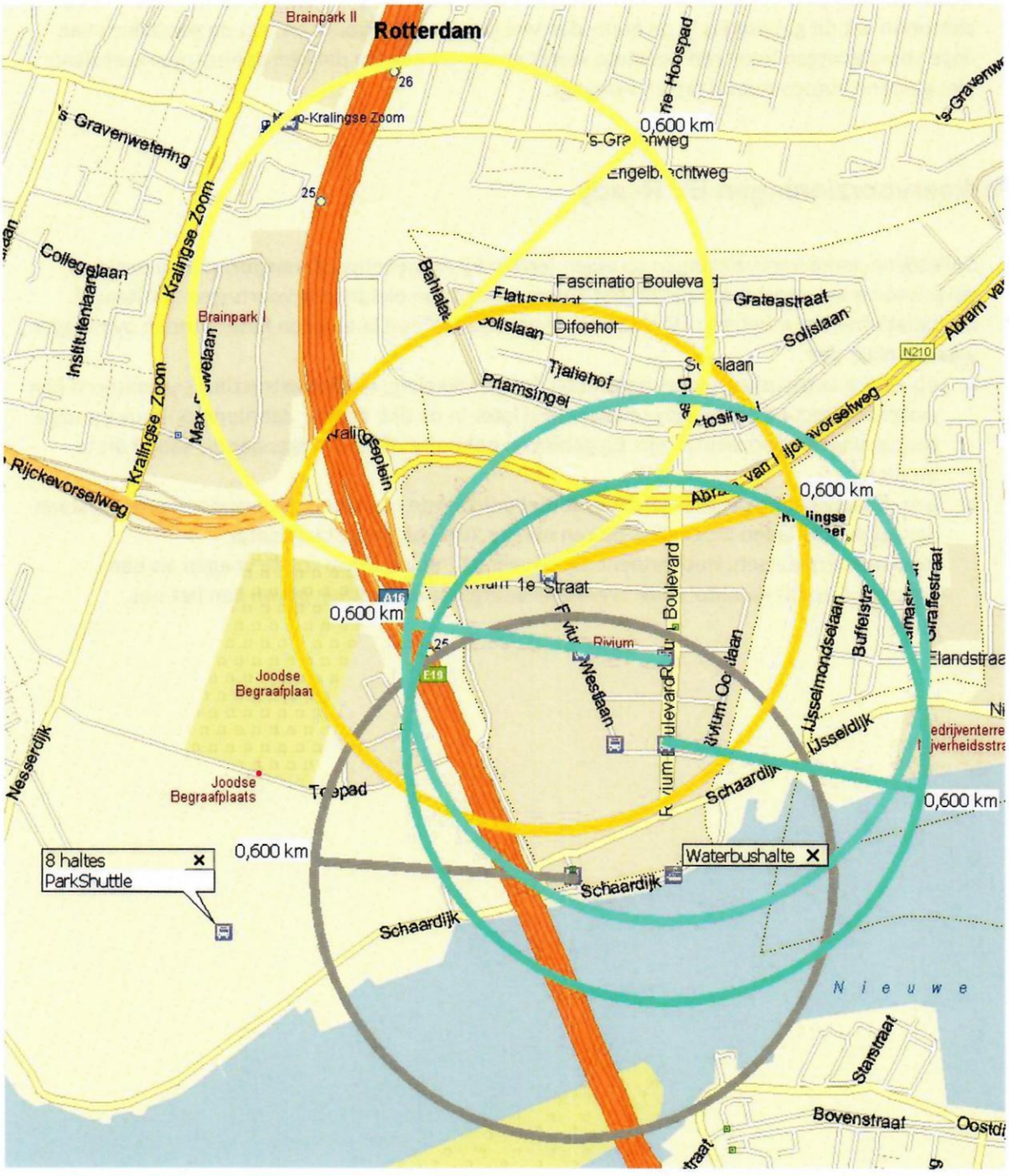
In de volgende situaties kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld.

a. *Dubbelgebruik:* als de initiatiefnemer aantoont dat parkeervoorzieningen voor meerdere functies kunnen worden gebruikt kan de parkeereis worden verlaagd. Het dubbelgebruik moet onderbouwd worden met een parkeerbalans;
b. *Saldering:* bij een bouwontwikkeling of gebruikswijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte. De parkeereis kan daarom worden verminderd met de parkeereis van het laatste legale gebruik, tenzij er sprake is van langdurige leegstand.

