

Parkeernormen Rivium

H 1. Inleiding

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

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

In dit document zijn navolgende onderdelen opgenomen:

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

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

H 2. Overzicht kaders beleid Capelle aan den IJssel, nu en in de toekomst

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

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

H 3. Onderbouwing voorstel aanpassing auto parkeernorm 'Het Nieuwe Rivium'

Geldende parkeernormen en overwegingen voor aanpassingen ervan

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

Bij het toepassen van de geldende normen voor enkele specifieke functies / deelgebieden bleek dat deze normen bijstelling behoeven naar de actualiteit. Een van de gebieden waar dat voor geldt, is Het Nieuwe Rivium. Door de geplande mate van de verstedelijking krijgt de nieuwe wijk andere eigenschappen dan de rest van Capelle aan den IJssel. De beoogde ambitie voor Het Nieuwe Rivium en het daarvoor

gewenste mobiliteitsprofiel leiden tot de vaststelling, dat de landelijke CROW parkeernorm voor hoogstedelijke gebieden meer van toepassing is op Het Nieuwe Rivium dan de geldende gemeentelijke parkeernorm.

Onderbouwing verlaging parkeernormen

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

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

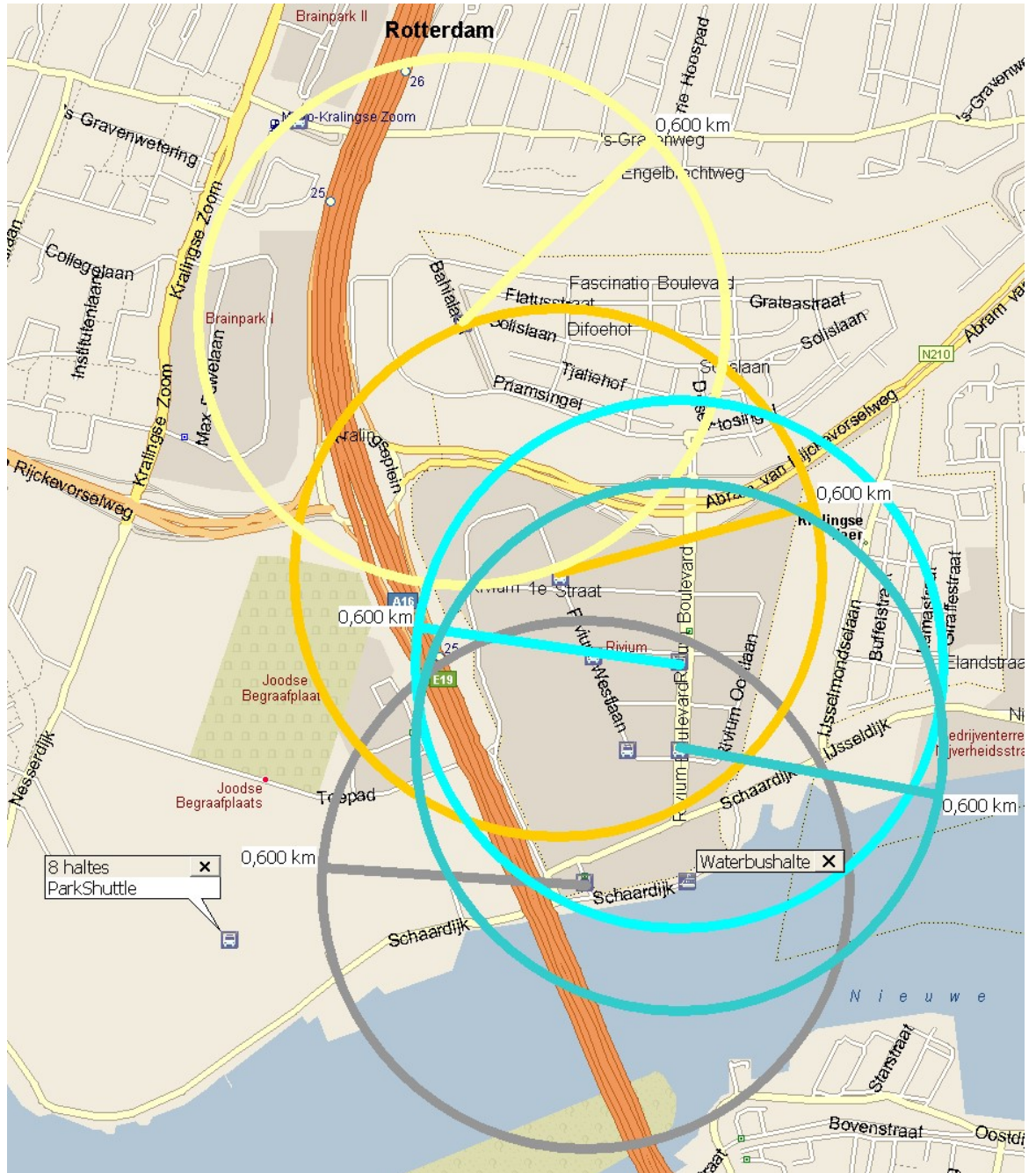
In de volgende situaties kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld.

