



Parkeernormen 2015

Colofon

November 2015

Capelle aan den IJssel, afdeling Stadsontwikkeling

Opgesteld door: Jethro Rasing

Met medewerking van:

Ed van Savooyen van Spark

Max Verbeek

Rien Engelaar

Ron Vermeulen

Ruud Verschuren

Sabine van den Berg

Tieke Verkerk

INHOUD

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

1. Waarom nieuwe parkeernormen en voor wie?

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

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

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

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

1.1 Leeswijzer

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

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

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

2. Uitgangspunten Capelse parkeernormen

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

2.1 Parkeervisie als basis

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

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

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

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

Afkoopregeling

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

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

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

2.2 Aanvullende uitgangspunten

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

- Capelle aan den IJssel heeft in de basis een gastvrij parkeerbeleid. Bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers vinden gemakkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren.
- De gemeente Capelle aan den IJssel ervaart dat in sommige woongebieden sprake is van een hoge parkeerdruk. In de praktijk blijkt dit bewoners er niet van te weerhouden om bijvoorbeeld een tweede auto aan te schaffen. De feitelijke, fysiek aanwezige parkeersituatie lijkt daarmee niet van invloed op een terughoudend autobezit.
- Alternatieve vervoerswijzen worden gestimuleerd, waaronder het fietsgebruik, onder andere om de parkeerdruk van auto's te verlichten. Tegelijkertijd levert dit het aandachtspunt op van voldoende fietsparkeerplaatsen.
- Capelle aan den IJssel zet in op een optimale bezetting van de parkeercapaciteit, zowel in het openbaar gebied als op eigen terrein/privaat. Dit betekent dat binnen nieuwe ontwikkelingen gestimuleerd wordt om te zoeken naar mogelijkheden om (een deel van) de nieuwe parkeervraag onder te brengen in en op bestaande parkeervoorzieningen.
- Aangezien de parkeerbehoefte afhankelijk is van de locatie van de functie en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen is er een onderscheid gemaakt naar stedelijkheid en de zone waarin de functie is gelegen.
 - De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid, oftewel het aantal adressen per km² binnen de bebouwde kom. Binnen Capelle aan den IJssel geldt een omgevingsadressendichtheid van 2.260 adressen/km². Daarmee wordt Capelle aan den IJssel als sterk stedelijk aangemerkt.
 - De twee zones die binnen Capelle aan den IJssel onderscheiden worden zijn:
 - Centrum;
 - Schil/rest van de bebouwde kom.
 Het centrumgebied is op twee manieren gedefinieerd. Enerzijds voor woonfuncties en anderzijds voor niet-woonfuncties (winkels, kantoren, openbare voorzieningen e.d.). In **bijlage 2** zijn kaarten van de centrumgebieden 'woonfuncties' en 'niet-woonfuncties' opgenomen.

3. Juridisch kader

3.1 Parkeren, een thema in ontwikkeling

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

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

3.2 Richtlijnen als leidraad voor discussie

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor de hoogte en het toepassen van parkeerkencijfers. Deze zijn opgenomen in Publicatie met de titel 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', in 2012 opgesteld door het CROW¹. De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert deze richtlijnen, in combinatie met haar eigen onderzoek en inzichten naar de parkeervraag als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen.

3.3 Inbedding in gemeentelijk parkeerbeleidskader

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

¹ Nationaal Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte

3.4 Overgangsregeling

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

4. Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen als basis

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

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

4.1 Woningen

4.1.1 Parkeernormen voor woningen

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

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

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

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

Bepaling van het gemiddelde autobezit

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

Variabele: Type woning

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

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

Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen wordt daarom onderscheid gemaakt in de volgende woningtypen²:

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

Tabel 1 Indeling woningtypen Capelle aan den IJssel

Meergezinswoningen (MGW): oppervlak als maat

Anders dan bij grondgebonden-/eengezinswoningen (EGW), waar de verschijningsvorm bepalend is, is het bruto vloeroppervlak (BVO) van de meergezinswoning de basis voor de norm. In het verleden is ook gewerkt met verkoop- en verhuurprijzen van woningen bij het vaststellen parkeernormen, maar verkoopprijzen zijn onderhevig aan teveel schommelingen, zodat deze eenheid niet meer wordt gebruikt. Allen betreffen het vloeroppervlak achter de voordeur³.

Categorieën MGW:

- Kleiner dan 100m²;
- Van 100m² tot 160m²;
- Groter dan 160m².