*Bijzondere verlagingen van de parkeereis.* Bijzondere verlagingen hebben te maken met de locatie van de ontwikkeling en mogelijkheden voor de inzet van alternatieve modaliteiten die de vraag naar autoparkeerplaatsen kunnen verlagen. Door toepassing van de bijzondere verlagingen ontstaat een bandbreedte in de totale parkeereis. De volgende bijzondere verlagingen zijn van toepassing:

- *Nabijheid Hoogwaardig Openbaar Vervoer/Hoog Frequent Openbaar Vervoer:* Als een ontwikkeling wordt gerealiseerd nabij haltes van de ParkShuttle (maximaal 600 meter loopafstand) wordt de auto-parkeereis (voor bewoners en bezoekers) verminderd met 20%;

| OV-haltes | Hemelsbrede afstand ontwikkeling -entree OV halte |
|---|---|
| | 0-600 meter |
| Metro haltes | -20% |
| ParkShuttle haltes | -20% |




*Figuur Loopafstanden 600 meter vanaf haltes van de ParkShuttle en vanaf de halte Waterbus*

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

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

## Parkeervoorzieningen EV Ready

1. *Collectieve parkeervoorzieningen op eigen terrein bij nieuwbouw of transformatie moeten in* voldoende mate voorbereid zijn op het kunnen laden van elektrische voertuigen (EV Ready).
2. De initiatiefnemer moet een EV plan aan de gemeente Capelle aan den IJssel kunnen overleggen, waaruit blijkt dat:
   a. op iedere autoparkeerplaats horend bij de ontwikkeling, laadinfrastructuur gerealiseerd **kan** worden, direct bij oplevering of eventueel later in de tijd, zonder dat hiervoor bouwkundige aanpassingen noodzakelijk zijn. Bij gebleken behoefte dient de eigenaar dit aantal uit te breiden;
   b. een netaansluiting gerealiseerd wordt met voldoende capaciteit. Daaronder wordt verstaan dat gelijktijdig laden mogelijk is op ten minste 20% van het totaal aantal autoparkeerplaatsen. Het verdient aanbeveling IT-oplossingen toe te voegen als een Smartgrid, zodat de auto's ook eventueel energie terug kunnen geven aan het net.

# H4. Auto-parkeernormen het Nieuwe Rivium.

Onderstaand zijn per functie de parkeernormen uitgewerkt voor de daarbij onderscheiden categorieën voor de typering 'zeer sterk stedelijk'. Daarbij is voorts aangegeven met welk percentage deze norm wordt verlaagd omdat ontwikkelaars bijdragen aan respectievelijk OV, deelmobiliteit, een Mobility hub en MaaS en extra stallingsruimte voor fietsen.

| Wonen | Categorie | Eenheid | Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom) | Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V. | Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS | Vrijstelling extra fietsstalling |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Appartement** | <50 m2 | per woning | 0,4 | 20% | 20% | 10% |
| | bezoekers | per woning | 0,3 | 20% | 0% | 0% |
| **Appartement** | van 50 m2 tot 80 m2 | per woning | 0,4 | 20% | 20% | 10% |
| | bezoekers | per woning | 0,3 | 20% | 0% | 0% |
| **Appartement** | van 80 m2 tot 100 m2 | per woning | 0,6 | 20% | 20% | 10% |
| | bezoekers | per woning | 0,3 | 20% | 0% | 0% |
| **Appartement** | van 100 m2 tot 120 m2 | per woning | 0,9 | 20% | 20% | 10% |
| | bezoekers | per woning | 0,3 | 20% | 0% | 0% |
| **Appartement** | van 120 m2 tot 160 m2 | per woning | 0,9 | 20% | 20% | 10% |
| | bezoekers | per woning | 0,3 | 20% | 0% | 0% |
| **Appartement** | > 160 m2 | per woning | 1,1 | 20% | 20% | 10% |
| | bezoekers | per woning | 0,3 | 20% | 0% | 0% |
| **Appartement** | aanleunwoning/Serviceflat | per kamer | 0,4 | 20% | 20% | 10% |
| | bezoekers | per kamer | 0,3 | 20% | 0% | 0% |
| **Appartement** | Zelfstandig (niet studenten) | per kamer | 0,3 | 20% | 20% | 10% |
| | bezoekers | per kamer | 0,2 | 20% | 0% | 0% |
| **Appartement** | studenten niet zelfstandig | per kamer | 0,1 | 20% | 20% | 10% |
| | bezoekers | per kamer | 0,2 | 20% | 0% | 0% |

