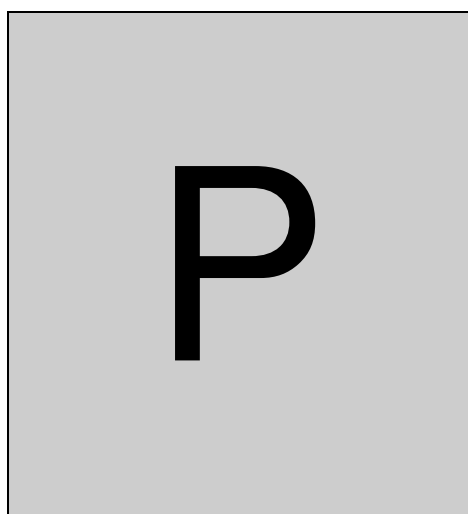


# Capelle aan den IJssel



parkeernormen  
februari 2006

VdG

## Inleiding

Het autobezit is de laatste jaren sterk toegenomen en de verwachting is dat het autobezit blijft toenemen. In de periode van 1976 tot en met 2001 is het autobezit van ca 270 personenauto's per 1000 inwoners toegenomen tot ca 400 personenauto's per 1000 inwoners.

Een stijging van ruim 40 %.

De laatste jaren wordt deze stijging vooral veroorzaakt door het toenemen van het 2<sup>e</sup> autobezit. Zelfs het bezit van 3 auto's of meer komt steeds vaker voor.

Door deze stijging neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

Om aan deze vraag te kunnen voldoen is het van belang om in ieder geval voor nieuw te ontwikkelen bouwplannen en herstructureringsplannen een parkeernorm te hanteren die aansluit op het autobezit.

Naar verwachting zal de parkeerbehoefte in de periode 2005 – 2010 met ongeveer 20 -25% toenemen. In de voorgestelde normen zit enige marge zodat een toekomstige groei van het autobezit inpasbaar is.

Een parkeernorm geeft het aantal parkeerplaatsen bij een bestemming, bv. een woning, een voorziening etc aan, dat in beginsel bindend is. Alleen gemotiveerd en na gemeentelijke toestemming kan van de parkeernormering worden afgeweken.

Soms is gekozen voor een normering met een bandbreedte. Per situatie kan bepaald worden welke norm binnen de bandbreedte het meest geschikt is ( bepalende factoren zijn bijvoorbeeld de aanwezigheid van een openbaar vervoer halte, de bereikbaarheid per fiets, de uitwisselbaarheid met parkeerplaatsen in de directe omgeving etc.)

In deze nota zijn tevens normen opgenomen voor fiets en scootmobiel parkeren. Voor de normen van de fietsparkeervoorzieningen zijn de landelijke richtlijnen gehanteerd.

## Doel van de nota Parkeernormen.

Het is gebruikelijk om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen normen voor het parkeren te hanteren, die aansluiten op de te ontwikkelen functie. Deze normen dienen te waarborgen dat de toekomstige ontwikkeling in haar eigen parkeerbehoefte kan voorzien.

Naast een goede ruimtelijke inpassing van de parkeervoorzieningen draagt een op de toekomstige parkeerbehoefte afgestemde norm in positieve zin bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de (woon)omgeving en voorkomt parkeerhinder en onnodige verkeersbewegingen. Indirect draagt dit weer bij aan de leefbaarheid van bepaalde gebieden.

Bij het beoordelen van een bouwplan wordt dan ook gekeken of voldoende in de “eigen” parkeerbehoefte wordt voorzien. Dit kan zijn door het realiseren van parkeervoorzieningen in het openbare gebied en op eigen terrein of combinaties hiervan.

Dit kan zijn door het realiseren van parkeervoorzieningen in het openbare gebied en op eigen terrein of combinaties hiervan.

Naast de veel gebruikte CROW-normen (Centrum voor regelgeving en Onderzoek in de Grond- Water- en wegebouw en de Verkeerstechniek) hanteren gemeenten ook normen, die zijn toegesneden op de plaatselijke situatie. De in deze nota voorgestelde Capelse parkeernormen zijn afgeleid van de CROW-normen.

