

Nota Parkeernormen 2019

Versie 1.0

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 5 november 2019



gemeente
Zuidplas

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Leeswijzer	4
2	Juridisch kader	5
2.1	Parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening	5
2.2	Overgangsregeling voor lopende aanvragen	5
2.3	Beleidsregels algemeen	5
2.4	Bestuurlijke vaststelling	6
3	Gebiedsindeling parkeernormen auto en fiets	7
3.1	De functie van een gebiedsindeling	7
3.2	Gebiedsindeling	7
3.3	Wat is een parkeernorm?	10
3.4	Van parkeerkencijfers naar parkeernormen	10
3.5	De parkeernorm voor woningen	10
3.6	De parkeernorm voor overige functies	12
3.7	Parkeernormen voor bijzondere voertuigen	13
3.8	Elektrisch laden	15
4	Toepassingskader parkeernormen	16
4.1	Rolverdeling tussen gemeente en initiatiefnemer	16
4.2	Verskil toepassingskader auto en fiets	16
4.3	De definitie van een parkeerplaats	17
4.4	Afronding	17
4.5	Parkeervraag en parkeeraanbod	17
4.6	Stap 1 – bepaling van de normatieve parkeerbehoefte	18
4.7	Stap 2 – bepaling van de normcorrectie	18
4.8	Stap 3 – de normatieve parkeeropgave	19
4.9	Stap 4 – oplossen binnen de contouren van de ontwikkeling	19
4.10	Stap 5 – Gebruik private parkeerplaatsen	21
4.11	Stap 6 – Aanvraag ontheffing	22
4.12	Stap 7 – Borging afspraken	23
5	Specifieke situaties	24
5.1	Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop	24
5.2	Specifieke (tijdelijke) activiteiten	24

5.3	Bouwen op een bestaande parkeervoorziening	25
5.4	Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding	25
Bijlage 1 Gebiedsindeling parkeernormen		26
Bijlage 2 Auto- en fietsparkeernormen beknopt		35
Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages		37
Bijlage 4 Kwaliteitseisen fietsparkeren		38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Zuidplas ervaart dat de huidige Beleidsnota Parkeernormen uit 2013 toe is aan actualisatie. In 2018 en 2019 zijn door het CROW nieuwe parkeerkencijfers voor auto en fiets gepubliceerd en doen nieuwe mobiliteitsconcepten zoals deelauto's en deelfietsen hun intrede in Zuidplas. Hiermee houdt de vigerende Nota uit 2013 nog onvoldoende rekening.

De gemeente Zuidplas zet in deze Nota Parkeernormen 2019 in op meer flexibiliteit in de toepassing van kencijfers en parkeernormen door meer gebiedsgerichte en meer doelgroep specifieke normen. Zowel het normenkader (zie hoofdstuk 3) als het toepassingskader (zie hoofdstuk 4) geeft hier invulling aan. Met het benoemde toepassingskader kiest de gemeente ook voor een duidelijke rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer van een nieuwe ontwikkeling of wijziging van bestemming (transformatie).

Met deze Nota Parkeernormen 2019 beschrijft de gemeente Zuidplas het kader ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor fiets (nieuw in het beleid) en auto bij nieuwbouw of transformatieprojecten. De nota is relevant voor iedereen (projectontwikkelaars, woningcorporaties, privé-initiatieven, bedrijven, inwoners) die een omgevingsvergunning 'bouwen' of 'functieveranderingen' aanvraagt waar een parkeercomponent onderdeel van is.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen dat op deze Nota Parkeernormen 2019 van toepassing is. Hoofdstuk 3 bevat de gebiedsindeling waarbinnen de verschillende parkeernormen van toepassing zijn. Verder staat in dit hoofdstuk wat een parkeernorm is en hoe de autoparkeernormen en fietsparkeernormen voor Zuidplas tot stand zijn gekomen. In hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op het toepassingskader parkeernormen. In hoofdstuk 5 zijn specifieke situaties beschreven.

2 Juridisch kader

2.1 Parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening

Op 29 november 2014 is de Reparatiwet BZK 2014 in werking getreden, waardoor de Woningwet is gewijzigd. Deze wijziging heeft ervoor gezorgd dat vanaf 1 juli 2018 de stedenbouwkundige voorschriften, waaronder voor parkeren en laden en lossen, uit de Bouwverordening komen te vervallen. Als gevolg hiervan hebben deze voorschriften geen aanvullende werking meer op bestemmingsplannen en beheerverordeningen.

De gemeente Zuidplas heeft in een aantal bestemmingsplannen een artikel opgenomen waarin wordt verwezen naar de stedenbouwkundige voorschriften van de Bouwverordening. Daarnaast zijn er bestemmingsplannen waarin een eigen regeling is opgenomen met betrekking tot parkeren en laden en lossen en zijn er bestemmingsplannen waarin geen regeling hiervoor is opgenomen.

Om een gemeente dekkende regeling te hebben voor parkeren en laden en lossen is dit bestemmingsplan 'Parapluherziening Parkeren' op 24 april 2018 vastgesteld. Het doel van dit bestemmingsplan is om een uniforme regeling vast te stellen die dynamisch verwijst naar het parkeerbeleid. Hiermee kan de gemeente bij nieuwbouwplannen of functieveranderingen plannen toetsen aan het geldende parkeerbeleid.

2.2 Overgangsregeling voor lopende aanvragen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente de nieuwe parkeernormen niet van toepassing zijn op bestaande bouwplannen waarvoor:

- een verkavelingsplan is vastgesteld met aantallen parkeerplaatsen;
- reeds contractueel bindende afspraken over parkeren zijn gemaakt met initiatiefnemers.

Het staat initiatiefnemers vrij om in deze gevallen wel te kiezen voor toepassing van de nieuwe normen.

Als een van bovenstaande gevallen zich voordoet, kan dat een reden zijn om van de parkeereis af te wijken. Ze zijn daarom aan te merken als afwijkingsmogelijkheid. Een contractpartij kan slechts een beperkte tijd beroep doen op deze regeling. Het is daarom ook waarschijnlijk dat deze overgangsregeling bij een herziening van deze nota wordt verwijderd wanneer alle contractueel afgesproken projecten zijn gerealiseerd.

2.3 Beleidsregels algemeen

De Nota Parkeernormen 2019 heeft het karakter van een beleidsregel. De Nota stelt de kaders waaronder betreffende parkeren het college van burgemeester en wethouders medewerking verleent aan ruimtelijke ontwikkelingen die een nieuwe parkeerbehoefte genereren of een verandering in de parkeerbehoefte veroorzaken.

Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (artikel 2.1, eerste lid onder a, van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht) worden via de dynamische planregels uit het paraplubestemmingsplan dwingend aan de parkeernormen en bijbehorende uitvoeringsregels getoetst. Maar ook aanvragen omgevingsvergunning voor handelen in strijd met het bestemmingsplan worden beoordeeld aan de hand van de parkeernormen en bijbehorende uitvoeringsregels. Dit geldt ook voor de zogenaamde 'kruielgevallen'.

Ieder initiatief dat aan de 1:1 aan de uitgangspunten van de parkeernormen uit Bijlage 2 voldoet, kan in beginsel rekenen op een positief advies van de vakgroep verkeer.

Voor grootschalige projecten die een forse investering kennen kan de dekking van de parkeereis voor auto- en fietsparkeren een heel specifiek onderdeel van een project worden. Een lagere

dekking van de eis kan, als afwijking op de reguliere regel, aan het college voor besluitvorming worden voorgesteld, mits er een goede, toetsbare onderbouwing aan ten grondslag wordt gelegd. De parkeereisen kunnen worden berekend met gebruikmaking van 'beïnvloeding (andere wijze van vervoer), benutten (dubbelgebruik), reguleren (Blauwe zone/ vergunningparkeren) of huren/ kopen/ bouwen (anterieure overeenkomst). In deze volgorde van benadering! Hierbij dient als voorwaarde te worden beschreven op welke wijze wordt omgegaan met 'bezoekersparkeren' en met draagvlak voor de toekomstig bewoners en gebruikers.

2.4 Bestuurlijke vaststelling

De beleidsuitgangspunten met parkeernormen en uitvoeringsregels van onderhavige Nota worden door de gemeenteraad vastgesteld. Wijziging van deze nota binnen de vastgestelde beleidsuitgangspunten en het toepassen van onderbouwde afwijkingen op de eisen en de inzet van de Bijzondere beleidsregel uit 2.4, is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.

Hardheidsclausule

Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer gemotiveerd niet aan de gestelde parkeeropgave kan voldoen, kan het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking of vrijstelling van de parkeeropgave toe te staan. Zoals hierboven gesteld kan het dagelijkse bestuur van de gemeente Zuidplas ervoor kiezen om bij grootschalige projecten, zoals de ontwikkeling van 'Middengebied' de bijzondere beleidsregel onder de gestelde voorwaarden in te zetten.

De hardheidsclausule baseert zich op artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de inherente afwijkingsbevoegdheid. Hier wordt al een voorschot genomen op het toekomstige beleid waar het nieuwe omgevingsrecht geldt. Aanvragers van een nieuw initiatief óf wijziging van een bestemming mogen een motivatie indienen om aantoonbaar te kunnen gaan voor invulling van een lagere parkeereis. Het college van burgemeester en wethouders besluit of afwijking is toegestaan.

3 Gebiedsindeling parkeernormen auto en fiets

3.1 De functie van een gebiedsindeling

In deze Nota wordt voor de auto- en fietsparkeernormen een gebiedsindeling gehanteerd die in het algemeen geldt voor de gehele gemeente Zuidplas. Het doel ervan is dat gebiedsgericht gewerkt kan worden aangezien parkeren in bijvoorbeeld de winkelgebieden een ander afwegingskader kent dan in buitengebieden aan de rand van de dorpen, waar meer ruimte is.

Per gebied is sprake van een ander bereikbaarheidsprofiel, een ander voorzieningenniveau en een ander aanbod aan alternatieve vervoerwijzen zoals het openbaar vervoer.

Op basis van de hier gehanteerde specifieke gebiedsindeling zal per gebied gedifferentieerd worden betreffende de hoogte van de parkeerkencijfers en de wijze waarop deze wordt toegepast.

3.1.1 Gebiedsgerichte differentiatie in parkeernormen

De hoogte van de parkeernormen wordt in deze nota gedifferentieerd naar gebieden. Hierbij is de gebiedstypologie met adressendichtheid bepalend. In het centrum van een dorp gelden andere parkeernormen dan in perifere woonwijken. In algemene zin geldt dat bij de bepaling van de parkeernormen rekening wordt gehouden met de autoafhankelijkheid van toekomstige gebruikersgroepen. Deze autoafhankelijkheid wordt met name ingegeven door:

- De kwaliteit en kwantiteit van het (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- De kwaliteit van fietsroutes en beschikbaarheid van fietsparkeervoorzieningen;
- De aanwezigheid van parkeerregulering;
- De nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen en zorgvoorzieningen.

3.1.2 Differentiatie in het toepassingskader

Het hanteren van een gebiedsindeling maakt het mogelijk om het toepassingskader zoals dat nader is omschreven in hoofdstuk 4 ook daadwerkelijk gebiedsgericht te maken. Dit houdt bijvoorbeeld in dat auto- en fietsparkeernormen in centrumgebieden op een andere wijze worden toegepast dan de auto- en fietsparkeernormen in aan het centrum grenzende woonwijken of in perifeer gelegen woonwijken aan de rand van het dorp. Daarnaast kan, in specifieke gevallen, de bijzondere beleidsregel worden ingezet bij grootschalige projecten.