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

Bezoekers, een rol apart

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

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

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

4.1.2 Parkeervoorzieningen op eigen terrein (garages, opritten)

Bij (ééngezins)woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit kan in de vorm van een garage, een oprit of een garage met oprit. De ervaring leert dat dergelijke voorzieningen vaak voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt worden. De garage wordt dan gebruikt als schuur of werkplaats of wordt bij het huis getrokken. De oprit wordt vaak ook als deel van de tuin ingericht. Het parkeren vindt dan plaats in de openbare ruimte. Indien de garage en opritten volledig zijn meegenomen in de parkeerbalans kan dit in gebieden waar geen parkeerregulering van toepassing is⁴ tot een te hoge parkeerdruk leiden. Om dit te voorkomen wordt een garage of oprit op eigen terrein slechts gedeeltelijk opgenomen in de parkeerbalans. In de tabel in bijlage 3 is weergegeven op welke wijze parkeren op eigen terrein wordt meegenomen in de parkeerbalans.

4.1.3 Het totaalbeeld voor wonen

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

4.2 Parkeernormen overige functies

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

4.3 Aanvullende voorwaarden

- Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor gehandicapten.
- Voor bezoekers moeten de parkeerplaatsen in principe openbaar toegankelijk zijn.
- Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt aan het bedrijfsdeel een extra parkeernorm toegevoegd wanneer het bruto vloeroppervlak van dat bedrijfsdeel groter is dan 25 m². In dat geval moet de geldende parkeernorm worden toegepast.

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

Kiss+ride

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

4.4 Loopafstanden

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

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

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

5. Het toepassingskader

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

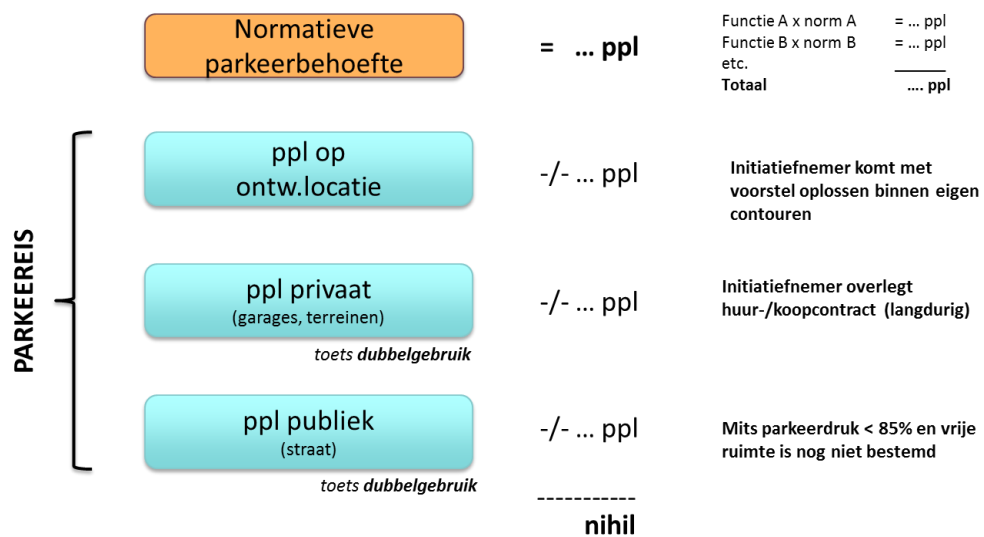
In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Capelle aan den IJssel tot een parkeereis komt en afspraken maakt met de initiatiefnemer (ontwikkelaar) over het faciliteren van de parkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling.

Definitie

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

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

Van parkeerbehoefte naar parkeereis



Afbeelding 1: Van parkeerbehoefte naar parkeereis

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

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

5.1 Bepaling normatieve parkeerbehoefte

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

5.1.1 De relevante gegevens

Om een goede parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een project met grondgebonden woningen zijn dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor campings is dit het aantal staanplaatsen. Voor de meeste functies is de norm gebaseerd op het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (m² bvo).

Hoe meer gegevens, hoe beter

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

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

Zie de tabel in bijlage 4 voor de noodzakelijke invoergegevens.

Rekenvoorbeeld : Verzameling invoergegevens

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

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

5.1.2 De berekende parkeercapaciteit

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

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

Uitgangspunt: het minimale aantal

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

Rekenvoorbeeld : Berekening normatieve parkeerbehoefte

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

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

5.2 Bepaling parkeereis

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

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

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

5.2.1 Stap 1: Bepalen parkeercapaciteit eigen terrein

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

Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 1

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

De 20 twee-onder-een-kap woningen hebben een lange oprit van 10,5 meter zonder carport of garage.

In principe zouden hier dus twee voertuigen per woning geparkeerd kunnen worden, maar ook hier wordt gerekend met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning.

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

5.2.2 Stap 2: Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen

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

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

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

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

Borging afspraken cruciaal

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

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

Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 2

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

5.2.3 Stap 3 : Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

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

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

Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2.4 Stap 4: Gebruik openbare parkeervoorzieningen

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

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

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

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

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden de resultaten van het door de initiatiefnemer uit te voeren parkeeronderzoek⁵ vergeleken met de in stap 4 opgestelde tabel voor dubbelgebruik. De beschikbare parkeercapaciteit in de openbare ruimte wordt vergeleken met de berekende parkeerbehoefte per moment van de dag.