De keuzes worden in de nota verder onderbouwd. Tevens is in de bijlage bij de nota de Capelse norm vergeleken met die van vergelijkbare (deel) gemeenten. De voorgestelde Capelse norm is gemiddeld iets ruimer dan die van de beschouwde (deel)gemeenten.

Het uiteindelijke doel van de Nota is dat de hierin vastgelegde normen vooraf aan ontwikkelende partijen als gemeentelijke eisen worden meegegeven.

In een aantal situaties zijn in het bestemmingsplan al parkeernormen opgenomen en zullen deze, wanneer de nieuwe ontwikkeling in het bestemmingsplan past, moeten worden gerespecteerd.

Ook in die situatie verdient het aanbeveling om, in het geval de norm van het bestemmingsplan lager ligt dan de voorgestelde norm, toch te bezien of in overleg met de ontwikkelende partij de norm kan worden aangehouden of benaderd.

Daar waar in toekomstige bestemmingsplannen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, zullen de in deze Nota voorgestelde normen als voorwaarden in het nieuwe bestemmingsplan worden opgenomen, dan wel in de ruimtelijke onderbouwing in het kader van een vrijstelling ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De onderstaande normen in deze nota zijn van toepassing op nieuwbouw met inbegrip van herstructurering (sloop, gevolgd door nieuwbouw, eventueel in combinatie met functieverandering).

Bij herinrichting van het openbare gebied wordt de aanwezige parkeercapaciteit als norm aangehouden, zijnde het minimale aantal parkeerplaatsen, dat na herinrichting in het betrokken gebied moet worden teruggebracht.

## Parkeernormen Capelle aan den IJssel

Wonen	
Studenten	0,3 pp per woning/kamer
Starters koop / huur < 85 m <sup>2</sup>	1,3 pp per woning
Woningen koop / huur > 85 m <sup>2</sup> < 100 m <sup>2</sup>	1,5 pp per woning
Woningen koop / huur > 100 m <sup>2</sup>	1,8 pp per woning
Woningen > 100 m <sup>2</sup> binnen een straal van 400 meter van een metrostation. (ca. 5 min. lopen)	1,5 pp per woning
Aanleun appartementen (koop/huur)	0.8 pp per woning
Bejaarden (niet zelfstandige woonvorm)	0,5 pp per woning
Zorgcentrum (Verpleeghuis / verzorgingshuis)	
Privé-ruimte verzorgingshuis	0,2 pp per wooneenheid
Privé-ruimte verpleeghuis	0,2 pp per wooneenheid
Personeel / Ondersteuning	1,0 pp per 150m <sup>2</sup> bvo
Dagopvang / Dagverzorging	1,0 pp per 100m <sup>2</sup> bvo
Commerciële zorgfuncties	2,0 pp per 100m <sup>2</sup> bvo
Kinderhospice	1,0 pp per 100m <sup>2</sup> bvo

Bovenstaande parkeernormen zijn inclusief 0,3 pp voor bezoekers. Bezoekers parkeren moet altijd als een openbaar toegankelijke parkeerplaats worden aangelegd.

Voor het gedeelte van de parkeernorm boven de 1,0 parkeerplaats per woning kan de gemeente op de volgende manier bijdragen:

- Inzet van een overschot aan parkeerplaatsen in de directe nabijheid.
- Realisatie van parkeergelegenheid gefinancierd uit de grondexploitatie

Parkeren op privaat terrein

Privé-parkeerplaatsen bij de woning worden in vergelijking met openbare parkeerplaatsen slechter benut. Privé-parkeerplaatsen zijn over het algemeen niet uitwisselbaar met andere

gebruikers. Garages krijgen soms een andere functie dan het stallen van de auto, bijvoorbeeld berging, woon of hobbyruimte. Daarom worden privé- parkeerplaatsen op eigen terrein niet volledig meegerekend bij de parkeernormering. Geclusterde (collectieve gebouwde) parkeervoorzieningen onder bijvoorbeeld een appartementengebouw worden wel één op één meegeteld in de parkeernorm mits deze niet afsluitbaar zijn.