3.2 Gebiedsindeling

In Bijlage 1 wordt de gebiedsindeling per dorp weergegeven voor de te hanteren parkeernormen en het toepassingskader. In de gebiedsindeling wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende gebieden (Zone A, Zone B en Zone C). De gebiedsindeling die wordt gehanteerd is:

- Zone A, een (centrum)gebied met een relatief lage autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:
 - een goede, lees geregelde OV bereikbaarheid met opstapplaatsen met een verbinding naar minimaal 1 treinstation (Nieuwerkerk aan den IJssel);
 - de aanwezigheid van goede aaneengesloten fietsinfrastructuur waarover de gebruiker snel van a naar b kan en goed toegankelijke fietsstallingen;
 - de aanwezigheid van parkeerregulering (parkeerschijfzone/ vergunningparkeren);
 - een ruim aanbod aan (dagelijkse)voorzieningen op loopafstand.
- Zone B, een gebied in de schil van Zone A, met een gemiddelde/hoge autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:
 - een redelijke, lees geregelde met langere tussenpozen OV-bereikbaarheid met busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 hoogwaardig overstappunt in Zone A;

- de aanwezigheid van goede aaneengesloten fietsinfrastructuur;
 - een voldoende aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen op loop- of fietsafstand.
- Zone C, een gebied met een hoge autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:
 - relatief weinig tot geen openbaar vervoer aanbod in de directe nabijheid;
 - de aanwezigheid van fietsinfrastructuur maar met grotere fietsafstanden naar Zone A;
 - een relatief laag tot geen aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen.

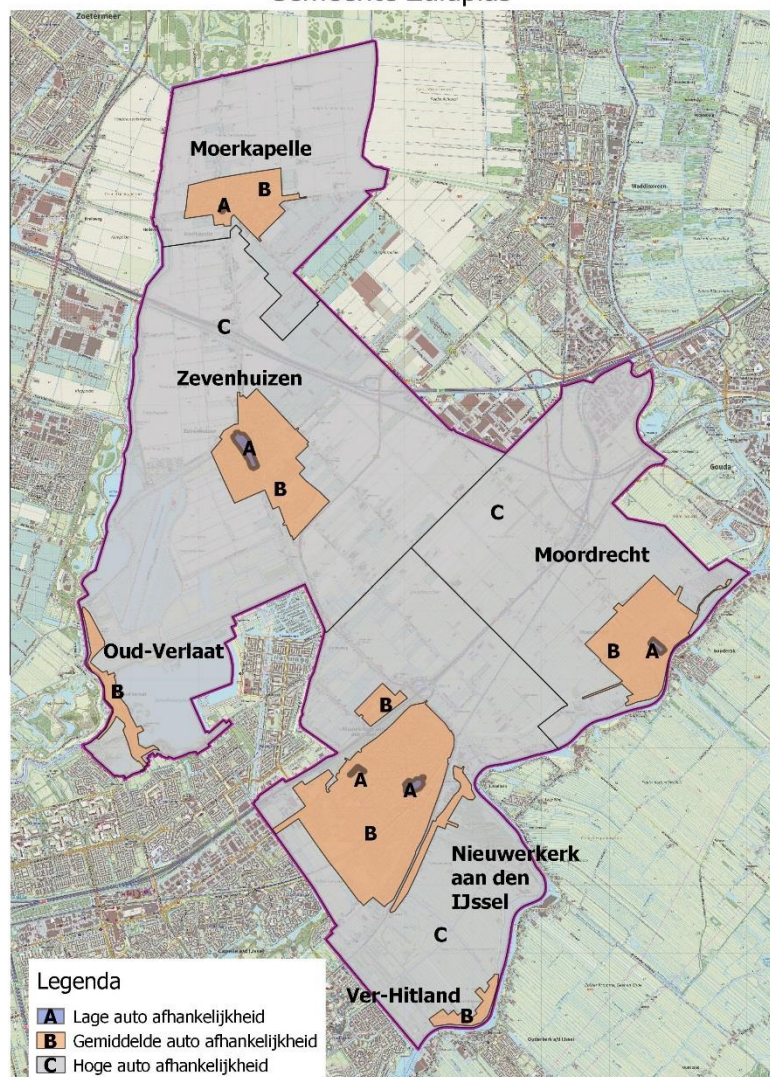
De parkeernormen voor auto zijn een afgeleide van de mate van afhankelijkheid van dit vervoermiddel. Voor de auto zijn de parkeernormen in zone A lager dan in zone B en C. De fietsnormen zijn in alle zones gelijk.

Zo'n gebiedsindeling is voor Zuidplas nieuw. In de Beleidsnota Parkeernormen uit 2013 werd geen onderscheid gemaakt in 3 gebiedstypen.

De kencijferbenadering door het CROW spreekt in een aantal gevallen over ruimere interpretatiemogelijkheden. Daarmee wordt bedoeld dat in voorkomende gevallen er goed aan wordt gedaan om referenties te zoeken, of om een onderzoek in te stellen zodat met de opgedane ervaring/ resultaten een passende eis kan worden gesteld.

Op onderstaande afbeelding is de kaart met de indeling weergegeven (zie ook bijlage 1 voor een vergrote weergave).

Gemeente Zuidplas



Afbeelding 1. Gebiedsindeling auto- en fietsparkeernormen gemeente Zuidplas

Op de afbeelding is te zien dat Zone A (lage auto afhankelijkheid) gevormd wordt door de winkelgebieden van Nieuwerkerk aan den IJssel, Moerkapelle, Moordrecht en Zevenhuizen. Deze zone ligt centraal in de genoemde dorpen en heeft een (goede) OV-bereikbaarheid, is optimaal per fiets bereikbaar en kent een (goed) voorzieningenniveau. Hier zijn de laagste autoparkeernormen en de hoogste fietsparkeernormen van toepassing.

Zone B (gemiddelde/hoge auto afhankelijkheid) wordt voornamelijk gevormd door de overige gebieden in de bebouwde kom van Nieuwerkerk aan den IJssel, Moerkapelle, Moordrecht en Zevenhuizen. Hier is sprake van OV-verbindingen en fietsverbindingen met Zone A.

Zone C (hoge auto afhankelijkheid) wordt gevormd door alle overige gebieden van de gemeente Zuidplas, dus niet zijnde Zone A of Zone B. Deze gebieden liggen op grotere afstand van de winkelgebieden en hebben een relatief lage OV-bereikbaarheid, minder tot geen aanbod aan voorzieningen en een relatief hoog huidig autobezit.

3.3 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. De oppervlakten zijn weergegeven in bruto-vloeroppervlak (m² bvo).¹

De gemeente Zuidplas hanteert parkeernormen voor de auto én voor de fiets. De voorliggende Nota vormt het toetsingskader op het gebied van parkeren bij een aanvraag om een omgevingsvergunning. Het niet voldoen aan de parkeernorm en/of het bijbehorende toepassingskader, kan één van de weigeringsgronden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning zijn. Dit geldt zowel voor het niet voldoen aan de autoparkeernormen als het niet voldoen aan de fietsparkeernormen.

3.4 Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

Als basis van zowel haar autoparkeernormen als fietsparkeernormen kiest de gemeente Zuidplas voor de recent in 2018 geactualiseerde auto parkeerkencijfers van het CROW en de in 2019 geactualiseerde fietsparkeerkencijfers van het CROW-Fietsberaad. De kencijfers voor auto zijn door het CROW opnieuw uitgebracht en eind 2018 gepubliceerd in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. Zuidplas als gehele gemeente is in de classificering van het CROW aangemerkt als een "matig stedelijke" gemeente (tussen 1.000 en 1.500 adressen per km²).

De kencijfers van het CROW worden vervolgens gedifferentieerd naar gebiedstypen (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied). Zuidplas hanteert voor Zone A de kencijfers uit het gebiedstype 'centrum', voor Zone B de kencijfers van het gebiedstype 'overig bebouwde kom' en voor Zone C de kencijfers van het gebiedstype 'buitengebied'.

Per gebiedstype worden de parkeerkencijfers van het CROW weergegeven met een bandbreedte (minimum-maximum). Om een keuze te maken binnen deze bandbreedtes laat de gemeente zich leiden door onder andere de voorzieningen in het gebied en de alternatieven vervoerwijzen als fiets en OV. Een bouwinitiatief dicht bij een station Nieuwkerk aan den IJssel of een bouwinitiatief buiten bebouwde kom bij Oud-Verlaat vragen om een verschillende hoeveelheid parkeervoorzieningen. Voor functies hanteert Zuidplas voor de auto het uitgangspunt dat voor Zone A geldt het gemiddelde van de bandbreedte. Voor Zone B en Zone C geldt de bovenkant van de bandbreedte van de CROW-kencijfers.

Ook de fietsparkeerkencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, bandbreedtes. Op basis van de beleidsdoelen om het fietsgebruik in Zuidplas verder te stimuleren en fietsvoorzieningen te faciliteren hanteert Zuidplas in alle gebieden de hoogste fietsparkeerkencijfers omdat Zuidplas de inwoners wil verleiden om (meer) te fietsen door goede voorzieningen aan te leggen. Goede fietsverbindingen en fietsparkeervoorzieningen acht de gemeente hierbij van groot belang.

In Bijlage 2 is de volledige lijst van auto- en fietsparkeernormen Zuidplas opgenomen.

3.5 De parkeernorm voor woningen

In Zuidplas worden in de dorpen veel verschillende soorten woningen gebouwd. Om de verschillende woningtypen te categoriseren wordt onderscheid gemaakt in niet gestapelde en gestapelde woningen, die verder zijn onderverdeeld in oppervlakte (in m² bvo). De meeste woningen in Zuidplas vallen onder deze categorieën (gestapeld of niet gestapeld en in omvang variërend van < 40 m² bvo tot > 150 m² bvo).

¹ In de NEN-norm NEN2580 wordt aangegeven hoe deze oppervlaktematen worden bepaald.

Doelgroepgerichte woningnormen

Naast de parkeernormen voor de in Zuidplas algemeen voorkomende woningtypen (gestapeld of niet gestapeld en van een bepaalde grootte), wordt ook een aantal woon-doelgroepgerichte parkeernormen benoemd. Deze parkeernormen zijn specifiek benoemd voor woningen of wooneenheden die bewoond worden door een specifieke woondoelgroep en houden rekening met hun autobezit. Een korte nadere toelichting van de woningen of wooneenheden die bewoond worden door een specifieke woondoelgroep volgt hierna.

1-kamer appartement

Een woning – ook wel studio genoemd - die bedoeld is voor bewoning door 1 persoon waarbij de kamer fungeert als woon- en slaapkamer en voorzien is van een keukenhoek. Aanvullend is er een aparte, tot de woning behorende ruimte aanwezig met een douche en toilet. Ook arbeidsmigranten maken vaak gebruik van dit soort woningen.

Kamerverhuur

Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke toegang bereikt kan worden zonder eigen voordeur en waarbij de bewoner afhankelijk is van één of meer gemeenschappelijke dagelijkse voorzieningen (keuken, douche en/of toilet) buiten die woonruimte.