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

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

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

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



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

- **Extra fietsparkeerruimte:** Als een ontwikkelaar er voor zorgt dat bij een gezamenlijke interne fietsparkeervoorziening meer plaatsen worden gerealiseerd dan beleidsmatig geëist wordt, dan kan de auto-parkeereis met 10% worden verlaagd voor bewoners. Voor elke minder aangelegde autoparkeerplaats moeten minimaal twee extra fietsparkeerplaatsen worden aangelegd;
- **Deelmobiliteit, Mobilityhubs en Mobility as a Service (MaaS):** als bij een ontwikkeling in een parkeergebied voor alle toekomstige gebruikers Deelmobiliteit, Mobilityhubs en Mobility as a Service tijdsbestendig, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, actief beschikbaar wordt gesteld, wordt de auto-parkeereis voor bewoners met maximaal 20% verlaagd. De ontwikkelaar moet aantonen dat dit geborgd is in de huur- dan wel koopovereenkomsten met de gebruikers van deze voorzieningen. Voor een deelauto wordt er van uit gegaan dat één deelauto parkeerplaats vier gewone autoparkeerplaatsen vervangt.



Parkeervoorzieningen EV Ready

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

H 4. Auto-parkeernormen het Nieuwe Rivium

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

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



Werken		Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwd)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobility-hubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Commerciële dienstverlening	kantoor met baliefunctie	per 100 m ² bvo	1,1	20%	20%	10%
	bezoekers		0,3	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	kantoor zonder baliefunctie	per 100 m ² bvo	0,85	20%	20%	10%
	bezoekers		0,05	0%	0%	0%

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

Onderwijs		Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwd)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V/H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobility-hubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Kinderdagverblijf		per 100 m ² bvo	1	20%	0%	10%
basisschool		per leslokaal	0,5	20%	0%	10%

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



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

Sport, cultuur en ontspanning		Eenheid	Zeer sterk stedelijk (rest bebouwde kom)	Verlaging o.b.v. nabijheid H.O.V./H.F.O.V.	Vrijstelling toepassing Deelmobiliteit, Mobility-hubs en MaaS	Vrijstelling extra fietsstalling
Sportschool/fitness		per 100 m ² bvo	3,2	20%	0%	10%
Fitnesscentrum		per 100 m ² bvo	4,3	20%	0%	10%
Bibliotheek		per 100 m ² bvo	0,6	20%	0%	10%
Museum		per 100 m ² bvo	0,9	20%	0%	10%
Bioscoop		per 100 m ² bvo	8,1	20%	0%	10%
Filmhuis/Filmtheater		per 100 m ² bvo	5,0	20%	0%	10%
Theater/Schouwburg		per 100 m ² bvo	7,4	20%	0%	10%
Musical Theater		per 100 m ² bvo	3,0	20%	0%	10%
Casino		per 100 m ² bvo	5,6	20%	0%	10%
Bowling centrum		per 100 m ² bvo	1,7	20%	0%	10%
Dansstudio		per 100 m ² bvo	3,7	20%	0%	10%
Biljart/Snoo-kercentrum		per 100 m ² bvo	0,8	20%	0%	10%