Het onderzoekscentrum CROW ( Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) geeft in de publicatie van juni 2003 de volgende aanbevelingen voor het meetellen van parkeerplaatsen op eigen terrein:

Type parkeerplaats	Rekenfactor in parkeernorm
Tuinparkeerplaats	0,5
Oprit min 5.5 m zonder garage	1,0
Garage met oprit van minimaal 5,5 m	1,0
Garage zonder oprit	0,5
Garage met dubbele oprit ( min 4,5 m breed en 5,5 m lang)	1,8

Kantoren	
Kantoren (met balie functie) Norm provincie: 1 parkeerplaats per 5 werknemers. Omdat het aantal werknemers bij de start van de planvorming nog niet bekend is, is deze norm vertaald in 1 parkeerplaats per 100 m2 bvo. Fysiek moet er minimaal ruimte zijn (op eigen terrein) voor 1 parkeerplaats per 50 m2 bvo	2.0 pp per 100m2 bvo

Bedrijven	
Bedrijven	2.0 pp per 100m2 bvo

Detailhandel	
Doe het zelf zaken	3.0 pp per 100m2 bvo
Tuincentrum	2.0 pp per 100m2 bvo
Grootschalige detailhandel	6.0 pp per 100m2 bvo
Warenmarkt	3.0 pp per 100m2 bvo

Sportvoorzieningen	
Sportschool	4.0 pp per 100m2 bvo
Overige sportaccommodaties	2.5 pp per 100m2 bvo
Zwembad	10.0 pp per 100m2 bassin
Voetbalcomplex	20.0 pp per voetbalveld
Golfbaan	7.0 per hole
Overige sportvelden	20.0 pp per ha. netto terrein
Manege	0.5 pp per box
Tenniscomplex / Racketcenter	2.0 pp per baan
Bowlingbaan	2.0 pp per baan
Snookercentrum	2.0 pp per tafel
Schietvereniging	6.0 pp per 100m2 bvo
Recreatie-inrichtingen, - complexen	5.0 pp per 100m2 bvo

<b>Wijkgebonden voorzieningen</b>	
Kleuter en lagere school	1.0 pp per leslokaal (excl Kiss& Ride)
Middelbare school	1.0 pp per leslokaal
Gymnastiekzaal	2.0 – 2.5 pp per 100m2 bvo
Sportzaal	2.0 – 2.5 pp per 100m2 bvo
Kerk met (overwegend) wijkfunctie	0.2 pp per zitplaats
Gezondheidscentrum	2.0 pp per 100m2 bvo (min 3 pp per praktijk)
Café	7.0 – 10.0 pp per 100m2 bvo
Hoofdwinkelgebieden, stadsdeelcentra, wijk(buurt)centra	4.0 pp per 100m2 bvo
Grootschalige detailhandel	4.0 – 8.0 pp per 100m2 bvo

<b>Overige voorzieningen</b>	
Avondschoon	0.8 pp per student
Scholen HBO	5.0 – 7.0 pp per leslokaal 20.0 pp per collegezaal
Kinderdagverblijf	1.2 pp per 100m2 bvo
Verenigingsgebouw	3.0 pp per 100m2 bvo
Bibliotheek	1.0 pp per 100m2 bvo
Dansschool	4.0 pp per 100m2 bvo
Theater	0.4 pp per zitplaats
Maatschappelijke dienstverlening	2.4 pp per 100m2 bvo
Benzinestation / garage	2,0 pp per 100m2 bvo
Kerk lokale en regionale functie	0.2 pp per zitplaats
Ziekenhuis	1.2 pp per bed of Norm college Ziekenhuisvoorzieningen
Begraafplaats / uitvaartcentrum	15.0 - 30.0 per gelijktijdige begrafenis
Volkstuin / nutstuin	0.3 pp per kavel
Schooltuin	1.0 pp per begeleider
Discotheek	6.0 pp per 100m2 bvo
Museum galerie	1.0 pp per 100m2 bvo
Restaurant	12.0 - 14.0 pp per 100m2 bvo
Hotel	1.0 pp per kamer
Vergader en congresruimte	6.0 pp per 100m2 bvo

Bij meerdere functies in een gebied worden de openbare parkeerplaatsen vaak dubbel gebruikt.