| Werken | | Eenheid | Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom) | Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V. | Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS | Vrijstelling extra fietsstalling |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Commerciële dienstverlening** | kantoor met baliefunctie | per 100m2 bvo | 1,1 | **20%** | **20%** | **10%** |
| | bezoekers | | 0,3 | **0%** | **0%** | **0%** |
| **Commerciële dienstverlening** | kantoor zonder baliefunctie | per 100m2 bvo | 0,85 | **20%** | **20%** | **10%** |
| | bezoekers | | 0,05 | **0%** | **0%** | **0%** |

| Winkelen en boodschappen | | Eenheid | Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom) | Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V. | Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS | Vrijstelling extra fietsstalling |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijkcentrum** | klein | per 100m2 bvo | 3,1 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Buurtsupermarkt** | | per 100m2 bvo | 1,6 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Full service supermarkt** | middel- en hoog prijsniveau | per 100m2 bvo | 2,9 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Grote supermarkt** | XL | per 100m2 bvo | 5,6 | **20%** | **0%** | **10%** |

| Onderwijs | | Eenheid | Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom) | Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V. | Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS | Vrijstelling extra fietsstalling |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kinderdagverblijf** | | per 100m2 bvo | 1 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **basisschool** | | per leslokaal | 0,5 | **20%** | **0%** | **10%** |

| Gezondheidszorg en sociale voorzieningen | | Eenheid | Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom) | Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V. | Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS | Vrijstelling extra fietsstalling |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Huisartsenpraktijk | | per behandelkamer | 2,1 | 20% | 0% | 10% |
| Fysiotherapiepraktijk | | per behandelkamer | 1,1 | 20% | 0% | 10% |
| Gezondheidscentrum | | per behandelkamer | 1,5 | 20% | 0% | 10% |
| Tandartsenpraktijk | | per behandelkamer | 1,7 | 20% | 0% | 10% |
| Apotheek | | per apotheek | 2,7 | 20% | 0% | 10% |

| Horeca en (verblijfs-)recreatie | | Eenheid | Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom) | Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V. | Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS | Vrijstelling extra fietsstalling |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Hotel 1* | | per 10 kamers | 2,2 | 20% | 0% | 10% |
| Hotel 2* | | per 10 kamers | 3,6 | 20% | 0% | 10% |
| Hotel 3* | | per 10 kamers | 4,2 | 20% | 0% | 10% |
| Hotel 4* | | per 10 kamers | 6,3 | 20% | 0% | 10% |
| Café, bar, cafetaria | | per 100 m2 bvo | 5 | 20% | 0% | 10% |
| Restaurant | | per 100 m2 bvo | 12 | 20% | 0% | 10% |

| Sport, cultuur en ontspanning | | Eenheid | Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom) | Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V. | Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobilityhubs en MaaS | Vrijstelling extra fietsstalling |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Sportschool/fitness | | per 100 m2 bvo | 3,2 | 20% | 0% | 10% |
| Fitnesscentrum | | per 100 m2 bvo | 4,3 | 20% | 0% | 10% |
| Bibliotheek | | per 100 m2 bvo | 0,6 | 20% | 0% | 10% |
| Museum | | per 100 m2 bvo | 0,9 | 20% | 0% | 10% |
| Bioscoop | | per 100 m2 bvo | 8,1 | 20% | 0% | 10% |
| Filmhuis/Filmtheater | | per 100 m2 bvo | 5,0 | 20% | 0% | 10% |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Theater/Schouwburg** | | per 100 m2 bvo | 7,4 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Musical Theater** | | per 100 m2 bvo | 3,0 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Casino** | | per 100 m2 bvo | 5,6 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Bowling centrum** | | per 100 m2 bvo | 1,7 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Dansstudio** | | per 100 m2 bvo | 3,7 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Biljart/Snookercentrum** | | per 100 m2 bvo | 0,8 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Wellness-centrum** | | per 100 m2 bvo | 8,3 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Sauna Hammam** | | per 100 m2 bvo | 5,0 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Sporthal** | | per 100 m2 bvo | 2,4 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Sportzaal** | | per 100 m2 bvo | 2,4 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Tennishal** | | per 100 m2 bvo | 0,3 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Squashhal** | | per 100 m2 bvo | 2,5 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Zwembad overdekt** | | per 100 m2 bvo | 9,6 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Sportveld** | | per 100 m2 bvo | 13,0 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Indoor speeltuin (gemiddeld/klein)** | | per 100 m2 bvo | 1,9 | **20%** | **0%** | **10%** |
| **Indoor speeltuin (groot)** | | per 100 m2 bvo | 2,8 | **20%** | **0%** | **10%** |