Wellness-centrum		per 100 m ² bvo	8,3	20%	0%	10%
Sauna Hammam		per 100 m ² bvo	5,0	20%	0%	10%
Sporthal		per 100 m ² bvo	2,4	20%	0%	10%
Sportzaal		per 100 m ² bvo	2,4	20%	0%	10%
Tennishal		per 100 m ² bvo	0,3	20%	0%	10%
Squashhal		per 100 m ² bvo	2,5	20%	0%	10%
Zwembad overdekt		per 100 m ² bvo	9,6	20%	0%	10%
Sportveld		per 100 m ² bvo	13,0	20%	0%	10%
Indoor speeltuin (gemiddeld/klein)		per 100 m ² bvo	1,9	20%	0%	10%
Indoor speeltuin (groot)		per 100 m ² bvo	2,8	20%	0%	10%

H 5. Onderbouwing normen Fiets-parkeren

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

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

Onderbouwing 1: bijstelling normen voor niet-woonfuncties

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

Regels voor fietsparkeren zijn niet nieuw. Voor nieuwe woningen schrijft het Bouwbesluit 2012 een (fietsen-)berging voor. Voor niet-woonfuncties zoals kantoren, horeca en winkels, zijn op grond van overgangsrecht de voorschriften uit het Bouwbesluit 2003 nog van kracht. Op grond hiervan moet een te bouwen bouwwerk een stallingsruimte voor fietsen hebben. Deze voorschriften vervallen in 2022. Gemeenten die deze eis willen handhaven en willen borgen dat wordt voorzien in een gebouwde stallingsruimte, dienen daarvoor beleid op te stellen. In deze nota is dit beleid voor deze gemeente uitgewerkt. Door verwijzing in het (paraplu)bestemmingsplan Parkeren naar het vastgestelde beleid, zoals deze nota, kan dit beleid worden toegepast. Zo is het ook voor de niet-woonfuncties verplicht voldoende (in pandige) stallingsmogelijkheden voor deze voorzieningen te realiseren.

De in deze nota gehanteerde fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties wijken af van de normen zoals deze in het Bouwbesluit 2012, op grond van het overgangsrecht, zijn opgenomen. Het is echter ook de bedoeling van de wetgever geweest dat gemeenten hiervoor eigen beleid vaststellen.

De aangepaste fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de CROW kencijfers fietsparkeren, die gepubliceerd zijn in de 'Leidraad Fiets-parkeren' (2010). De CROW kencijfers gelden voor een 'gemiddeld' fietsgebruik. Het fietsgebruik in Capelle aan den IJssel ligt, met 2,1 fietskilometers per dag per inwoner, lager dan het landelijk gemiddelde van 2,9 kilometer per dag per inwoner. Aan bevordering van het fietsgebruik zal in het Programma Mobiliteit verdere aandacht worden gegeven. De gemeentelijke ambitie is om het fietsgebruik voor het Nieuwe Rivium en heel Capelle aan den IJssel te laten groeien.

Aanvullende beleidskeuzes bij deze fietsparkeernormen:

- Bij elke (her)ontwikkeling dienen op eigen terrein voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Kleine projecten tot 600 m² BVO worden ongeacht hun functie standaard vrijgesteld van de fiets-parkeereis. Voor horecafuncties geldt dat projecten tot maximaal 200 m² worden vrijgesteld, in verband met de grote impact op piekmomenten, waardoor je voor de gebruikelijke situatie teveel plaatsen aan zou leggen. Andere (gedeeltelijke) vrijstellingen zijn mogelijk bij dubbelgebruik (meerdere functies maken gebruik van dezelfde voorzieningen op andere tijdstippen) of als binnen acceptabele loopafstand (bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de ingang) structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is. De **norm** door fietsparkeerruimte voor lang-parkeren, langer dan twee uur, (personeel, scholieren, studenten, etc.): moet altijd op eigen terrein, bij voorkeur inpandig, worden gerealiseerd;
- Voor de tabel met (minimum-)normen per functie is aangesloten bij de kencijfers uit de Leidraad Fietsparkeren (CROW, 2010), tenzij uit onderzoek (door de initiatiefnemer) of eerdere ervaring van Capelle aan den IJssel blijkt, dat een andere norm beter aansluit op de werkelijke parkeerbehoefte. Voor niet vermelde functies wordt een soortgelijke functie als uitgangspunt genomen. Als zo'n functie niet voorkomt, is **maatwerk** noodzakelijk;
- Voor scooters, brommers, bakfietsen e.d. is geen afzonderlijke norm gehanteerd. In plaats daarvan wordt als **norm** geëist dat minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen zodanig groot (minimaal 1x2 m¹) wordt uitgevoerd dat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat.