Bij dubbel gebruik altijd uitgaan van de maatgevende periode.

(bij winkels met woningen is dat de koopavond)

## Fiets- en scootmobiel parkeren

Volgens het bouwbesluit dat per 1 januari 2003 van kracht is, is het niet meer verplicht om in een woning een bepaald percentage bergruimte op te nemen dat van buitenaf bereikbaar is. Om de mogelijkheid om (brom) fietsen en scootmobiele te stallen bij de woningen te waarborgen wordt er een stallingsnorm opgenomen in het gemeentelijk beleid.

Er zijn twee mogelijkheden:

1. per woning is tenminste één, van buiten de woningtoegankelijke, afsluitbare bergruimte aanwezig, waarvan de vloeroppervlakte ten minste 3,5 m<sup>2</sup> is en van waarvan de breedte ten minste 1,5 m en de hoogte boven die oppervlakte ten minste 2,1 m is.
2. per woning is tenminste een overdekte stallingsmogelijkheid voor 2 fietsen aanwezig in een gemeenschappelijk overdekte stallingsvoorziening maximaal 50 meter van de woning.

De ontwikkelaar / bouwer is meestal vrij om te kiezen voor één van deze twee mogelijkheden. Een uitzondering geldt voor seniorenwoningen en aanleunwoningen. Hier is optie 1 verplicht met als bijkomend criterium dat de drempelhoogte maximaal 20 mm mag zijn. Dit om de berging scootmobiel- en rolstoelvriendelijk te houden.

Voor het stimuleren van het gebruik van de fiets is de aanwezigheid van voldoende fietsparkeervoorzieningen van groot belang. Hiervoor worden de landelijke richtlijnen van het CROW gehanteerd. (ASVV2004)

Functie	Fietsparkeerplaatsen
Ziekenhuis	14-40 per 100 bedden
Verpleeghuis	5-15 per 100 wooneenheden
Theater	20-25 per 100 bezoekerscapaciteit grootste zaal
Bioscoop	25-30 per 100 bezoekerscapaciteit grootste zaal
Discotheek	25-35 per 100 bezoekers topdag
Kinderdagverblijf	1- 3 per 10 kinderen
Basisschool	30-40 per 100 leerlingen
Voortgezet onderwijs	60-70 per 100 leerlingen
Hoger onderwijs	40-60 per 100 leerlingen
Buurt / wijkwinkelcentrum	6- 8 per 100 m <sup>2</sup> bvo
Sporthal	35-45 per 100 bezoekerscapaciteit
Sportveld met tribune	20-30 per 100 bezoekerscapaciteit
Zwembad	15-20 per 100 m <sup>2</sup> wateroppervlak
Recreatiegebied	20-40 per 100 bezoekers topdag
Kerk / Moskee	5-15 per 100 kerk / moskeegangers
Museum	1- 3 per 100 bezoekers



# Toelichting

## Algemeen

Voor nieuw te ontwikkelen bouwlocaties die niet passen in het vigerende bestemmingsplan zal de parkeernorm zoals staat aangegeven in deze parkeernota worden gehanteerd.

## Wonen

De parkeernorm voor wonen staat aangegeven in het bestemmingsplan. Per bestemmingsplan kunnen de normen behoorlijk verschillen. Voor een deel komt dit doordat ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan een andere parkeernorm werd gehanteerd. Soms is er sprake van een parkeernorm gekoppeld aan de typologie van de woning en soms is de norm gekoppeld aan de financieringscategorie (goedkoop, middel, duur).