# H5. Onderbouwing normen Fiets-parkeren

De fietsparkeer-eisen voor Rivium betreffen 5 afzonderlijke onderdelen. Elk van deze onderdelen wordt hierna benoemd en vervolgens toegelicht. Het betreft:

1. Bijstelling normen voor niet-woonfuncties
2. Gemeenschappelijke stallingen voor appartementen
3. Fietsparkeerruimte bij woningen
4. Fietstoegankelijkheid auto-parkeergarages
5. Aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers

## Onderbouwing 1: bijstelling normen voor niet-woonfuncties

Fietsparkeernormen zijn nodig om het (groeiende) fietsgebruik door bezoekers en werknemers te faciliteren en te voorkomen dat de openbare ruimte als gevolg daarvan te veel belast wordt met geparkeerde fietsen. Goede stallingsvoorzieningen zijn ook nodig om het fietsgebruik bij inwoners in de stad verder te stimuleren.

Regels voor fietsparkeren zijn niet nieuw. Voor nieuwe woningen schrijft het Bouwbesluit 2012 een (fietsen-)berging voor. Voor niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca en winkels, zijn op grond van overgangsrecht de voorschriften uit het Bouwbesluit 2003 nog van kracht. Op grond hiervan moet een te bouwen bouwwerk een stallingsruimte voor fietsen hebben. Deze voorschriften vervallen in 2022. Gemeenten die deze eis willen handhaven en willen borgen dat wordt voorzien in een gebouwde stallingsruimte, dienen daarvoor beleid op te stellen. In deze nota is dit beleid voor deze gemeente uitgewerkt. Door verwijzing in het (paraplu)bestemmingsplan Parkeren naar het vastgestelde beleid, zoals deze nota, kan dit beleid worden toegepast. Zo is het ook voor de niet-woonfuncties verplicht voldoende (inpandige) stallingsmogelijkheden voor deze voorzieningen te realiseren.
De in deze nota gehanteerde fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties wijken af van de normen zoals deze in het Bouwbesluit 2012, op grond van het overgangsrecht, zijn opgenomen. Het is echter ook de bedoeling van de wetgever geweest dat gemeenten hiervoor eigen beleid vaststellen.
De aangepaste fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de CROW kencijfers fiets-parkeren, die gepubliceerd zijn in de 'Leidraad Fiets-parkeren' (2010). De CROW kencijfers gelden voor een 'gemiddeld' fietsgebruik. Het fietsgebruik in Capelle aan den IJssel ligt, met 2,1 fietskilometers per dag per inwoner, lager dan het landelijk gemiddelde van 2,9 kilometer per dag per inwoner. Aan bevordering van het fietsgebruik zal in het Programma Mobiliteit verdere aandacht worden gegeven. De gemeentelijke ambitie is om het fietsgebruik voor het Nieuwe Rivium en heel Capelle aan den IJssel te laten groeien.