Gemeenschappelijke ruimte

Als er sprake is van een gemeenschappelijke ruimte ten behoeve van bewoners van één of meerdere woningen en die ruimte heeft niet als functie een dagelijkse voorziening (keuken, douche, toilet), dan wordt deze ruimte (in m² bvo) evenredig toebedeeld aan alle woningen die hiervan gebruik kunnen maken

De parkeernormen voor de woonfuncties zijn in bijlage 2 weergegeven. De parkeernormen in de tabel zijn inclusief het aandeel bezoekers. Volledigheidshalve is het aandeel bezoekers apart benoemd.

De bezoekersparkeernorm voor woningen

In de autoparkeernorm voor woningen zit een deel dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de bewoners. Dat kan bijvoorbeeld visite zijn, mantelzorgers, dienstverleners of serviceverleners. Het aandeel voor bezoekers varieert per gebiedstype. In Zone A is het 0,2 parkeerplaats per woning, in Zone B en Zone C 0,3 parkeerplaats per woning. Daarmee wordt geanticipeerd op de ligging van de woning ten opzichte van de mate van OV- en fietsbereikbaarheid.

Ook in de fietsparkeernorm voor woningen zit een deel dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de bewoners. Het aandeel voor bezoekers is bij alle woningtypen in alle zones gelijk: 1 fiets per woning. Het fietsbezit per huishouden is niet of nauwelijks afhankelijk van de woonlocatie, maar des te meer van de omvang van het huishouden.

Het parkeren voor bezoekers van woningen - van auto en/of fiets- dient in de basis altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten kunnen krijgen tot de voor hen bestemde parkeerplaatsen. Bij gebouwde of afgesloten parkeervoorzieningen kan door middel van toegangscode's of apps de vrije toegankelijkheid voor bezoekers eventueel gewaarborgd worden (mandelige gebieden/ appartementsrecht).

3.6 De parkeernorm voor overige functies

In de hiernavolgende tabellen worden de parkeernormen voor overige functies weergegeven. Daarbij wordt onderscheidt gemaakt in de volgende functiecategorieën:

- Werkgelegenheid
- Winkels
- Ontspanning
- Horeca en verblijfsrecreatie
- Gezondheid
- Onderwijs
- Overig

De benoemde functies zijn overgenomen van het CROW (publicatie 381). Voor functies waarvan in de CROW-publicatie geen melding wordt gemaakt maar waarvoor Zuidplas wel een parkeernorm wenst te benoemen, wordt dat in de hiernavolgende paragrafen expliciet vermeld.

Het kan voorkomen dat voor een functie geen autoparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de parkeernorm gehanteerd te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie of anders de meest recente autoparkeerkencijfers van het CROW.

De fietsparkeerkencijfers van het CROW zijn op dit moment minder gedetailleerd als de parkeerkencijfers voor auto's. Om die reden kan het voorkomen dat voor een te realiseren functie nog geen fietsparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de fietsparkeernorm gehanteerd te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

De bezoekersparkeernorm voor de overige functies

In de auto- en fietsparkeernormen voor overige functies is eveneens een deel opgenomen dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de betreffende functie. Dit deel is weergegeven in de vorm van een percentage (bron: CROW, publicatie 381).

Ook voor het parkeren voor bezoekers van de overige functies geldt dat dit in beginsel altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven dient te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten kunnen krijgen tot de voor hen bestemde parkeerplaatsen. Bij gebouwde of afgesloten parkeervoorzieningen kan door middel van toegangscode's of apps de vrije toegankelijkheid voor bezoekers eventueel gewaarborgd worden.

Parkeernorm: niet van toepassing (n.v.t.)

Bij sommige functies staat de afkorting 'n.v.t.' vermeld. Dit houdt in dat de betreffende functie in de betreffende zone niet wordt voorzien. Zo is het bijvoorbeeld niet de gangbare praktijk dat een bouwmarkt zich vestigt in zone A. Op het moment dat bij een te realiseren functie de parkeernorm 'n.v.t.' vermeld staat maar de functie toch wordt gerealiseerd, wordt de volgende standaard aanpak gehanteerd:

1. Kan voor de te realiseren functie, een parkeernorm worden gehanteerd die van toepassing is op een vergelijkbare functie?
2. Indien 1 niet mogelijk is, kan voor de te realiseren functie de parkeernorm worden gehanteerd die op de functie van toepassing is, in de meest vergelijkbare zone?
3. Indien 1 en 2 niet mogelijk zijn, is maatwerk vereist om een parkeernorm vast te kunnen stellen met nadere onderbouwing.

Parkeernormen Werkgelegenheid

Er is in de hoofdfunctie Werkgelegenheid is onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie, zoals ook in de kencijfers van het CROW. Kantoren met baliefunctie (commerciële dienstverlening) kennen een hogere parkeervraag dan kantoren zonder baliefunctie. Bij de realisatie van kantoorpanden moet goed vastgesteld worden welk type kantoren er zich zullen

vestigen. In de loop van de tijd komt een functieverandering geregeld voor waarbij bijvoorbeeld een kantoor een baliefunctie krijgt en waarbij vaak meer parkeervoorzieningen nodig zijn.

Productiebedrijven, laboratorium, werkplaats en garagebedrijf (excl. Opslag) vallen onder de categorie bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief.

Logistieke bedrijven, glastuinbouw, akkerbedrijf en kleinschalige veehouderijen vallen onder de categorie bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief.

Parkeernormen Ontspanning

Hieronder vallen ook de sociaal/culturele voorzieningen zoals sportvoorzieningen.

Parkeernormen Gezondheidszorg

Bij huisartsenpraktijk en gezondheidscentrum geldt de aanvullende voorwaarde dat voor elke 1 fte huisarts een gereserveerde parkeerplaats binnen de plangrenzen van de ontwikkeling wordt gerealiseerd.

Parkeernormen Onderwijs

In de richtlijnen van het CROW zijn rekenregels opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor Kiss & Ride (Zoen & Zoef) bij basisonderwijs. Deze rekenmethode, waarbij met behulp van diverse parameters de parkeervraag wordt bepaald, wordt doorgaans als lastig ervaren. Daarom heeft Zuidplas ervoor gekozen, afgeleid van de uitkomst van de rekenexercitie van het CROW, hiervoor een norm op te nemen ten behoeve van het aantal te realiseren Kiss & Ride parkeerplaatsen bij basisscholen.

Parkeernormen Overig

Hieronder vallen parkeernormen van overige, niet onder één van bovenstaande functiecategorieën behorende functies weergegeven.

Zoals blijkt zijn van deze overige functies geen functie specifieke fietsparkeernormen benoemd. Hier geldt de eerder benoemde regel dat de fietsparkeernorm gehanteerd moet worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie of een parkeernorm welke op basis van een mobiliteitsprofiel van de functie te wordt bepaald.

3.7 Parkeernormen voor bijzondere voertuigen

Het parkeren van bijzondere voertuigen kan een rol spelen in de wijze waarop aan een nieuwbouw- of transformatieproject eisen worden gesteld. Met bijzondere voertuigen worden onder andere bedoeld:

- Motorfietsen.
- Bromfietsen en snorfietsen (scooters).
- Logistiek verkeer (laden en lossen).
- Auto voor mindervaliden.
- Scootmobielen.

De gemeente Zuidplas kiest er niet voor om voor de bovengenoemde bijzondere voertuigen parkeernormen op te nemen. Dit omdat het zeer lastig is om functie specifiek inschattingen te maken over het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de bovengenoemde bijzondere voertuigen. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat bij functies waar een parkeerbehoefte van bijzondere voertuigen aannemelijk is, de initiatiefnemer hier een bijpassend aantal parkeerplaatsen voor realiseert. Onderstaande uitwerking van het parkeren van bijzondere voertuigen dient derhalve te worden beschouwd als een richtlijn.

Motorfietsen

De gemeente hanteert het uitgangspunt dat de initiatiefnemer een bij de ontwikkeling passend aantal parkeerplaatsen zelf realiseert, binnen de contouren van de ontwikkeling. De aanwezigheid van motorfietsplaatsen maakt geen onderdeel uit van de normatieve parkeeropgave.

Bromfietsen en snorfietsen (scooters)

Ook bij bromfietsen en scooters hanteert de gemeente het uitgangspunt dat de initiatiefnemer een bij de ontwikkeling passend aantal parkeerplaatsen zelf realiseert, binnen de contouren van de ontwikkeling.

De gemeente spreekt haar voorkeur uit om bromfiets- en scooterparkeerplaatsen te integreren met de te realiseren fietsparkeervoorzieningen. De vormgeving van deze parkeerplaatsen is door vrije ruimte te reserveren die passend is voor het parkeren van een bromfiets of scooter.

Laden en lossen

Met name detailhandel- en horecavoorzieningen worden gekenmerkt door een expliciete behoefte aan parkeerplaatsen bestemd voor het laden en lossen van goederen. Een initiatiefnemer is verplicht om het laden en lossen van goederen binnen de contouren van de ontwikkeling te laten plaatsvinden. In verschillende delen van de gemeente zijn in de openbare ruimte parkeerplaatsen bestemd voor laden en lossen aanwezig (verkeersbord E07). Indien het op eigen terrein faciliteren van laden en lossen op overwegende bezwaren stuit (bijvoorbeeld met incidenteel, exceptioneel transport), kan de gemeente gedogen om het laden en lossen te laten plaatsvinden in de openbare ruimte.

Ook bij woningen is door de toename van het doen van aankopen van producten en goederen via internet en het laten thuisbezorgen daarvan, in toenemende mate behoefte aan een 'laad- en los'-parkeerplaats voor leveranciers /bezorgers van deze producten en goederen. Een initiatiefnemer is verplicht om bij een realisatie van meer dan 20 woningen tenminste 1 laad-en-losplaats per woongebouw of woningcluster, voor het afleveren/bezorgen van goederen, binnen de contouren van de ontwikkeling te realiseren.

Indien het op eigen terrein faciliteren van laden en lossen op overwegende bezwaren stuit, kan de gemeente toestemming geven om het laden en lossen te laten plaatsvinden in de openbare ruimte. Voorbeeld hiervan is dat een verhuishagen gedeeltelijk op het trottoir moet staan om overig verkeer voldoende passeerruimte te geven.

Mindervaliden (algemeen)

Bij nieuwe ontwikkelingen sluit de gemeente Zuidplas zich, ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor mindervaliden, aan bij de landelijk richtlijnen van het CROW. Dit houdt in dat bij toekomstig te ontwikkelen openbare voorzieningen en winkelcentra ten minste één algemene gehandicaptenparkeerplaats wordt ingericht, maar met als richtlijn een percentage van tenminste twee procent van de totaal te realiseren parkeercapaciteit². De gemeente Zuidplas stelt op dit moment ook een aparte parkeernota op over gehandicaptenparkeerplaatsen.

Scootmobielen

Voor het parkeren van scootmobielen bij de woning geldt de vigerende regelgeving zoals benoemd in het Bouwbesluit.

De gemeente voert geen parkeerbeleid voor het parkeren van scootmobielen bij bestemmingsfuncties.

² Conform Handboek voor Toegankelijkheid van het CROW

3.8 Elektrisch laden

De gemeente Zuidplas wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven, zoals elektrisch rijden, stimuleren. Daarom wordt van initiatiefnemers geëist dat 5% van de te realiseren parkeerplaatsen – auto én fiets - voorzien zijn van een laadpunt en dat nog eens 5% van de parkeerplaatsen voorbereid dient te zijn om een laadpunt aan te brengen.

