

Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Delft houdende regels omtrent parkeren in het gebied Schieoevers Noord

Inleiding

De Nota Parkeernormen Delft biedt de mogelijkheid om voor bepaalde grootschalige ontwikkelingen een separate parkeervisie op te stellen. Eerder is dit gedaan voor de TU Campus en voor Nieuw Delft. Dit biedt de mogelijkheid om rekening te houden met specifieke kenmerken van de gebiedsontwikkeling en de wijze waarop mobiliteit en parkeren wordt georganiseerd in het gebied.

Bij de toekomstige ontwikkeling van het gebied Schieoevers Noord is een belangrijke rol weggelegd voor de mobiliteitstransitie. Hiervoor is de basis gelegd in het MER Schieoevers Noord inclusief Spelregelkader Schieoevers Noord (door de raad aanvaard op 11 juli 2019) en het Ontwikkelplan Schieoevers Noord (vastgesteld door de raad op 11 juli 2019). De wijze waarop mobiliteit en parkeren in het gebied worden georganiseerd zijn nader uitgewerkt in een mobiliteitsvisie (Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord, bijlage 1). Om het juridisch kader voor parkeren hierop te laten aansluiten is deze separate Parkeervisie Schieoevers Noord opgesteld. Deze parkeervisie, die als nadere uitwerking en wijziging van de Nota Parkeernormen Delft voor het gebied Schieoevers Noord geldt, bevat samen met de Nota Parkeernota Delft de beleidsregels waaraan nieuwe bouwontwikkelingen in het gebied Schieoevers Noord, zoals in bijlage 2 weergegeven, moeten voldoen.

Achtergrond

Ontwikkelplan Schieoevers Noord (2019)

In 2019 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelplan Schieoevers Noord vastgesteld. Het Ontwikkelplan formuleert de leidende kaders vanuit gemeentelijk oogpunt voor een langjarig proces van ruimtelijke verandering en transformatie. Het Ontwikkelplan focust specifiek op Schieoevers Noord, het gebied aan beide zijden van de Schie ten noorden van de Kruithuisweg, gelegen binnen de invloedssfeer van beide stations in Delft en in de directe nabijheid van zowel de historische binnenstad als de TU Delft campus.

Het wensbeeld, waarop het Ontwikkelplan inzet, is Schieoevers Noord in te richten als levendig gemengd stedelijk gebied, waar speciaal ruimte wordt geboden aan de kennisintensieve en innovatieve maakindustrie in Delft. De ambitie is om op ruime schaal arbeidsplekken en woningen in het gebied te realiseren. Daarmee zal Schieoevers Noord een gebied moeten worden, waarin zowel gewerkt als gewoond gaat worden.

De transformatie van Schieoevers Noord naar een levendig en gemengd stedelijk gebied vereist een nieuwe kijk op het gebruik van het gebied en een daarbij passende mobiliteit, ruimtelijke structuur en fysieke inrichting. Voorop staat dat er bij intensivering van het ruimtegebruik en de inzet op functiemenging een verandering noodzakelijk is in de mate van autoafhankelijkheid van Schieoevers Noord. Nabijgelegen provinciale en rijks- ontsluitingswegen staan qua verkeerscapaciteit onder druk. Echter, de gunstige ligging van station Delft Campus binnen het gebied is een voorwaardescheppende conditie die nieuwe vormen van stedelijk gebruik op deze locatie mogelijk maakt.

Het Ontwikkelplan voorziet in een compleet mobiliteitspakket voor Schieoevers Noord. Binnen de integrale visie worden duurzame en schone vormen van mobiliteit gestimuleerd. De ambitie is om een modaliteitsverschuiving te realiseren door in te zetten op lopen, fietsen, (innovatieve vormen van) openbaar vervoer en nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's, mobiliteitshubs, etc.). Het streefbeeld is een overzichtelijke, toegankelijke en goed op de context aangesloten stedelijke omgeving, met maximaal comfort voor fietsers en voetgangers en ruimte voor spelen en ontmoeten.

Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord (2020)

Als onderbouwing van het mobiliteitspakket van het Ontwikkelplan, is de Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord opgesteld. De Mobiliteitsvisie omschrijft hoe mobiliteit in het gebied moet worden vormgegeven en welke randvoorwaarden worden meegegeven bij ontwikkelingen, om de bereikbaarheid te kunnen blijven waarborgen en de ambities te verwezenlijken.

In de Mobiliteitsvisie zijn vier principes uitgewerkt waarmee de mobiliteitstransitie in Schieoevers Noord wordt gerealiseerd:

Principes mobiliteitsvisie Schieoevers Noord:

1. Ruimtelijk concept
 - Hoge dichtheid
 - Mix van werken, wonen en voorzieningen
 - Lage autoparkeernormen
 - Hoge fietsparkeer-normen en -comforteisen
2. Interne hoofdstructuur
 - Aantrekkelijk verblijfsgebied
 - Fijnmazig en comfortabel voetgangersnetwerk
 - Hoogwaardig fietsnetwerk
 - Gescheiden logistieke routes
 - Goede first- en lastmile en sterk openbaar vervoer
3. Hoogwaardige verbindingen
 - Goede loop-, fiets- en openbaar vervoer-verbindingen met de rest van Delft en de regio
4. Mobility as a Service
 - Deelmobiliteit
 - Mobiliteitshubs
 - Logistieke hubs

Deze vier principes vormen de basis van de mobiliteitsoplossing bij het Ontwikkelplan Schieoevers Noord.

De Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord vormt een integraal onderdeel van deze Parkeervisie en is als bijlage 1 bij deze Parkeervisie gevoegd.

MER Schieoevers Noord: Mobiliteitsconcept nieuwe ontwikkelingen (2019)

Samen met het Ontwikkelplan Schieoevers Noord heeft de gemeenteraad in 2019 het MER Schieoevers Noord aanvaard. In het MER Schieoevers Noord zijn twee uiterste scenario's onderzocht. Deze vormen de bandbreedte van de ontwikkelingsmogelijkheden van Schieoevers Noord. Uit verkeersonderzoek bij het MER volgt dat een compleet mobiliteitspakket nodig is – infrastructurele maatregelen en een mobiliteitstransitie – om de ontwikkelingen van Schieoevers Noord mogelijk te maken. Bij het MER zijn daarom randvoorwaarden en spelregels opgenomen die richting geven aan het benodigde mobiliteitspakket.

De opgestelde Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord en deze Parkeervisie Schieoevers Noord geven invulling aan de randvoorwaarden en spelregels uit het MER en dienen als beleidseisen waaraan nieuwe ontwikkelingen in Schieoevers Noord moeten voldoen. Voor de realisatie van nieuwe ontwikkelingen in Schieoevers Noord moet dan ook een mobiliteitsconcept worden uitgewerkt, waarin de concrete maatregelen staan waarmee voldaan wordt aan de beleidseisen uit de Mobiliteitsvisie en Parkeervisie voor Schieoevers Noord.

Nota Parkeernormen Delft

De wijze waarop parkeren wordt benaderd in de Nota Parkeernormen Delft, is niet volledig toegesneden op de wijze waarop invulling wordt gegeven aan mobiliteit bij de transformatie van Schieoevers Noord. Het uitgangspunt in de Mobiliteitsvisie voor Schieoevers Noord is een parkeerbeleid dat bijdraagt aan de benodigde mobiliteitstransitie in het gebied. Het gebied moet minder autoverkeer genereren en er is sprake van een vorm van minimale mobiliteitseisen. Een gemiddelde maximale parkeernorm van 0,6 parkeerplaatsen per woning is daarvan het belangrijkste kenmerk, geflankeerd door een sturend reguleringsbeleid en een mobiliteitspakket dat invulling geeft aan de mobiliteitsbehoefte van het gebied.

In deze Parkeervisie Schieoevers Noord zijn gewijzigde beleidsregels en parkeernormen opgenomen ten aanzien van het parkeren en stallen van voertuigen, het stallen van fietsen en het benodigde mobiliteitspakket bij ontwikkelingen in Schieoevers Noord. Deze nieuwe beleidsregels volgen de systematiek zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen Delft.