Aanvullende beleidskeuzes bij deze fietsparkeernormen:

- Bij elke (her)ontwikkeling dienen op eigen terrein voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Kleine projecten tot 200 m² BVO worden ongeacht hun functie standaard vrijgesteld van de fiets-parkeereis. Voor horecafuncties geldt dat projecten tot maximaal 200 m² worden vrijgesteld, in verband met de grote impact op piekmomenten, waardoor je voor de gebruikelijke situatie teveel plaatsen aan zou leggen. Andere (gedeeltelijke) vrijstellingen zijn mogelijk bij dubbelgebruik (meerdere functies maken gebruik van dezelfde voorzieningen op andere tijdstippen) of als binnen acceptabele loopafstand (bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de ingang) structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is.
  De **norm** door fietsparkeerruimte voor lang-parkeren, langer dan twee uur, (personeel, scholieren, studenten, etc.): moet altijd op eigen terrein, bij voorkeur inpandig, worden gerealiseerd;
- Voor de tabel met (minimum-)normen per functie is aangesloten bij de kencijfers uit de Leidraad Fietsparkeren (CROW, 2010), tenzij uit onderzoek (door de initiatiefnemer) of eerdere ervaring van Capelle aan den IJssel blijkt, dat een andere norm beter aansluit op de werkelijke parkeerbehoefte. Voor niet vermelde functies wordt een soortgelijke functie als uitgangspunt genomen. Als zo'n functie niet voorkomt, is **maatwerk** noodzakelijk;
- Voor scooters, brommers, bakfietsen e.d. is geen afzonderlijke norm gehanteerd. In plaats daarvan wordt als **norm** geëist dat minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen zodanig groot

(minimaal 1x2 m1) wordt uitgevoerd dat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat.

## Onderbouwing 2: gemeenschappelijke stalling voor appartementen

Het Bouwbesluit heeft te weinig aanknopingspunten voor gemeenschappelijke stallingen voor appartementen. Navolgende maakt dat inzichtelijk:

- Het Bouwbesluit 2012 schrijft bij nieuwbouw van woningen een individuele bergruimte voor van minimaal 5 $m^2$, o.a. voor het stallen van fietsen. Voor woningen kleiner dan 50 $m^2$ gbo (gebruiksoppervlakte) is in plaats van een individuele bergruimte ook een gemeenschappelijke bergruimte toegestaan van minimaal 1,5 $m^2$ per woning. De oppervlakte van de berging heeft geen relatie met de omvang van de woning. Bij grotere woningen is de voorgeschreven berging vaak te klein om alle tweewielers van een huishouden (fietsen, maar ook scooters en brommers) te kunnen stallen;
- Individuele bergingen in appartementencomplexen zijn vaak slecht ontsloten en lastig te bereiken met een fiets. De dagelijks gebruikte fietsen komen dan in de openbare ruimte terecht;
- Bergingen worden voor andere zaken gebruikt, waardoor er geen ruimte overblijft voor de fiets;
- bij bestaande bouw is het voorschrift niet van toepassing. Bij functiewijziging van bestaande bouwwerken naar woningen kan geen fiets-parkeereis gesteld worden.

Ook de eisen voor bergruimten in het Bouwbesluit 2012 sluiten niet altijd goed aan op de behoefte. Deze eisen zijn in het Besluit bouwwerken leefomgeving (de definitieve in werkingtreding moet nog worden vastgesteld), naar het zich laat aanzien, niet gewijzigd. Vanuit de markt komen echter steeds vaker verzoeken om de verplichte bergruimte bij met name appartementengebouwen niet te realiseren. In plaats daarvan wordt voorgesteld om voor fietsen een gemeenschappelijke stallingsruimte te realiseren. Vaak is het voor ontwikkelende partijen goedkoper een gemeenschappelijke stalling te realiseren dan individuele bergingen. Daarnaast is een gemeenschappelijke stalling doorgaans stedenbouwkundig eenvoudiger in te passen.
Verwacht wordt dat bewoners een gemeenschappelijke stalling goed zullen gebruiken voor de (dagelijkse) fiets, in tegenstelling tot een individuele berging. Een gemeenschappelijke stalling moet dan wel goed ontsloten zijn vanaf de weg en er moet een logische routing zijn tussen de weg, de stalling en de woningen. Overigens dienen ook megastallingen te worden voorkomen, omdat ook deze blijken te leiden tot fietsparkeren op straat.[3]

*Het Bouwbesluit 2012 schrijft bij woningen een individuele bergruimte voor, maar er mogen ook 'gelijkwaardige oplossingen' toegepast worden. Een gemeenschappelijke stalling kan onder voorwaarden gelijkwaardig zijn aan de individuele berging. Per individueel geval zal worden beoordeeld of een gelijkwaardige oplossing zal worden toegepast. De aanvrager omgevingsvergunning moet dan een gemotiveerd verzoek tot gelijkwaardigheid indienen bij de aanvraag omgevingsvergunning.*

[3] Door grote stallingen te maken ontstaat het effect van onoverzichtelijkheid. Het is beter om de stallingen te compartimenteren.