Voorbereid houdt in dat de ondergrondse/inpandige infrastructuur al aangelegd is (loze leidingen e.d.) en dat het elektrisch vermogen hierop voorbereid is, zodat, wanneer de behoefte er is, direct een laadpunt kan worden aangesloten. Voor andere innovatieve alternatieven zoals bijvoorbeeld waterstof of zonnecellaadpunten zal indien dit zich voordoet nagegaan worden hoe deze alternatieven het beste gefaciliteerd kunnen worden. Vooralsnog is hier in onderhavige Nota nog geen norm voor opgenomen.

De eis voor elektrisch laden geldt alleen bij een normatieve parkeeropgave van meer dan 20 parkeerplaatsen. Bij bouwinitiatieven met een lagere eis dan 20 parkeerplaatsen, staat het de initiatiefnemers vrij om laadpunten aan te leggen of het verzoek bij de gemeente in te dienen voor laadpunten in de openbare ruimte.

De laadpunten bij parkeerplaatsen binnen de contouren van de ontwikkeling dienen door de initiatiefnemer zelf gerealiseerd te worden. De laadpunten bij parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden door de gemeente gerealiseerd tegen een door de initiatiefnemer hiertoe te betalen vergoeding.

4 Toepassingskader parkeernormen

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Zuidplas komt tot een normatieve opgave en het daarop gebaseerde aantal door de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen (de parkeereis).. De in hoofdstuk 3 benoemde gebiedsindeling en de in hoofdstuk 3 benoemde parkeernormen per functie dienen eenduidig toegepast te worden. De te maken afspraken met de initiatiefnemer over het feitelijk uitvoeren van de vereiste parkeeropgave worden vastgelegd, onder meer in de te verlenen omgevingsvergunning, zo nodig aangevuld met een anterieure overeenkomst.

4.1 Rolverdeling tussen gemeente en initiatiefnemer

De volledige looptijd van nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen kan, van (pre-)verkenning tot realisatie, meerdere jaren bedragen. In dit kader is van belang dat in dit toepassingskader duidelijk is welke rolverdeling van toepassing is tussen de gemeente Zuidplas en de initiatiefnemer.

De initiatiefnemer

De initiatiefnemer van een nieuwbouw- of transformatieontwikkeling is een breed begrip. Met de 'initiatiefnemer' wordt de partij bedoeld die, op het gebied van parkeren betrokken is bij de aanvraag van een omgevingsvergunning en hiervoor de verantwoordelijkheid draagt. De initiatiefnemer levert alle voor parkeren relevante gegevens van een ontwikkeling bij de gemeente aan (zoals het bouwprogramma, aantallen eenheden met bijbehorende oppervlakten in m² bvo, aanwezige gemeenschappelijke ruimten, de parkeerbalans, contracten over oplossing van de normatieve parkeeropgave) die benodigd zijn om door de gemeente een parkeertoets uit te kunnen laten voeren. Bij het indienen van de aanvraag zal door de gemeente getoetst worden of ten behoeve van het parkeren van auto's, fietsen en overige voertuigen alsmede het laden en lossen, is voorzien, conform het vigerende parkeerbeleid.

De gemeente Zuidplas

De gemeente Zuidplas treedt binnen deze beleidsregels op als adviserende en toetsende partij. Hiervoor houdt de gemeente de vigerende beleidsregels als leidraad aan. De belangrijkste aspecten die, op het gebied van parkeernormen in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen worden getoetst zijn:

- of de normatieve parkeeropgave op een duurzame en toekomstbestendige wijze wordt opgelost;
- of de normatieve parkeeropgave ook in de praktijk zal functioneren (hierbij wordt expliciet aandacht besteed aan de wijze waarop het bezoekersaandeel van de opgave wordt opgelost);
- of nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen niet tot extra (ongewenste) parkeervraag en daarmee verhoogde parkeerdruk in de openbare ruimte leiden.

4.2 Verschil toepassingskader auto en fiets

In de basis is de wijze waarop de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast hetzelfde. Zowel voor auto als fiets is het uitgangspunt dat de volledige normatieve parkeeropgave binnen de contouren van de ontwikkeling dient te worden opgelost. Indien het feitelijk onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de normatieve parkeeropgave, dan kan deze ook op andere wijzen worden opgelost. In dit toepassingskader worden voor auto en fiets deze mogelijkheden beschreven.

4.3 De definitie van een parkeerplaats

Waar in deze Nota Parkeernormen 2019 gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform (onder andere bouweisen) '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 ASVV 2012 voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte (langs straten e.d.).

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in of op een fietsparkeervoorziening die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). In Bijlage 4 zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

De inrichting van parkeervoorzieningen wordt door een verkeerskundige van de gemeente Zuidplas beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid.

4.4 Afronding

Bij het berekenen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt pas op het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats:

- bij kleiner dan 0,5 wordt er naar beneden afgerond;
- bij 0,5 of hoger wordt er naar boven afgerond.

4.5 Parkeervraag en parkeeraanbod

In deze Nota Parkeernormen 2019 wordt onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag (hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig?) en het parkeeraanbod (hoe lossen we de parkeervraag op?). De parkeervraag wordt veroorzaakt door verschillende gebruikersgroepen, welke in omvang van functie tot functie verschillen. De gebruikersgroepen bestaan uit vaste gebruikers (bewoners, werknemers) en bezoekers (bezoekers van bewoners, bezoekers van winkelfuncties etc.). Het parkeeraanbod wordt vormgegeven door parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende locaties in, op, onder of rondom een ontwikkellocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen in eigendom van private organisaties of in eigendom van de gemeente Zuidplas zijn.

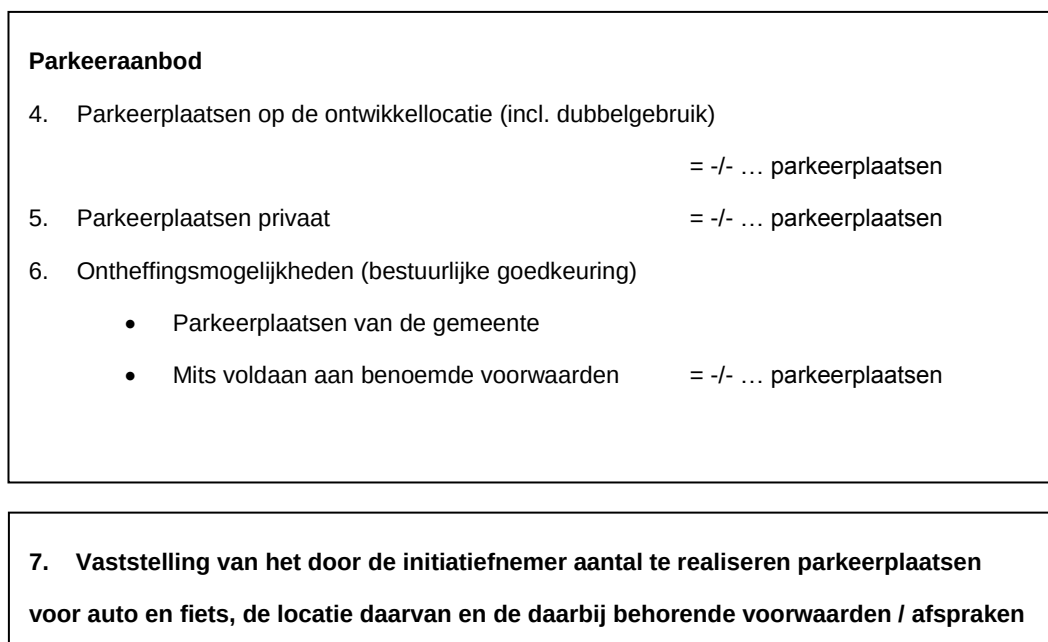
Schematisch weergave toepassingskader

In onderstaand figuur is het toepassingskader opgenomen dat de gemeente Zuidplas hanteert voor zowel auto als fiets. Het toepassingskader kent een bewust gekozen volgorde (stappen). Vanaf paragraaf 4.6 wordt iedere stap van het toepassingskader nader beschreven.

Parkeervraag

1. Bepaling normatieve parkeerbehoefte
 - $\text{Functie A} * \text{parkeernorm A etc.} = + \dots \text{ parkeerplaatsen}$
2. Toepassen normcorrectie voor deelmobiliteit
 - Mits voldaan aan benoemde voorwaarden $= +/- \dots \text{ parkeerplaatsen}$

3. Vaststelling van de normatieve parkeeropgave behorende bij de ontwikkeling (nieuwbouw of transformatie), uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets



Figuur 1 Schematische weergave van het regulier toepassingskader parkeernormen auto en fiets

4.6 Stap 1 – bepaling van de normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt door de initiatiefnemer zelfstandig dan wel in een iteratief proces met de gemeente een bepaling gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de gestelde parkeernormen in deze Nota Parkeernormen 2019 genoemde parkeernormen.

De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door als eerste te bepalen in welke zone (zone A, B of C) de ontwikkellocatie is gelegen. Vervolgens door de betreffende functie (in omvang bepaald door oppervlakte in m² bvo of afgeleide eenheden hiervan) te vermenigvuldigen met de parkeernorm (voor auto en fiets) die van toepassing is voor de betreffende functie.

Een en ander voor kosten van de initiatiefnemer.

4.7 Stap 2 – bepaling van de normcorrectie

In nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernorm(en) die in de voorliggende Nota zijn opgenomen, leiden tot een overschot aan parkeerplaatsen. In de voorliggende Nota is de mogelijkheid opgenomen om een normcorrectie toe te passen als er deelmobiliteit (deelauto's en/of deelfietsen) wordt ingezet, die aantoonbaar leidt tot een verandering van de behoefte aan auto- en/of fietsparkeerplaatsen. De normcorrectie wordt uitgedrukt in een reductiefactor op de parkeervraag.

In alle gevallen geldt dat de normcorrectie slechts van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwd en toetsbaar plan de beoogde oplossing aantoont. Deze onderbouwing dient te bestaan uit:

- Een beschrijving van het beoogde deelmobiliteitsconcept en de wijze waarop dit concept aan de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers van de functie voldoet.
- Zo veel als mogelijk referenties met bijbehorende gegevens van de behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen (incl. een opgave van contactpersonen die geraadpleegd kunnen worden)

- Een definitie van een zogenaamde ‘terugvaloptie’. Er is immers sprake van een risico als de in de onderbouwing gehanteerde argumenten en benoemde uitkomsten zich in werkelijkheid niet gaan aandienen. Met als een mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk kan ontstaan in de openbare ruimte. Om die reden wordt aan de initiatiefnemer een risicobeheersmaatregel gevraagd (terugvaloptie) zodat initiatiefnemer alsnog aan de oorspronkelijke normatieve parkeerbehoefte kan voldoen.

De terugvaloptie bestaat uit een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer doet om het risico van het tekort aan parkeerplaatsen – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken. Inclusief een wijze waarop de risico's (en eventuele restrisico's) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente altijd een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectuering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

In Zone A bedraagt de terugvaloptie 50% van de toegepaste normcorrectie. In Zone B en C bedraagt de terugvaloptie 100% van de toegepaste normcorrectie. Let op, hierbij dient de initiatiefnemer in zijn toetsbare onderbouwing wél een beeld te schetsen van de wijze waarop de volledige parkeereis wordt ingevuld.