Vanaf het moment dat deze Parkeervisie met de daarin opgenomen beleidsregels door het college van Burgemeester en Wethouders is vastgesteld, worden ontwikkelingen binnen Schieoevers Noord enkel nog getoetst aan de in deze Parkeervisie opgenomen beleidsregels voor zover het betrekking heeft op

het aspect parkeren en stallen van motorvoertuigen, het stallen van fietsen, laden en lossen van goederen en het benodigde mobiliteitspakket. Binnen deze beleidsregels kan alsnog verwezen worden naar de beleidsregels zoals in de Nota Parkeernormen Delft opgenomen.

Proactief reguleren – Parkeertransitie Delft (2020)

Om bij nieuwe ontwikkelingen zoals Schieoevers Noord een mobiliteitstransitie mogelijk te maken en deze transitie een goede kans van slagen te geven, is het gewenst om – naast het bieden van een totaal mobiliteitspakket – uitwijkgedrag van parkeren te voorkomen. Ook is het noodzakelijk om te voorkomen dat overlast ontstaat in bestaande gebieden in de omgeving.

In de Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord is het invoeren van gereguleerd parkeren uitgangspunt als flankerende maatregel bij het mobiliteitspakket. Daarmee kan overloop van parkeren en parkeerdruk voorkomen worden in omliggende gebieden en worden het mobiliteitsconcept en de mobiliteitstransitie van het gebied ondersteund.

Op 9 juli 2020 heeft de gemeenteraad besloten tot vaststelling van de Parkeertransitie Delft. Daarmee is proactief reguleren in Delft ingevoerd. Het college kan bij het nemen van een besluit over nieuwe bouwontwikkelingen, nu ook direct besluiten tot het invoeren van gereguleerd parkeren in en rond het gebied van die bouwontwikkeling. Op die manier wordt overlast in de omliggende gebieden op voorhand voorkomen én wordt de mobiliteitstransitie bij nieuwe bouwontwikkelingen in Delft ondersteund.

Beleidsregels Parkeren Schieoevers Noord 2021

1. Doel en reikwijdte

- a. De artikelen 1 t/m 8 en de bij deze Parkeervisie horende bijlagen 2 tot en met 8 gelden als beleidsregels ten aanzien van het parkeren en stallen van motorvoertuigen, het stallen van fietsen en het benodigde mobiliteitspakket, wat gehanteerd wordt bij de uitoefening van de bevoegdheid tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen binnen het gebied Schieoevers Noord. Deze beleidsregels zijn de nieuwe c.q. gewijzigde beleidsregels voor het gebied Schieoevers Noord, waarmee de in de Nota Parkeernormen Delft neergelegde beleidsregels voor het gebied Schieoevers Noord deels zijn gewijzigd c.q. vervangen. Bij strijdigheid tussen de beleidsregels zoals vastgelegd in de vigerende Nota Parkeernormen en deze beleidsregels Parkeren Schieoevers Noord 2021, prevaleren voor het gebied Schieoevers Noord deze beleidsregels Parkeren Schieoevers Noord 2021.
- b. Deze beleidsregels geven invulling aan de in het bestemmingsplan Facetherziening Parkeren en de bestemmings- en omgevingsplannen, die de komende jaren voor de ontwikkeling zullen worden vastgesteld, opgenomen voorwaarde dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen slechts wordt verleend, als bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat, gelet op de omvang en de gebruiksfunctie van het gebouw, in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren van auto's op het eigen terrein en deze parkeer ruimte in stand wordt gehouden.
- c. Voor de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen bij een bouwontwikkeling moeten deze beleidsregels nageleefd worden. Zowel de normatieve parkeerbehoefte als eventuele afwijkingen hierop worden bepaald op basis van de beleidsregels uit dit hoofdstuk.
- d. Bij bouwontwikkelingen in de gemeente Delft die aanleiding geven tot laden of lossen zal voorzien moeten worden in voldoende ruimte voor laden of lossen van goederen. In deze behoefte dient alleen te worden voorzien als de omvang en gebruiksfunctie van een bouwontwikkeling hier aanleiding toe geeft. Het basisuitgangspunt hierbij is dat deze voorziening op eigen terrein moet liggen. Voor afwijking van de beleidsregels voor laden en lossen zijn de beleidsregels voor laden en lossen zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Delft van toepassing.
- e. De beleidsregels in deze parkeervisie voor Schieoevers Noord hebben betrekking op alle bouwontwikkelingen van nieuwe bedrijven, voorzieningen en woningen in het gebied. Bestaande bedrijven, voorzieningen en woningen in het gebied, die aanwezig zijn op het moment van vaststelling van deze Parkeervisie en een bouwontwikkeling realiseren, mogen de vastgestelde beleidsregels in de Nota Parkeernormen Delft toepassen.