Het door de initiatiefnemer voor zijn rekening uit te voeren parkeeronderzoek (ten minste een 0-meting en optioneel een herhaalonderzoek/monitoringsonderzoek⁶) ligt dus aan het aannemelijk maken van het gebruik van beschikbare openbare parkeerplaatsen ten grondslag.

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

Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 4

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

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

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

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

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

Rekenvoorbeeld : Conclusie

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

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

6. Maatwerk waar het moet

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

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

6.1 Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen

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

Mogelijke argumenten zijn:

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

Onderstaand worden deze gronden voor afwijkingen nader toegelicht.

6.1.1 *Uitzonderlijke gebieden en situaties*

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

Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie

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

6.1.2 *Speciale maatregelen met betrekking tot automobilititeit*

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

6.1.3 Specifieke activiteiten

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

6.2 Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 3 parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe en in beginsel vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van ca. 120m²).

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

7. Fietsparkeren

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

Definitie

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

7.1 Fietsparkeernormen

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

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

7.2 Parkeren fietsen op eigen terrein

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

Bijlage 1 Begrippenlijst

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

Bijlage 2 Overzichtskaart zone-indeling

Centrumgebied 'woonfuncties'



Afbeelding B2.1 centrumgebied 'woonfuncties'

Centrumgebied 'niet-woonfuncties'



Afbeelding B2.2 centrumgebied 'niet-woonfuncties'

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages en capaciteit opritten en garages

AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

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

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

BEREKENING PARKEERCAPACITEIT OPRITTEN EN GARAGES BIJ WONINGEN

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

Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

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

Bijlage 4 Overzicht parkeernormen Capelle aan den IJssel

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

WONEN (inclusief bezoekers)

	Type	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
Grondgebonden	vrijstaand	<i>per woning</i>	1,6	2,2
	2 onder 1 kap	<i>per woning</i>	1,5	2,1
	tussen/hoekwoning	<i>per woning</i>	1,4	1,9
Huur	kamerverhuur, niet zelfstandig	<i>per woning</i>	0,25	0,25
Aanleunwoning / serviceflat		<i>per woning</i>	0,8	1,1
MGW	<i>Allen betreffen het vloeroppervlak achter de voordeur⁷</i>			
	kleiner dan 100 m ²	<i>per woning</i>	1,3	1,5
	van 100m ² tot 160m ²	<i>per woning</i>	1,5	1,8
	groter dan 160m ²	<i>per woning</i>	1,6	2,0

WERKEN (inclusief bezoekersaandeel)

Type bedrijvigheid	Specifiek	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
Commerciële dienstverlening	kantoor met baliefunctie	<i>per 100m² BVO</i>	1,55	2,25
Kantoor	zonder baliefunctie	<i>per 100m² BVO</i>	1,15	2,05
Bedrijf	arbeidsextensief en bezoekersintensief (loods, opslag transportbedrijf)	<i>per 100m² BVO</i>	0,65	1,0
Bedrijf	arbeidsintensief en bezoekersextensief (industrie, werkplaats, lab)	<i>per 100m² BVO</i>	1,35	2,25

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

Type bedrijvigheid	Specifiek	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
Bedrijfsverzamel gebouw	gelijkwaardige mix van kantoren zonder baliefunctie, arbeidsextensieve en – intensieve bedrijven	<i>per 100m² BVO</i>	1,05	1,75

WINKELN EN BOODSCHAPPEN

Type winkelvoorziening	Toelichting/ specificatie	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
Binnenstad		<i>per 100m² BVO</i>	3,8	n.v.t.
Wijkcentrum	klein	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	4,5
	middel	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	5,1
	groot	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	5,7
Buurtcentrum		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	3,4
Weekmarkt		<i>per m¹ kraam</i>	0,2	0,2
Bruin- en witgoedzaken		<i>per 100m² BVO</i>	3,65	8,25
Woonwarenhuis/-winkel		<i>per 100m² BVO</i>	1,15	1,8
Woonwarenhuis (zeer groot)	kencijfers gebaseerd op ca. 25.000 m ²	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	4,9
Winkelboulevard		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	3,95
Outletcentrum		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	10,0
Bouwmarkt		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	2,35
Tuin-/groencentrum		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	2,75
Kringloopwinkel		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	1,95
Buurtsupermarkt		<i>per 100m² BVO</i>	1,9	3,4
Discountsupermarkt		<i>per 100m² BVO</i>	3,3	6,5
Full service supermarkt	laag en middellaag prijsniv.	<i>per 100m² BVO</i>	3,1	5,4
Full service supermarkt	middel- en hoog prijsniveau	<i>per 100m² BVO</i>	3,5	4,9
Grote supermarkt		<i>per 100m² BVO</i>	5,9	7,7
Groothandel in levensmiddelen		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	6,4