De gemeente zal deze onderbouwing zowel inhoudelijk/functioneel als ruimtelijk en juridisch toetsen.

De toe te passen normcorrectie is gelimiteerd

De mate waarin een normcorrectie door toepassing van deelmobiliteit door de gemeente ontvankelijk wordt verklaard is gelimiteerd tot maximaal 10% van totale normatieve parkeervraag. Hierbij wordt uitgegaan van 1 deelauto welke 4 autoparkeerplaatsen vervangt (ruimtebesparing van 3 parkeerplaatsen per deelauto). Voor deelfietsen wordt uitgegaan van een vervanging van 5 fietsparkeerplaatsen door 1 deelfiets (ruimtebesparing van 4 fietsparkeerplaatsen per deelfiets).

4.8 Stap 3 – de normatieve parkeeropgave

De normatieve parkeeropgave is de uitkomst die ontstaat door de omvang van de betreffende functie, zoals een woning, het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bijvoorbeeld in een theater- of bioscoopzaal) te vermenigvuldigen met de bij die functie behorende parkeernorm uit de zone (A, B of C) waarin de functie is gelegen.

Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld.

Aan deze uitkomst wordt – indien van toepassing – de toegepaste, gemotiveerde normcorrectie in mindering gebracht. De normcorrectie kan alleen in mindering worden gebracht indien ook de terugvaloptie is benoemd.

4.9 Stap 4 – oplossen binnen de contouren van de ontwikkeling

Het uitgangspunt in deze Nota Parkeernormen 2019 is dat de normatieve parkeeropgave, zo mogelijk geoptimaliseerd op basis van zogenaamd dubbelgebruik (zie onderstaand kader), binnen de contouren van de ontwikkeling moet worden opgelost. Dit geldt zowel voor de auto als de fiets en zowel voor het aandeel vaste gebruikers van de parkeernorm (zoals bewoners en werknemers) als het bezoekersaandeel.

Het hoofddoel van Stap 4 is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd en dat parkeerplaatsen voldoende toegankelijk moeten zijn, ook voor bezoekers.

Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik

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 voor het aandeel vaste gebruikers (de bewoners) bijvoorbeeld 's nachts maximaal terwijl het aandeel voor bezoekers van bewoners op zaterdagavond maximaal is. Bij een bedrijf of kantoor zal de maximale parkeerbehoefte vooral op doordeweekse dagen 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 alle gevallen 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 komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik. Deelauto's daarentegen dienen weer een eigen, vaste, bij voorkeur goed zichtbare parkeerplek te hebben (voor vindbaarheid).

In Bijlage 3 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment (dagdeel) van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per functie berekend. Door middel van het opstellen van een parkeerbalans op basis van deze aanwezigheidspercentages kan een overzicht worden verkregen van de parkeerbehoefte inclusief uitwisselbaarheid door dubbelgebruik. 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.

Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op de ontwikkelkavel in eerste instantie niet mogelijk lijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op de ontwikkelkavel of aanpassing van het bouwplan (ook financieel) niet mogelijk is. Dit kan leiden tot een afwijzing óf tot het onderbouwd voorleggen van een afwijking aan het college.

Eigen parkeerplaatsen bij grondgebonden woningen

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen bij de functie Wonen wordt bepaald, kan behoorlijk verschillend zijn. Dit is namelijk afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als gedeeltelijke parkeerplaats meetelt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein door middel van een oprit of een garage voor de functie Wonen meetelt aan de aanbodzijde wordt onderstaande tabel 1 gehanteerd.

Parkeervoorziening	Praktisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	1,0	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	2,0	oprit min. 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,0	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,0	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2,0	oprit min. 5,0 meter breed

Tabel 1 Berekeningsaantallen opritten en/of garage bij niet-gestapelde woningen

In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Dit gedrag zal veel minder gebeuren in een gebied waarin het parkeren gereguleerd is. Daarom zal deze tabel alleen worden toegepast in gebieden waar geen sprake is van gereguleerd parkeren.

4.10 Stap 5 – Gebruik private parkeerplaatsen

In Zuidplas zijn verschillende private parkeervoorzieningen aanwezig. Zowel voor de auto als voor de fiets.

Een initiatiefnemer kan in die gevallen dat de normatieve parkeeropgave (incl. dubbelgebruik) aantoonbaar (deels of geheel) niet oplosbaar is binnen de contouren van de eigen ontwikkeling, ervoor kiezen om een gedeelte van de normatieve parkeeropgave in private parkeervoorzieningen op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen.

De gemeente hanteert hierbij verder de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie onderstaand kader);
- De parkeerplaatsen moeten, op ieder moment van de dag, toegankelijk zijn (rekening houdend met de openingstijden van private parkeervoorzieningen). Op het moment dat een parkeervoorziening niet toegankelijk is, vormt de betreffende voorziening geen geschikte parkeeroplossing.
- De parkeerplaatsen moeten langjarig beschikbaar zijn voor de te faciliteren parkeerbehoefte van de te realiseren functie(s). De initiatiefnemer dient 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, de termijn (een periode van tenminste 10 jaar) en de mate van kettingbeding³. Daarnaast dient aangetoond te worden dat het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is ook daadwerkelijk beschikbaar is (rapportage bezetting parkeervoorziening middels data-analyse of parkeeronderzoek).

Alle met het voldoen aan de voorwaarden gemoeide kosten worden betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning.

³ Het kettingbeding is een contractvorm waarmee gemaakte afspraken worden doorgelegd aan opvolgende contractpartijen. Opvolgende contractpartijen zijn door een kettingbeding gebonden aan het contract dat bijvoorbeeld tussen een initiatiefnemer en een eigenaar van een private parkeervoorziening wordt gesloten over gebruik van de betreffende parkeervoorziening. In onderhavige Nota wordt als uitgangspunt gehanteerd dat contracten tussen een initiatiefnemer en een private/commerciële organisatie worden voorzien van een kettingbeding.

Loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden zoals hieronder weergegeven. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges en wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. Vanwege de steeds schaarser wordende ruimte zal in het centrum en in intensief bebouwde gebieden een grotere loopafstand geaccepteerd moeten worden. Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW publicatie. De gemeente Zuidplas streeft ernaar deze maximaal acceptabele loopafstanden bij nieuwe ontwikkelingen toe te passen. Echter, er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen dat afwijken van de maximaal acceptabele loopafstanden legitiem is.

• Wonen (Zone A)	max. 200 meter
• Wonen (Zone B en C)	max. 150 meter
• Werken (Zone A)	max. 600 meter
• Werken (Zone B en C)	max. 350 meter
• Bezoekers (Zone A)	max. 300 meter
• Bezoekers (Zone B)	max. 250 meter
• Bezoekers (Zone C)	max. 200 meter.

De hierboven genoemde maximale loopafstanden gelden niet voor bestaande situaties.

4.11 Stap 6 – Aanvraag ontheffing

Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen binnen de contouren van de eigen ontwikkeling niet mogelijk is en de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd, kan het college van burgemeester en wethouders besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van burgemeester en wethouders de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Om voor ontheffing in aanmerking te komen dient de initiatiefnemer een schriftelijk verzoek in bij het college van burgemeester en wethouders. Dit schriftelijk verzoek moet aannemelijk maken dat redelijkerwijs niet op een andere wijze aan (het resterende deel van) de normatieve parkeeropgave kan worden voldaan, tenzij:

- gebruik wordt gemaakt van gemeentelijke parkeerplaatsen (zie stap 6a).

De initiatiefnemer dient voorafgaand aan de aanvraag van een omgevingsvergunning voor eigen rekening te onderzoeken of ontheffingsverlening mogelijk is. Hetzij door gebruik van restcapaciteit op gemeentelijke parkeerplaatsen hetzij door de gemeente parkeercapaciteit te laten realiseren.

Stap 6a – Gebruik gemeentelijke parkeerplaatsen

Als alle bovengenoemde oplossingen (zie stap 4 en stap 5) echt niet mogelijk blijken, dan kan in overleg met de gemeente onderzocht worden of de resterende parkeervraag in of op gemeentelijke parkeerplaatsen kan worden opgelost. De gemeente Zuidplas beschikt zelf over vele duizenden auto- en fietsparkeerplaatsen gelegen in de openbare ruimte of in gemeentelijke parkeervoorzieningen. In sommige gevallen wordt een gedeelte van deze parkeerplaatsen - op bepaalde tijden - minder intensief gebruikt.

De gemeente hanteert hierbij de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie kader bij paragraaf 4.10);
- De parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze benodigd zijn ook daadwerkelijk beschikbaar (en toegankelijk) zijn. Bij het beoordelen hiervan dient door de gemeente en voor rekening van de initiatiefnemer een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd (ten minste een 0-meting en een herhaalonderzoek/monitorings-onderzoek tijdens de maatgevende dagen en dagdelen van de week). De gemeente zal vervolgens aangeven of de door de initiatiefnemer

benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeeropgave te faciliteren.

Eén van de toetsingscriteria daarbij is dat de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, niet hoger mag uitkomen dan 95% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in Zone A en 85% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in Zone B en C. Deze percentages houden rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen. 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.

- De gemeente behoudt altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op parkeerplaatsen van de gemeente als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, infrastructurele maatregelen, toename van autobezit en gebruik van reeds bestaande functies e.d.).

Belangrijk uitgangspunt daarbij blijft dat daarmee de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft. Als de resterende parkeervraag in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning.

4.12 Stap 7 – Borging afspraken

Wanneer de normatieve parkeeropgave voor een ontwikkeling (zie stap 1 t/m 3) kan worden opgelost (zie stappen 4 t/m 6) dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning aan het onderdeel 'parkeren'.

De resultaten en de daartoe gemaakte afspraken dienen nauwkeurig te worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele overige overeenkomsten (o.a. anterieure overeenkomst), zodat de initiatiefnemer en zijn rechtsopvolger(s) aan de benoemde parkeeroplossing kan worden gehouden.

Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken en om eventueel benoemde terugvalopties te kunnen effectueren.

5 Specifieke situaties

De werkelijkheid van het parkeren blijkt soms weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het erom dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de ontwikkellocatie en de omgeving daarvan er onder lijden. Niemand heeft iets aan projecten met in de toekomst ongebruikte parkeerplaatsen of aan projecten die leiden tot een tekort aan parkeergelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving en in het openbaar gebied.

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

5.1 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij wijziging of sloop van een bestaande functie wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte en parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie (voorafgaand aan de wijziging of sloop).

Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie (< 2 jaar) - voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal - negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.

Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie gelden. De berekening van de 'oude' versus de 'nieuwe' situatie is dus per dagdeel uitgewerkt

Als een gebouw of terrein gedurende een langere periode (ten minste 2 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 twee 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.

Het maatgevend moment is bepalend

Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van een oude functie groter kan zijn dan die van een nieuwe functie, kan de nieuwe functie op bepaalde momenten in de week een hogere parkeerbehoefte genereren dan de oude functie. In die gevallen kan dus niet worden verondersteld dat de nieuwe functie zonder aanleg van extra parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd.

Het is dan geheel afhankelijk van de aard (privaat of openbaar), de omvang (het aantal aanwezige plaatsen) en de beschikbaarheid van aanwezige parkeerplaatsen op verschillende momenten, of de transformatie zonder gevolgen voor de bestaande parkeersituatie kan plaatsvinden.