2. Begripsbepalingen

- a. Aanwezigheidspercentages: de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 5 aan de hand waarvan kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut (toets dubbelgebruik parkeerplaatsen).
- b. Bouwontwikkeling: een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.

- c. Deelauto / deelfiets: de auto of fiets niet in het eigendom van een gebruiker maar beschikbaar voor een gebruiker.
- d. Dubbelgebruik: het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.
- e. Eigen terrein: terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, waaronder ook wordt verstaan een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstand conform bijlage 6.
- f. Eigen auto / eigen fiets: de auto of fiets in eigendom van een gebruiker en ook de auto of fiets die langdurig ter beschikking staat aan een gebruiker, zoals bij een auto- of fietsleasecontract niet zijnde een deelauto- of deelfietscontract.
- g. Gereguleerd gebied: het gebied waar volgens de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit betaald parkeren van de gemeente Delft sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbendenparkeren.
- h. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
- i. Maatgevende parkeerbehoefte: het moment in de tijd waarop de parkeerbehoefte van de te realiseren functies tezamen maximaal is. De maatgevende parkeerbehoefte per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages volgens bijlage 5.
- j. Mobiliteitsconcept: een plan waarin is vastgelegd en toegelicht welke modaliteitsvormen (naar aard en omvang) gebruikt zullen worden om in de mobiliteitsbehoefte van een bouwontwikkeling te voorzien.
- k. Normatieve parkeerbehoefte: het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. In de normatieve parkeerbehoefte wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen volgens bijlagen 3 en 4.
- l. Nulvergunningregeling: een regeling in het gereguleerd gebied van Delft waarmee aan adressen van kleinschalige woonontwikkelingen (maximaal 10 woningen) geen parkeervergunningen worden afgegeven.
- m. Parkeerplaats: een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die wat betreft maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
- n. Parkeerdruk: de parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totale aantal beschikbare parkeerplaatsen. In de gemeente Delft wordt gesproken van een hoge parkeerdruk als deze in het openbaar gebied op straat 85% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Op openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen geldt ook een grens van 95% bezetting.
- o. Parkeereis: in gevallen waarin de afwijkingsbevoegdheid uit de vigerende bestemmingsplannen of het omgevingsplan niet wordt toegepast, is de parkeereis het aantal parkeerplaatsen dat volgens de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik, op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Hierbij mag rekening worden gehouden met verrekening van de oude functie, mits de berekening wordt uitgevoerd naar maatgevend moment. Ingeval van toepassing van de afwijkingsbevoegdheid is de parkeereis het aantal parkeerplaatsen dat volgens de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik en eventuele verrekening oude feitelijke functie, en ook in mindering gebracht met een mobiliteitscorrectie naar bijzondere omstandigheden, op eigen terrein gerealiseerd moet worden.
- p. Parkeernormen: normen voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie van deze bouwontwikkelingen, zoals voor de auto opgenomen in bijlage 3 en voor de fiets in bijlage 4.
- q. Parkeerovereenkomst: overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente, waarin de gemaakte afspraken worden vastgelegd over de wijze waarop in de toekomstige parkeerbehoefte wordt voorzien.
- r. POET: afkorting voor 'parkeren op eigen terrein'.
- s. POET-overzicht: een door gemeente Delft opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de gebruikers en/of bezoekers (deels) zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning.
- t. Restcapaciteit: het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit als de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straatparkeren onder de 85% is. In parkeergarages en op parkeerterreinen met een parkeercapaciteit van meer dan 50 parkeerplaatsen geldt een grens van 95%.