## Onderbouwing 3: waar mogelijk meer fietsruimte bij woningen

Een nadeel van het Bouwbesluit 2012 voor de berging is dat er geen relatie is met de omvang van de woning. Met een berging van 5 m² per woning wordt altijd aan het voorschrift voldaan, maar bij grotere woningen is dat in de praktijk te klein. De gewenste stallingsbehoefte voor fietsen is in bijgaande tabel opgenomen.

*Tabel 1 Fietsparkeernorm bij gebouwde gemeenschappelijke stallingen naar woninggrootte*

| | | Gebouwde gemeenschappelijke stalling | | |
|---|---|---|---|---|
| ***Woningen*** | ***per*** | ***aantal*** | ***kencijfer*** | ***totaal*** |
| Woningen < 40 m² | woning | 0 | 1 | 0 |
| Woningen 40 - 65 m² | woning | 0 | 2 | 0 |
| woningen 65 - 85 m² | woning | 0 | 3 | 0 |
| woningen > 85 m² | woning | 0 | 4 | 0 |

*Kanttekening:*
*Bij de transformatie van een bestaand gebouw van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie kent het Bouwbesluit 2012 geen voorschrift voor bergingen. Er wordt uitgegaan van het 'rechtens verkregen niveau' of 'niveau bestaande bouw'. De initiatiefnemer moet dan (minimaal) voldoen aan de regels zoals die golden bij de realisatie van het bouwwerk. Als destijds geen (fietsen)berging was voorgeschreven - wat bijna altijd zo is - dan kan die niet alsnog op basis van het Bouwbesluit 2012 geëist worden. Een dergelijke eis kan wel worden gesteld in het kader van verlenen van planologische medewerking voor het afwijken van het bestemmingsplan.*

Goede fietsparkeervoorzieningen zijn juist in (transformatie) projecten in bestaand stedelijk gebied van groot belang, enerzijds voor een goede bereikbaarheid van de woningen, anderzijds voor het behoud van de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Ook hier geven wij hierbij de voorkeur aan een gemeenschappelijke stalling bij appartementsgebouwen op basis van de normen die opgenomen zijn in tabel 1.

## Onderbouwing 4: maak nieuwe autogarages altijd fietstoegankelijk

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

## Onderbouwing 5: zorg voor voldoende fietsparkeerplaatsen voorbezoekers

Dit voorstel is nergens, ook niet bij CROW, verankerd in richtlijnen of criteria in het bouwbesluit 2012. Voor voorzieningen zijn deze bekend en vastgesteld in de Nota Parkeernormen 2015. Echter voor bezoekers van woningen is dit, zoals aangegeven, niet terug te vinden. Voor het Nieuwe Rivium stellen we een aantal aanpassingen voor in de normen voor voorzieningen – zie tabel 2. Ook na herziening liggen deze normen voor voor bezoekers/visite van woningen niet vast. Bij navraag bij diverse andere gemeenten blijkt dat tot op heden het aantal fietsparkeerplaatsen ruw wordt geschat. Er is geen norm. In overleg met de gemeente Delft is besloten om uit te gaan van 0,15 fietsparkeerplaats per woning in de openbare ruimte. Met als kanttekening, dat dan wel uitgegaan

moet worden van dubbel gebruik met nabij gelegen voorzieningen en dat deze norm van 0,15 fietsparkeerplaats alleen geldt voor appartementencomplexen.

Fietsparkeren voor bezoekers van woningen en voorzieningen dient plaats te vinden middels gebouwde openbaar toegankelijke fietsparkeervoorzieningen. In gevallen dat dit niet volledig mogelijk is mag maximaal 20% van de benodigde fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden in de openbare ruimte. 80 % dient te zijn gerealiseerd in de eerder vernoemde, gebouwde openbare fietsparkeervoorziening. Gemeenten die deze eis willen handhaven en willen borgen dat wordt voorzien in een gebouwde stallingsruimte, dienen daarvoor beleid op te stellen.
In tabel 2 is een overzicht opgenomen van de fietsparkeernormen voor verschillende functies.