5.2 Specifieke (tijdelijke) activiteiten

Bij ruimtelijke activiteiten waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar waarbij wel de parkeervraag tijdelijk verandert (bijvoorbeeld bij een evenement) geldt dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte adequaat opvangt en in een mobiliteitsplan/verkeersplan vastlegt. In dit plan dient speciale aandacht te worden besteed aan het parkeren van auto's en stallen van fietsen. Bij evenementen dient de fietsstallingsbehoefte op het evenemententerrein zelf of een gehuurde tijdelijke private of gemeentelijke locatie te worden opgevangen.

Bij evenementen die plaatsvinden op of in parkeervoorzieningen, dienen ten minste ook de voorzieningen voor speciale doelgroepen (mindervaliden) en special voertuigen (elektrisch laden) gecompenseerd te worden.

5.3 Bouwen op een bestaande parkeervoorziening

Bij bouwinitiatieven die gerealiseerd moeten gaan worden op een bestaande parkeervoorziening moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van de bestaande parkeercapaciteit. In principe moet het verlies aan capaciteit binnen het project zodanig worden gecompenseerd dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Met andere woorden: dat de parkeerdruk in de omgeving (loopafstand 300 meter) op het maatgevende⁴ moment in de week onder de 95% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in Zone A en 85% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in Zone B en C uitkomen.

Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichtingen voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente.

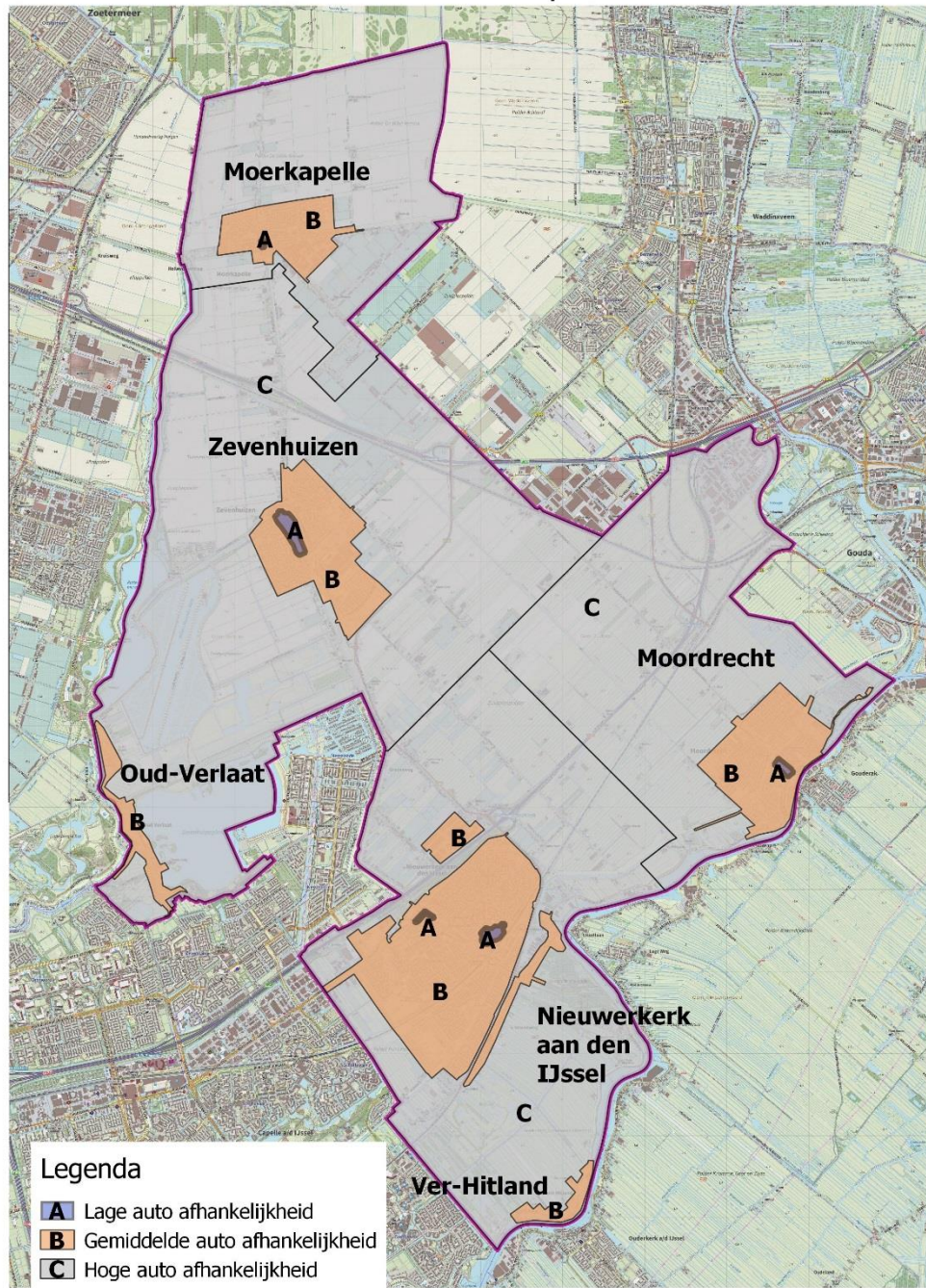
5.4 Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding

Indien de toename van de parkeervraag bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding, maximaal 0,5 parkeerplaatsen bedraagt, dan wordt vrijstelling gegeven, zonder dat hier een financiële bijdrage tegenover staat

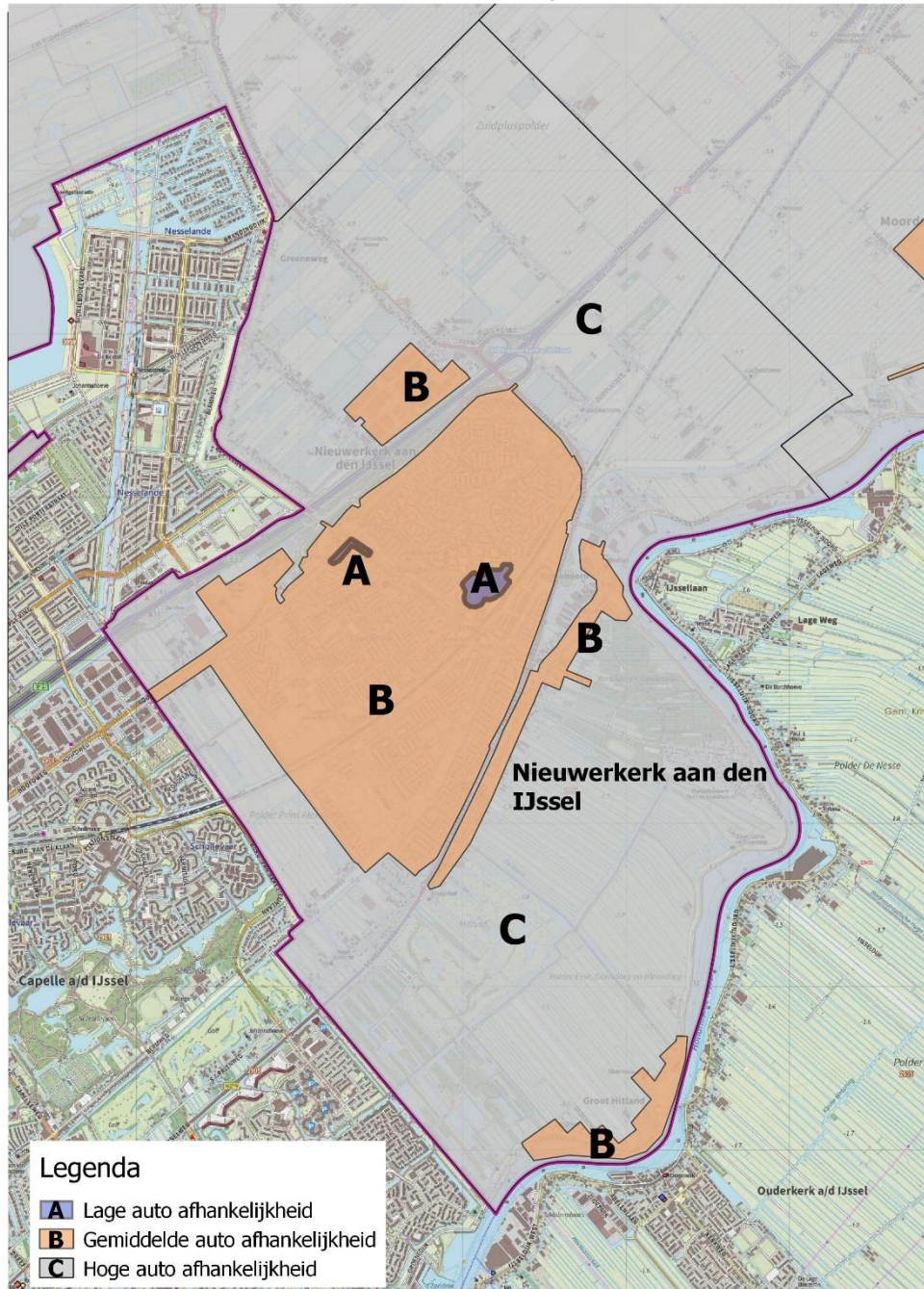
⁴ Het maatgevende moment is de periode (dagdeel) van de week waarop de verschillende functies samen gelijktijdig een maximale parkeervraag hebben.