Uit klachten en parkeertellingen blijkt dat op verscheiden plaatsen in Capelle zich parkeerproblemen voordoen. Hier liggen verschillende oorzaken aan ten grondslag. Mogelijke oorzaken zijn:

- toename van het autobezit
- de destijds gehanteerde parkeernorm was te laag
- parkeerdruk van kantoren in de omgeving
- parkeerdruk van voorzieningen in de directe omgeving
- niet of slecht gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein. Het oneigenlijke gebruik van parkeergelegenheid op eigen terrein ( bijvoorbeeld doordat de tuinparkeerplaats omgevormd wordt tot tuin of dat de garage voor andere doeleinden wordt gebruikt) levert een extra druk op de parkeergelegenheid in het openbare gebied.
- parkeergarages die sociaal onveilig zijn, leiden tot slecht gebruik en dus tot een hoge parkeerdruk op de parkeerplaatsen in het openbare gebied.
- hoger gemiddeld autobezit per woning
- eenzijdige leeftijdsopbouw bewoners. (bijv. veel gezinnen met 'volwassen' kinderen)
- loopafstanden worden onaanvaardbaar geacht
- caravans / campers die tijdelijk parkeerplaatsen bezet houden.
- bedrijfsauto's die tijdelijk parkeerplaatsen bezet houden
- fout parkeren waardoor bijvoorbeeld twee parkeerplaatsen door één auto bezet worden

## Zorgcentrum (Verpleeghuis / verzorgingshuis)

De ASVV 2004 gaat uit van een norm van 0.5 per wooneenheid (aandeel bezoekers 65 %) Ten aanzien van de aanleunappartementen en de bejaarden woningen (niet zelfstandige woonvorm wordt een zelfde parkeernorm gehanteerd.

Naar de mening van de directie van de Vijverhof / d'Amendelhof is de norm 0.5 per wooneenheid niet realistisch. Bewoners in de leeftijdscategorie van 85 tot 101 hebben geen rijbewijs. Ten aanzien van bezoekers parkeren is op basis van ervaring niet meer dan 0.05 parkeerplaats per wooneenheid noodzakelijk.

In deze nota wordt uitgegaan van 0.2 parkeerplaats per wooneenheid.

## Werken

Tot voor kort viel het parkeerbeleid op werklocaties die vanaf eind jaren tachtig werden ontwikkeld onder de kaders van het landelijke ABC-locatiebeleid. Capelle aan den IJssel telde volgens de definitie van dit ABC-beleid alleen B-locaties en C-locaties.

De parkeernormering bij B-locaties werd gesteld op 1 parkeerplaats per 5 werkzame personen ofwel 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo (kantoor) ruimte.

De parkeernorm op C locaties bedraagt 1 parkeerplaats per 2 werknemers ( 50m<sup>2</sup> bvo).

De gemeente Capelle aan den IJssel heeft in haar parkeerbeleid voor B- locaties tot nu toe altijd een wat ruimere normering toegepast.

In de wijk Fascinatio is de norm 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo opgenomen in het bestemmingsplan (conform de eis van de Provincie).

Bij de bouwaanvraag voor het ontwikkelen van een kantoor of bedrijfsruimte in dit gebied, moet een buitenruimteplan ter goedkeuring aan het kwaliteitsteam worden voorgelegd. In dit plan moet worden aangetoond of een norm van 1 pp per 50 m<sup>2</sup> bvo ook inpasbaar is. Door ontwikkelaars wordt een norm van 1 pp per 50m<sup>2</sup> BVO ervaren als een minimum norm. Dit komt vooral doordat alternatieve vervoermiddelen nog onvoldoende concurrerend zijn om het autogebruik onder de werknemers in Capelle terug te dringen.

### Sportvoorzieningen

Voor de parkeerbehoefte bij sportvoorzieningen moet een onderscheid gemaakt worden in sportparken, recreatiegebieden en sportaccommodaties in de wijken. Ook moet men zich realiseren dat de bepaling van het aantal parkeerplaatsen deels is gebaseerd op het principe van uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen bij elkaar opvolgend gebruik van voorzieningen. Over het algemeen zijn de parkeervoorzieningen bij sportaccommodaties voldoende.

### Wijkwinkelcentra

De parkeercapaciteit bij wijkwinkelcentra was tot dusverre voor een belangrijk deel afgestemd op de omvang en de trekkracht van de supermarkten. De laatste jaren heeft zich een ontwikkeling voorgedaan van schaalvergroting en verruiming van de openingstijden. Deze is van invloed op de parkeerbehoefte. De minimumnorm van 4 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> bvo is van toepassing voor hoofdwinkelgebieden, stadsdeelcentra en wijk (buurt)centra. Bij grootschalige detailhandel moet rekening worden gehouden met een norm van min 5 tot maximaal 8 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> bvo.