Onderbouwing 2: gemeenschappelijke stalling voor appartementen

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

- Het Bouwbesluit 2012 schrijft bij nieuwbouw van woningen een individuele bergruimte voor van minimaal 5 m², o.a. voor het stallen van fietsen. Voor woningen kleiner dan 50 m² gbo (gebruiksoppervlakte) is in plaats van een individuele bergruimte ook een gemeenschappelijke bergruimte toegestaan van minimaal 1,5 m² per woning. De oppervlakte van de berging heeft geen relatie met de omvang van de woning. Bij grotere woningen is de voorgeschreven berging vaak te klein om alle tweewielers van een huishouden (fietsen, maar ook scooters en brommers) te kunnen stallen;
- Individuele bergingen in appartementencomplexen zijn vaak slecht ontsloten en lastig te bereiken met een fiets. De dagelijks gebruikte fietsen komen dan in de openbare ruimte terecht;
- Bergingen worden voor andere zaken gebruikt, waardoor er geen ruimte overblijft voor de fiets;
- bij bestaande bouw is het voorschrift niet van toepassing. Bij functiewijziging van bestaande bouwwerken naar woningen kan geen fiets-parkeereis gesteld worden.

Ook de eisen voor bergruimten in het Bouwbesluit 2012 sluiten niet altijd goed aan op de behoefte. Deze eisen zijn in het Besluit bouwwerken leefomgeving (de definitieve in werkingtreding moet nog worden vastgesteld), naar het zich laat aanzien, niet gewijzigd. Vanuit de markt komen echter steeds vaker verzoeken om de verplichte bergruimte bij met name appartementengebouwen niet te realiseren. In plaats daarvan wordt voorgesteld om voor fietsen een gemeenschappelijke stallingsruimte te realiseren. Vaak is het voor ontwikkelende partijen goedkoper een gemeenschappelijke stalling te realiseren dan individuele bergingen. Daarnaast is een gemeenschappelijke stalling doorgaans stedenbouwkundig eenvoudiger in te passen.

Verwacht wordt dat bewoners een gemeenschappelijke stalling goed zullen gebruiken voor de (dagelijkse) fiets, in tegenstelling tot een individuele berging. Een gemeenschappelijke stalling moet dan wel goed ontsloten zijn vanaf de weg en er moet een logische routing zijn tussen de weg, de stalling en de woningen. Overigens dienen ook megastallingen te worden voorkomen, omdat ook deze blijken te leiden tot fietsparkeren op straat.¹

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

Onderbouwing 3: waar mogelijk meer fietsruimte bij woningen

Een nadeel van het Bouwbesluit 2012 voor de berging is dat er geen relatie is met de omvang van de woning. Met een berging van 5 m² per woning wordt altijd aan het voorschrift voldaan, maar bij grotere

1) Door grote stallingen te maken ontstaat het effect van onoverzichtelijkheid. Het is beter om de stallingen te compartimenteren.

woningen is dat in de praktijk te klein. De gewenste stallingsbehoefte voor fietsen is in bijgaande tabel opgenomen.

Tabel 1 Fietsparkeernorm bij gebouwde gemeenschappelijke stallingen naar woninggrootte

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

Kanttekening:

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

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

Onderbouwing 4: maak nieuwe autogarages altijd fietstoegankelijk

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

Onderbouwing 5: zorg voor voldoende fietsparkeerplaatsen voor bezoekers

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

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

In tabel 2 is een overzicht opgenomen van de fietsparkeernormen voor verschillende functies.



Tabel 02 Fietsparkeernormen voor diverse functies naar soort

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

H 6. Ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter

Inleiding

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

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

Toegankelijkheid

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

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en);
- De stalling heeft bij voorkeur een 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 1:20, indien het te overbruggen hoogteverschil groter is dan 0,5 meter; een trap heeft een aantrede van 500 mm en een optrede van 210 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 210 mm. De breedte van de treden is altijd minimaal 800 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden; Voor een stalling waarin ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen gestald worden, kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage blijft hierbij echter 1:20, bij een te overbruggen hoogteverschil dat groter is dan 0,5 meter en/of zodanig zijn dat het hoogteverschil doorbakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden;
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, meteen eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat deze kleineren minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage en de hoogte van de trap.

Inrichting en bruikbaarheid

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

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

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

H 7. Kaart parkeernormgebieden

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