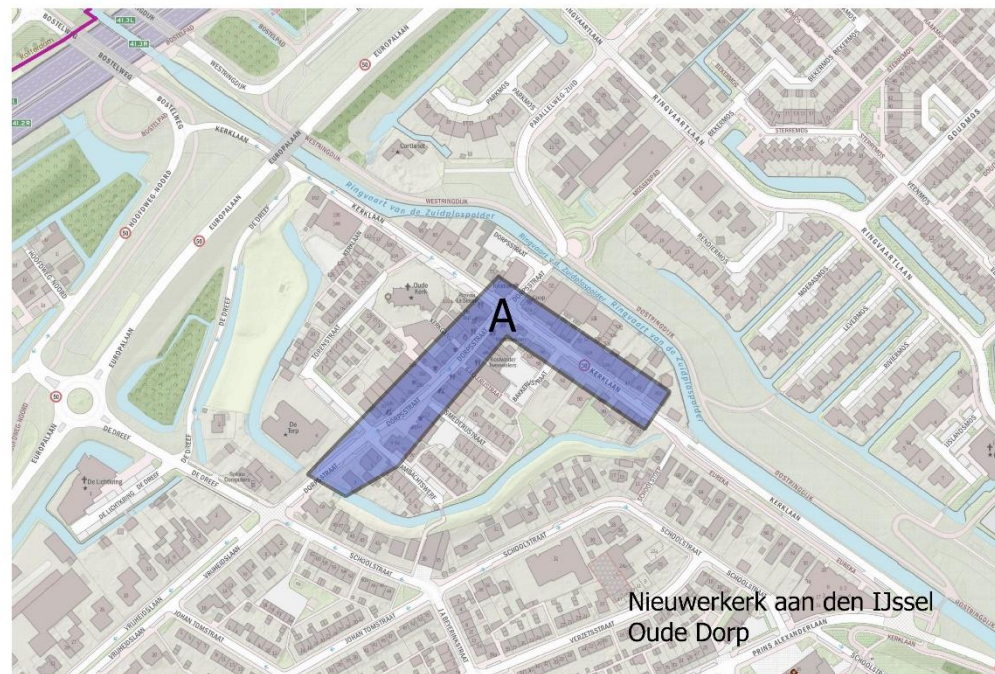
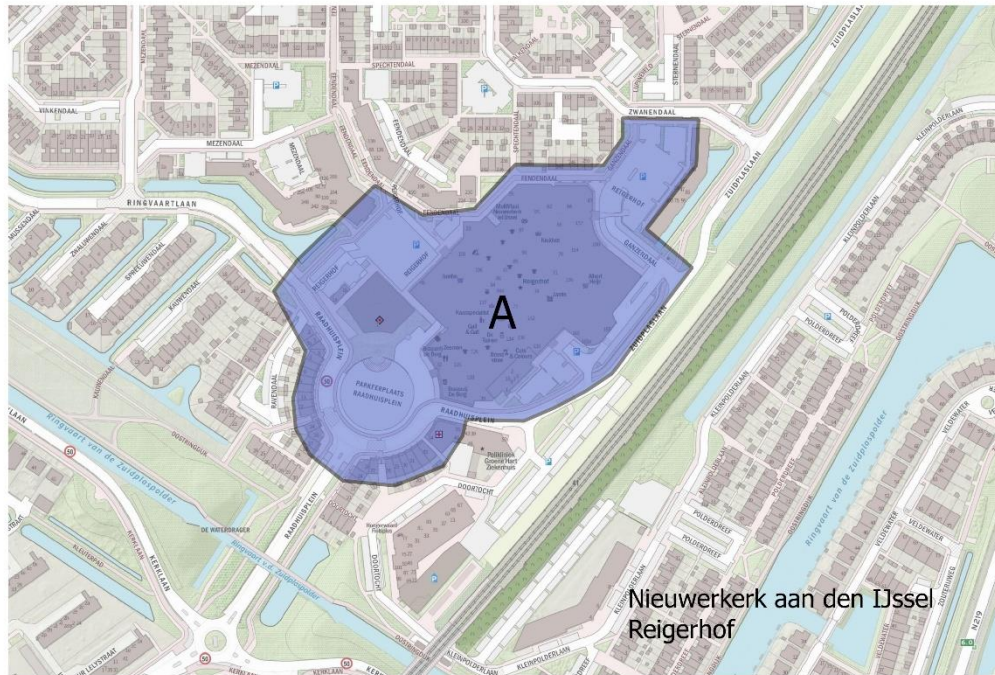
Bijlage 1 Gebiedsindeling parkeernormen