Noot:

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

ONDERWIJS

Functie	<i>Eenheid</i>	<i>Centrum</i>	<i>Schil / Rest bebouwde kom</i>
Kinderdagverblijf	<i>per 100 m² bvo</i>	0,9	1,35
Basisschool	<i>per leslokaal</i>	0,75	0,75
Middelbare school	<i>per 100 leerlingen</i>	3,3	4,6
ROC	<i>per 100 leerlingen</i>	4,2	5,55
Hogeschool	<i>per 100 studenten</i>	8,3	10,2
Avondonderwijs	<i>per 10 studenten</i>	4,0	8,25

GEZONDHEIDSZORG en SOCIALE VOORZIENINGEN

Functie	<i>Eenheid</i>	<i>Centrum</i>	<i>Schil / Rest bebouwde kom</i>
Huisartsenpraktijk	<i>per behandelkamer</i>	2,05	3,1
Fysiotherapiepraktijk	<i>per behandelkamer</i>	1,25	1,85
Consultatiebureau	<i>per behandelkamer</i>	1,25	2,0
Gezondheidscentrum	<i>per behandelkamer</i>	1,55	2,3
Consult.bureau ouderen	<i>per behandelkamer</i>	1,3	2,05
Tandartsenpraktijk	<i>per behandelkamer</i>	1,55	2,5
Ziekenhuis	<i>per 100 m² BVO</i>	1,4	1,85
Verpleeg- en verzorgingshuis	<i>per wooneenheid</i>	0,6	0,6
Apotheek	<i>per apotheek</i>	2,25	3,15
Religiegebouw	<i>per bidplaats</i>	0,15	0,15
Begraafplaats	<i>per (deels) gelijktijdige plechtigheid</i>	n.v.t.	31,6
Crematorium	<i>per (deels) gelijktijdige plechtigheid</i>	n.v.t.	30,1

HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE

Functie	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
Hotel:	<i>per 10 kamers</i>		
1*		0,4	3,9
2*		1,35	5,05
3*		2,0	5,75
4*		3,2	7,95
5*		5,0	11,35
Café, bar, cafetaria	<i>per 100 m² BVO</i>	5,0	6,0
Restaurant	<i>per 100 m² BVO</i>	9,0	13,0
Discotheek	<i>per 100 m² BVO</i>	6,1	19,6
Evenementenhal/congresgebouw/beur sgebouw	<i>per 100 m² BVO</i>	4,0	7,5

SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING

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

Functie	Eenheid	Centrum	Schil / Rest bebouwde kom
Sportveld	<i>per ha netto terrein (excl kantine, kleedruimte, wc's, oefenveldje)</i>	20,0	20,0
Jachthaven	<i>per ligplaats</i>	0,6	0,6
Golfoefencentrum	<i>per centrum</i>	n.v.t.	55
Golfbaan	<i>per 18 holes, 60 ha</i>	n.v.t.	100
Indoor speeltuin (gemiddeld en kleiner)	<i>per 100m² BVO</i>	2,9	4,75
Indoor speeltuin (groot)	<i>per 100m² BVO</i>	3,5	5,75
Indoor speeltuin (zeer groot)	<i>per 100m² BVO</i>	3,7	5,95
Manege	<i>per box</i>	n.v.t.	0,4
Volkstuin	<i>per 10 tuinen</i>	n.v.t.	1,4

Bijlage 5 Fietsparkeernormen

Kantoren

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

Scholen

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

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

Winkelen en boodschappen doen

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

Horeca

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

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

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

Sport, cultuur en ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Bibliotheek		3	2 - 5	100 m2 bvo	
Bioscoop	Centrum	7,8	4 - 12	100 m2 bvo	Grote aantallen
	Schil centrum	4,3	2 - 7		
	Rest	1,4	0,8 - 2,2		
Fitness	Centrum	5,0	3 - 8	100 m2 bvo	
	Schil centrum	3,7	2 - 5,8		
	Rest	2,0	1,1 - 3,1		
Museum		0,9	0,5 - 1,4	100 m2 bvo	
Sporthal		2,5	1,4 - 3,9	100 m2 bvo	
Sportveld		61	33 - 95	ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	2,2 - 6,2	100 m2 bvo	
Stadion		9	5 - 14	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		32	18 - 50	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum	24	13 - 38	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Schil centrum	21	11 - 33		
	Rest	18	10 - 28		
Zwembad (openlucht)		28	15 - 43	100 m2 bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	11 - 32	100 m2 bassin	Grote aantallen

Overstappen

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

Woningen

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