*Tabel 0-2 Fietsparkeernormen voor diverse functies naar soort*

**Fietsparkeren**

| Kantoren | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Kantoor*** | ***locatie*** | ***aantal*** | ***kencijfer*** | ***per*** | ***totaal*** |
| Kantoor personeel | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 1,7 | 100 m2 bvo | 0 |
| Kantoor met balie | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 5 | balie | 0 |
| | | | | | |
| **Scholen** | | | | | |
| ***Onderwijs*** | ***schoolgrootte*** | ***aantal*** | ***kencijfer*** | ***per*** | ***totaal*** |
| Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 1,9 | 100 m2 bvo | 0 |
| Basisschool (leerlingen) | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 5 | 10 leerlingen | 0 |
| | | | | | |
| **Winkelen en boodschappen** | | | | | |
| ***Winkelen en boodschappen*** | ***locatie*** | ***aantal*** | ***kencijfer*** | ***per*** | ***totaal*** |
| supermarkt | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 2,9 | 100 m2 bvo | 0 |
| | | | | | |
| **Horeca** | | | | | |
| ***Horeca en verblijfsrecreatie*** | ***locatie*** | ***aantal*** | ***kencijfer*** | ***per*** | ***totaal*** |
| Fastfoodrestaurant | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 9 | locatie | 0 |
| Restaurant (eenvoudig) | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 9 | 100 m2 bvo | 0 |
| Restaurant (luxe) | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 18 | 100 m2 bvo | 0 |
| Hotel 3* | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 0,4 | per hotelkamer | 0 |
| Hotel 4* | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 0,4 | per hotelkamer | 0 |
| | | | | | |
| **Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen** | | | | | |
| ***Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen*** | ***locatie*** | ***aantal*** | ***kencijfer*** | ***per*** | ***totaal*** |
| Apotheek (bezoekers) | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 11 | locatie | 0 |
| 1ste lijn gezondheidscentra (huisarts, tandarts, therapeut) | | 0 | 1,7 | 100 m2 | 0 |
| | | | | | |
| **Sport, cultuur en ontspanning** | | | | | |
| ***Sport, cultuur en ontspanning*** | ***locatie*** | ***aantal*** | ***kencijfer*** | ***per*** | ***totaal*** |
| Fitness | Zeer sterk Stedelijk | 0 | 2,5 | 100 m2 bvo | 0 |
| | | | | | |
| ***Woningen (bezoek)*** | ***per*** | ***aantal*** | ***kencijfer*** | ***totaal*** | |
| Appartementen | woning | 0 | 0,15 | 0 | 0 |

kaart met begrenzing Rivium District Parkeernormen

# H6. Ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter

## Inleiding

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

De Leidraad Fietsparkeren gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste Capelse kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

## Toegankelijkheid

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

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en);
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming;
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd;
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.);
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 1:20, indien het te overbruggen hoogteverschil groter is dan 0,5 meter; een trap heeft een aantrede van 500 mm en een optrede van 210 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 210 mm. De breedte van de treden is altijd minimaal 800 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden; Voor een stalling waarin ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen gestald worden, kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage blijft hierbij echter 1:20, bij een te overbruggen hoogteverschil

dat groter is dan 0,5 meter en/of zodanig zijn dat het hoogteverschil doorbakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden;
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, meteen eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat deze kleineren minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage en de hoogte van de trap.

## Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en een goed bruikbare fietsenstalling zijn:
- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld;
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is er een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling;
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting, bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden;
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren; Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur14 of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm; de minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaagse rekken te kunnen plaatsen;
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed; De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
    - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
    - minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrekpassen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem, waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald;
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers;
- De netto-afmetingen van een scooter parkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed en 1800 mm lang.

**Nb. Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu-en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van (rook)gassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeistofdichtheid).**

# H7. Kaart parkeernormgebieden

Rivium: de afbakening van het gebied waarvoor geldt dat woon- en niet woonfuncties zeer sterk stedelijk zijn (binnen het rode kader ).