Gemeente Zuidplas

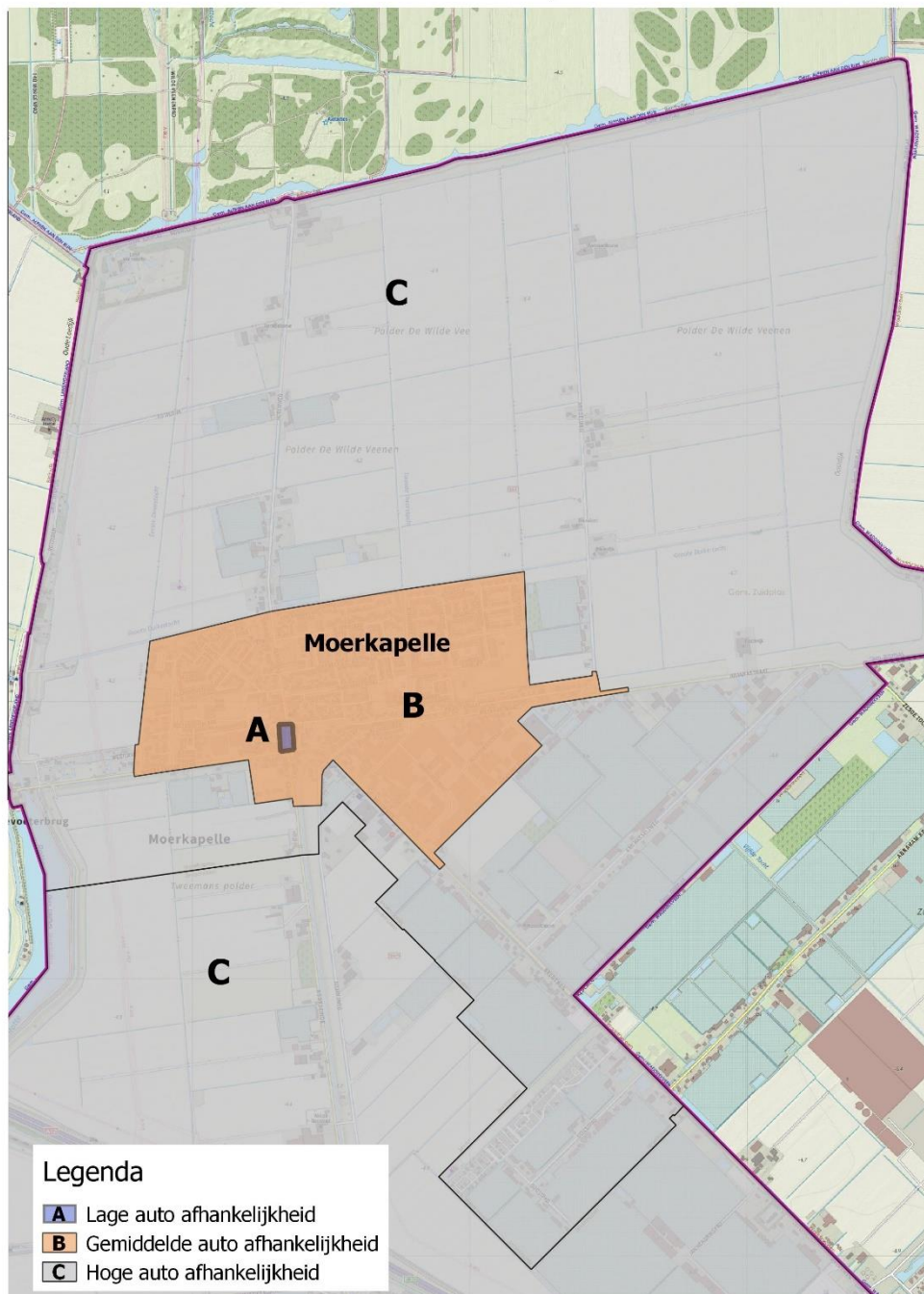


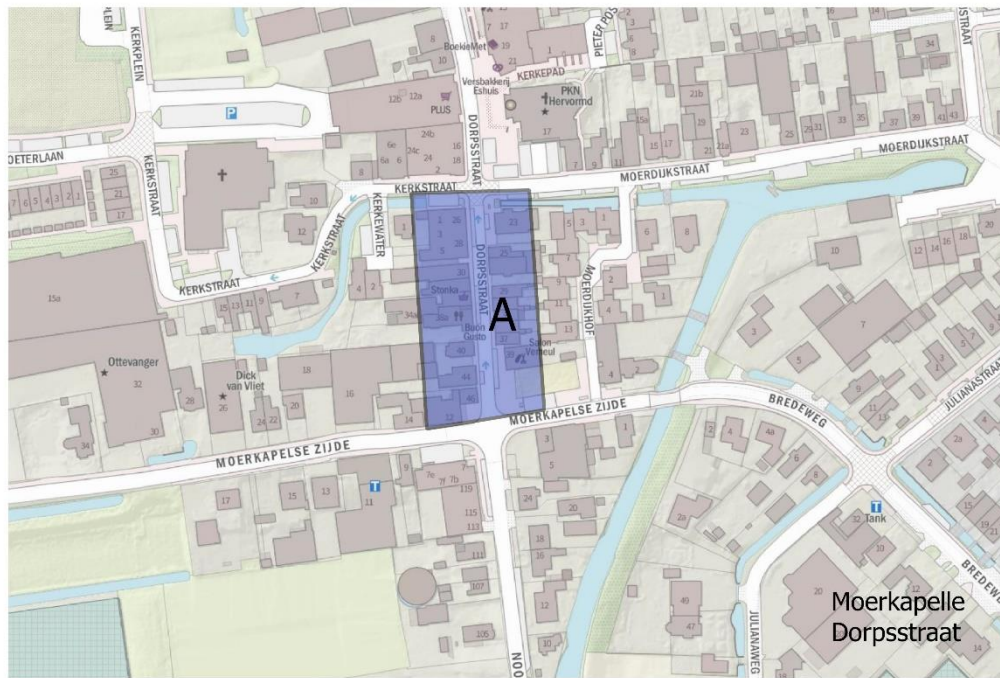
Gemeente Zuidplas



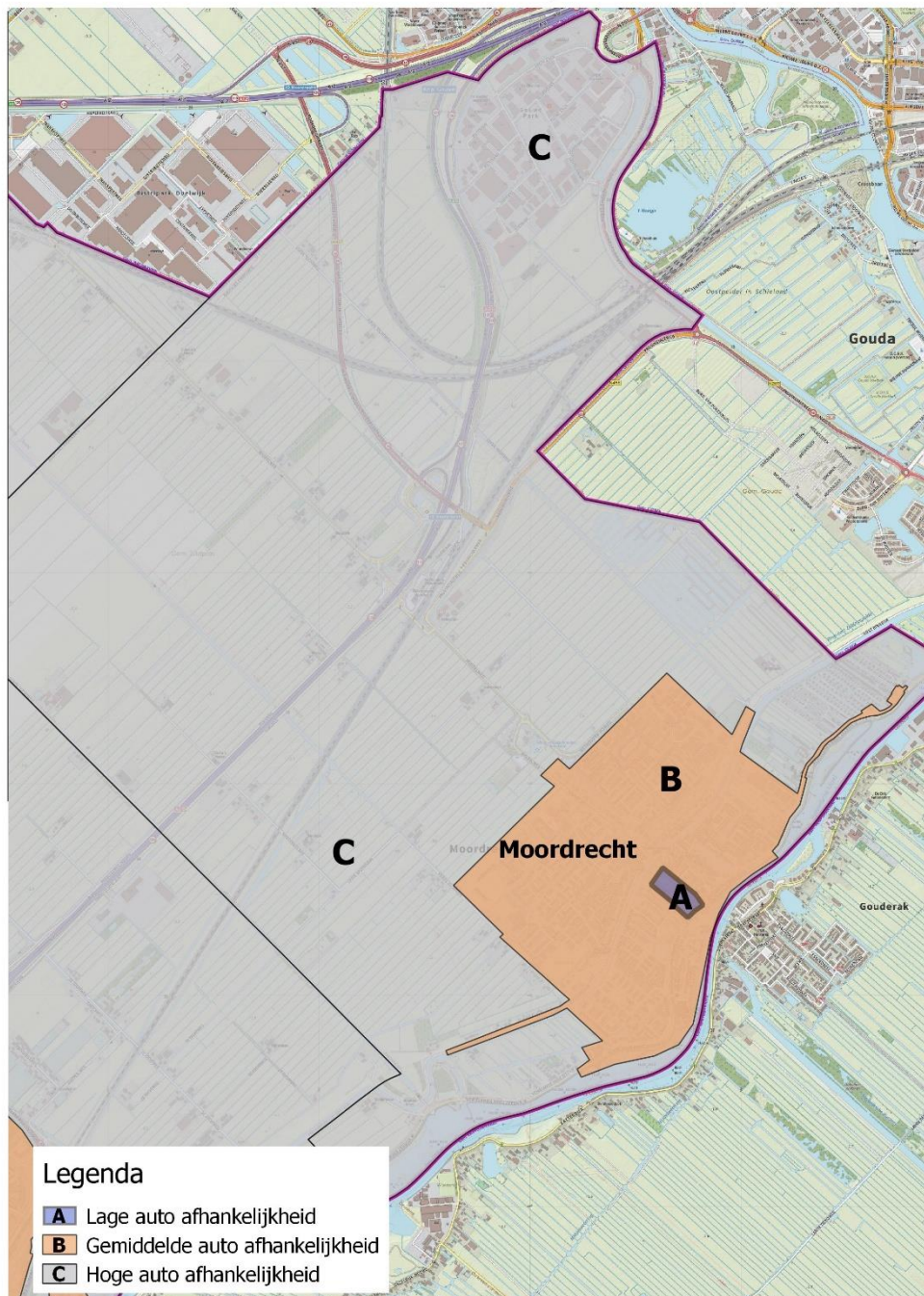


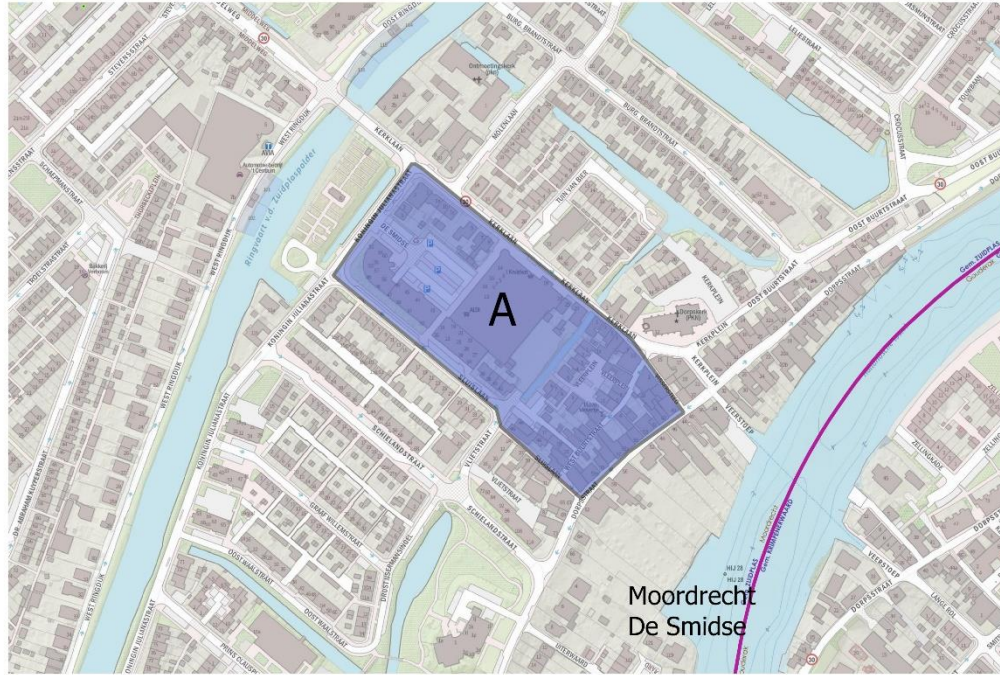
Gemeente Zuidplas



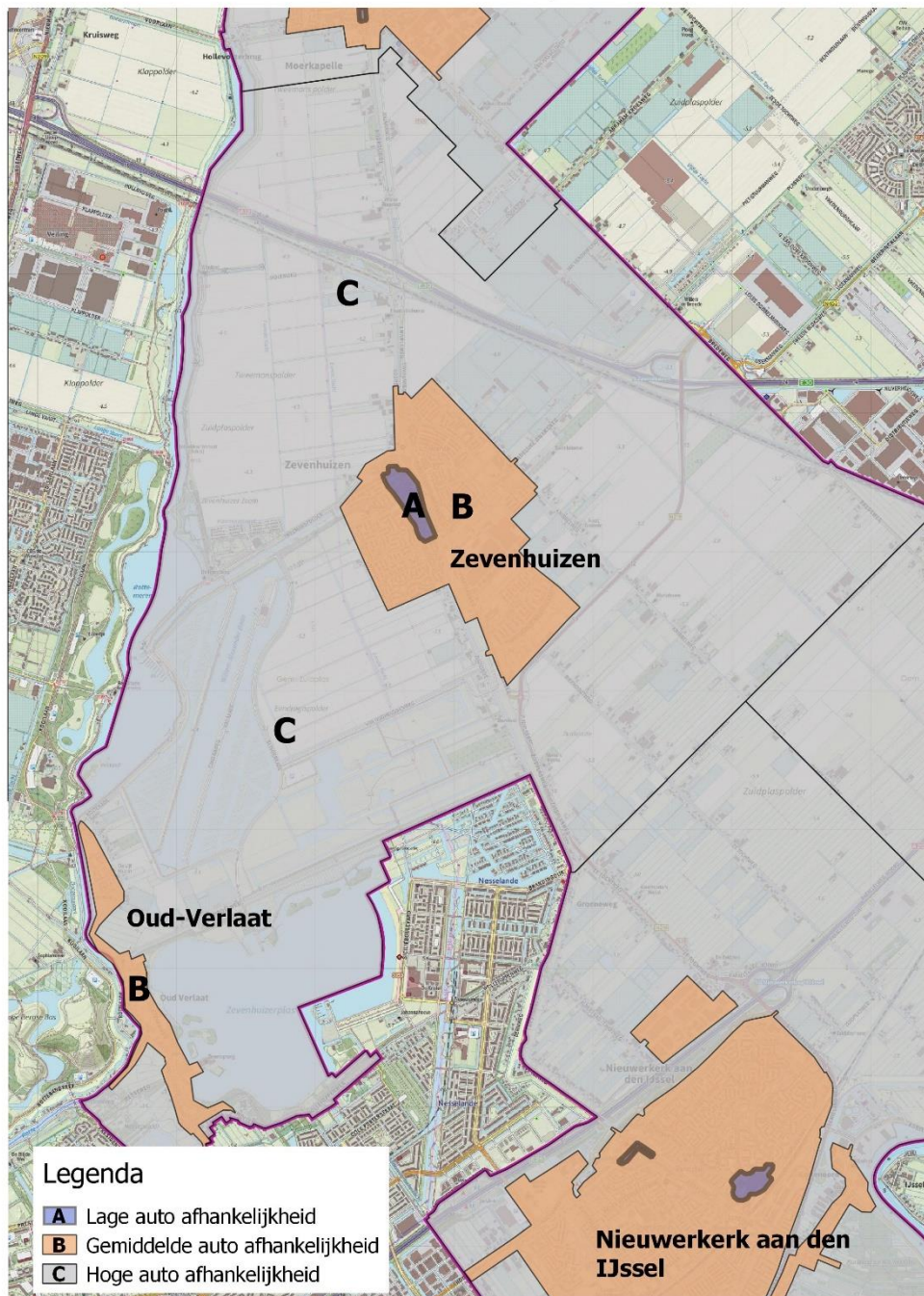


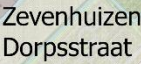
Gemeente Zuidplas





Gemeente Zuidplas





Bijlage 2 Auto- en fietsparkeernormen beknopt

Bijlage 2 is qua opzet een Excelbestand en de uitgebreide versie is als Excel ingevoegd in dit document. In dit tekstdeel staat een beknopte bewerking in Word.

Voor de toepassing van de normen DIENT ALTIJD het uitgebreide Excel document te worden gebruikt.

Zone A = Centrum
Zone B = Rest bebouwde kom
Zone C = Buitengebied



Parkeernormen auto en fiets

					AUTO						FIETS		Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn de eisen uit het vigerend bouwbesluit van toepassing. Het bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden. Vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe omgevingswet en het bijbehorende Besluit Bouwwerken Leefomgeving zullen voor woonfuncties de fietsparkeernormen van toepassing zijn zoals weergegeven in hiernaast weergegeven tabel.
					Zone A		Zone B		Zone C		Zone A/B/C		
Wonen	Type woning	Oppervlakte (bvo)		Eenheid	Parkeernorm		Parkeernorm		Parkeernorm		Parkeernorm		
		van	tot		totaal	aandeel bezoek	totaal	aandeel bezoek	totaal	aandeel bezoek	totaal	aandeel bezoek	
gestapeld	zeer groot	> 120 m2		per woning	1,6	0,2	2,4	0,3	2,5	0,3	5,0	1,0	
gestapeld	groot	90 m2	120 m2	per woning	1,5	0,2	2,3	0,3	2,4	0,3	4,0	1,0	
gestapeld	gemiddeld	70 m2	90 m2	per woning	1,4	0,2	2,2	0,3	2,3	0,3	4,0	1,0	
gestapeld	klein	40 m2	70 m2	per woning	1,3	0,2	2,0	0,3	2,0	0,3	3,0	1,0	
gestapeld	zeer klein	< 40 m2		per woning	1,0	0,2	1,4	0,3	1,6	0,3	2,0	1,0	
niet-gestapeld	zeer groot	> 150 m2		per woning	1,8	0,2	2,6	0,3	2,8	0,3	5,0	1,0	
niet-gestapeld	groot	110 m2	150 m2	per woning	1,7	0,2	2,5	0,3	2,6	0,3	4,0	1,0	
niet-gestapeld	gemiddeld	80 m2	110 m2	per woning	1,5	0,2	2,3	0,3	2,4	0,3	4,0	1,0	
niet gestapeld	klein	50 m2	80m2	per woning	1,3	0,2	1,8	0,3	2,0	0,3	3,0	1,0	
niet-gestapeld	zeer klein	< 50 m2		per woning	1,0	0,2	1,4	0,3	1,6	0,3	2,0	1,0	
overig	sociale huur/goedkope huur	< liberal.grens		per woning	1,3	0,2	2,0	0,3	2,0	0,3	3,0	1,0	
overig	1-kamer appartement (zelfstandig)	< 40 m2		per woning	0,55	0,2	0,8	0,2	0,8	0,2	2,0	1,0	
overig	Kamerverhuur	< 40 m2		per kamer	0,25	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	2,0	1,0	
grondgebonden	Tiny houses	< 50 m2		per woning	0,55	0,3	0,8	0,3	0,8	0,3	2,0	1,0	
overig	Aanleunwoning, serviceflat			per woning	1,0	0,2	1,3	0,3	1,4	0,3	1,0	0,5	

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bijlage 4

Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Er zijn voorbeelden van voorzieningen waar fietsers onvoldoende gebruik van maken, terwijl er in de omgeving toch grote behoefte aan fietsparkeerplaatsen is. De aanwezigheid van een fietsparkeervoorziening is dus geen garantie dat hij goed wordt gebruikt. Er kunnen diverse redenen zijn voor tegenvallend gebruik. 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 een gebouwde voorziening, 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 (zie Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6)

De Leidraad Fietsparkeren gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste 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 voetgangsuitgang 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 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet 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 ze kleineren minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage van de trap.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is 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 verlichtingen 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 Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl voor meer informatie) 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 dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- 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 3000mm 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 100 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 x 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 (vloeiستofdichtheid).