### Centrumgebied

Het centrumgebied (stadshart) is bij uitstek de plaats waar sprake is van een mix van woningen, winkels kantoren en overige voorzieningen. Het parkeerbeleid in dit gebied kenmerkt zich door een meervoudig gebruik van het beschikbare parkeerareaal. Mede als gevolg daarvan kon per voorziening een relatief lage parkeernormering worden toegepast. Om inzicht te krijgen in het totaal benodigde aantal parkeerplaatsen in het instrument parkeerbalans ontwikkeld. Met dit instrument wordt voor elke voorziening de parkeerbehoefte op meerdere tijdstippen bepaald. Bij elkaar opgeteld ontstaat inzicht in de spreiding van de parkeerbehoefte over de dag en dagen van de week en kan het maximum aantal benodigde parkeerplaatsen worden vastgesteld.

### Gehandicaptenparkeren

Gehandicaptenparkeerplaatsen worden toegewezen op basis van medische indicatie en ondermeer een parkeeronderzoek bij de woning.

Bij woningen worden gehandicaptenparkeerplaatsen zo dicht mogelijk (afhankelijk van de medische indicatie en de fysieke mogelijkheden) bij de woning gesitueerd.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn voor houders met een gehandicaptenparkeerkaart vrij uitwisselbaar. Gehandicaptenplaatsen op kenteken zijn daarentegen in het geheel niet vrij uitwisselbaar.

Bij de planvorming dient nadrukkelijk de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen te worden meegenomen.

Bij openbare voorzieningen en winkelcentra worden een of meerdere algemene gehandicaptenparkeerplaatsen ingericht de ASVV 2004 (CROW) geeft aan dat voor grote (openbare) parkeerterreinen en –garages een verhouding geldt van een aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen.

Bij de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen is de situering van de parkeerplaatsen van belang, dit in verband met het ruimteaspect (goede mogelijkheden voor het in- en uitstappen).

### Vrachtwagenparkeren

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is voor bepaalde dagen en tijdstippen een verbod opgenomen voor het parkeren van voertuigen, die bepaalde afmetingen te boven gaan, anders dan op de daarvoor aangewezen wegen of parkeerterreinen. Als gevolg van de bepaling in de APV zijn in de afgelopen jaren, bij besluit, diverse parkeerterreinen en wegen aangewezen waar het parkeren van grote voertuigen is toegestaan. Het aantal parkeerplaatsen voor grote voertuigen werd bepaald op basis van een algemene norm namelijk:

1 vrachtwagenparkeerplaats per 300 woningen.

Tellingen in de gemeente Zoetermeer hebben uitgewezen dat een norm van 1 vrachtwagenparkeerplaats per 500 woningen beter overeenkomt met de benodigde capaciteit. Voorgesteld wordt om het benodigde aantal vrachtwagenparkeerplaatsen op basis van tellingen te bepalen.

Bijlage  
Vergelijking parkeernorm voor wonen met omliggende gemeenten

	Capelle aan den IJssel	Rotterdam (parkeernorm grondgebied deelgemeente Alexander)	Zoetermeer	Nieuwegein
	concept parkeer- nota 2005	parkeernota 2004	parkeernota 2005	Informatie 2004
Studenten (koop / huur)	0,3	0,3		0,3
Starters (koop / huur) < 85 m2	1,3	Huur 0,95 Koop 1,47	0,9	1,2
Woningen (koop / huur) > 85 m2 <100 m2	1,5	Huur 1,31 Koop 1,54	Eengezinswo. huur 1,35 Eengezinswo. koop 1,40	
Woningen (koop / huur) > 100 m2	1,8	Huur 1,69 Koop 1,80	Grondgebonden woningen 1,5 tot 1,75  Appartementen 1,1 tot 1,3	1,65
Aanleun koopappartementen	1,0		Senioren 0,65	0,8
Aanleun huurappartementen	0,7		Senioren 0,65	0,5
Bejaarden (niet zelfstandige woonvorm)	0,5	0,5	0,4	0,5