3. Mobiliteitsconcept

Bij nieuwe bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd moet een mobiliteitsconcept worden uitgewerkt en ingediend, waaruit blijkt op welke wijze de mobiliteit en het parkeren wordt georganiseerd. Dit ter beoordeling van en goedkeuring door de gemeente. In het mobiliteitsconcept wordt ook onderbouwd op welke wijze wordt voorzien in mobiliteit voor de voorgenomen ontwikkeling, aan de hand van de principes uit de Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord (bijlage 1).

4. Parkeernormen auto's

Bij de uitwerking van het Mobiliteitsconcept gelden de volgende regels ten aanzien van de te hanteren parkeernormen voor auto's:

In de bestemmingsplannen en het omgevingsplan voor Schieoevers Noord is opgenomen dat een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend als voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen. Daarnaast is een afwijkmogelijkheid opgenomen waarmee van de parkeereis kan worden afgeweken. Hierbij geldt het volgende:

- a. Voor de berekening van de parkeerbehoefte gelden de parkeernormen Schieoevers Noord zoals in bijlage 3 opgenomen.
- b. Met de in het bestemmings- of omgevingsplan opgenomen afwijkmogelijkheid kan een lagere parkeereis worden toegestaan (toepassen van een reductie op de parkeernorm) als in het Mobiliteitsconcept is onderbouwd op welke wijze wordt voorzien in aanvullende maatregelen, die tegemoetkomen aan de mobiliteit en de parkeerbehoefte van de toekomstige gebruikers van het gebouw. Dit zijn maatregelen die boven op de al voorziene maatregelen in het kader van het Ontwikkelplan Schieoevers Noord, het MER en Spelregelkader Schieoevers Noord en de Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord zijn opgenomen om tot de gemiddelde parkeernorm van 0,6 voor woningen en een verlaagde parkeernorm voor andere functies in Schieoevers Noord te komen.
- c. Bij de berekening van de parkeerbehoefte en het dubbelgebruik wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages volgens bijlage 5.

5. Fietsparkeernormen en fietscomforteisen

Bij de uitwerking van het mobiliteitsconcept gelden de volgende regels ten aanzien van de te hanteren parkeernormen voor fietsen:

- a. Voor bouwontwikkelingen gelden de minimale fietsparkeernormen Schieoevers Noord zoals opgenomen in bijlage 4.
- b. In het Mobiliteitsconcept voor de bouwontwikkelingen moet aangetoond worden op welke wijze wordt voorzien in goed bereikbare en comfortabel te gebruiken fietsparkeervoorzieningen.

6. Parkeeroplossing

- a. De parkeerbehoefte aan parkeerplaatsen van een bouwontwikkeling voor de eigen auto en eigen fiets van bewoners en bezoekers wordt berekend op basis van de eisen in artikel 4 en 5.
- b. De parkeerbehoefte aan parkeerplaatsen van een bouwontwikkeling voor deelauto's voor woningen bedraagt 8,6% van het berekende bewonersgedeelte van de parkeerbehoefte voor woningen.
- c. Er wordt maximaal gebruik gemaakt van dubbelgebruik van parkeercapaciteit, waarbij ook rekening wordt gehouden met de benodigde parkeercapaciteit voor deelauto's.
- d. Bij de bouwontwikkeling wordt voorzien in parkeergelegenheid in een gebouwde voorziening op eigen terrein, waarmee de volledige parkeerbehoefte van auto's en fietsen van de bouwontwikkeling wordt opgelost. Een uitzondering hierop geldt voor de parkeeroplossing voor de fietsparkeerbehoefte van bezoekers in de categorieën woningen, winkels en horeca. Voor elke afzonderlijke functie geldt de maximaal acceptabele loopafstand zoals opgenomen in bijlage 6.
- e. In afwijking van lid d kan (een deel van) de parkeerbehoefte voor de eigen auto worden opgelost op andere wijze. Hierbij dient in het Mobiliteitsconcept te worden aangegeven op welke wijze deze parkeervoorziening voldoet aan de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige gebruikers, bijvoorbeeld door rekening te houden met de geldende acceptabele loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 6 of door beschikbaarheid van geschikte en acceptabele alternatieve vormen van vervoer.

7. POET

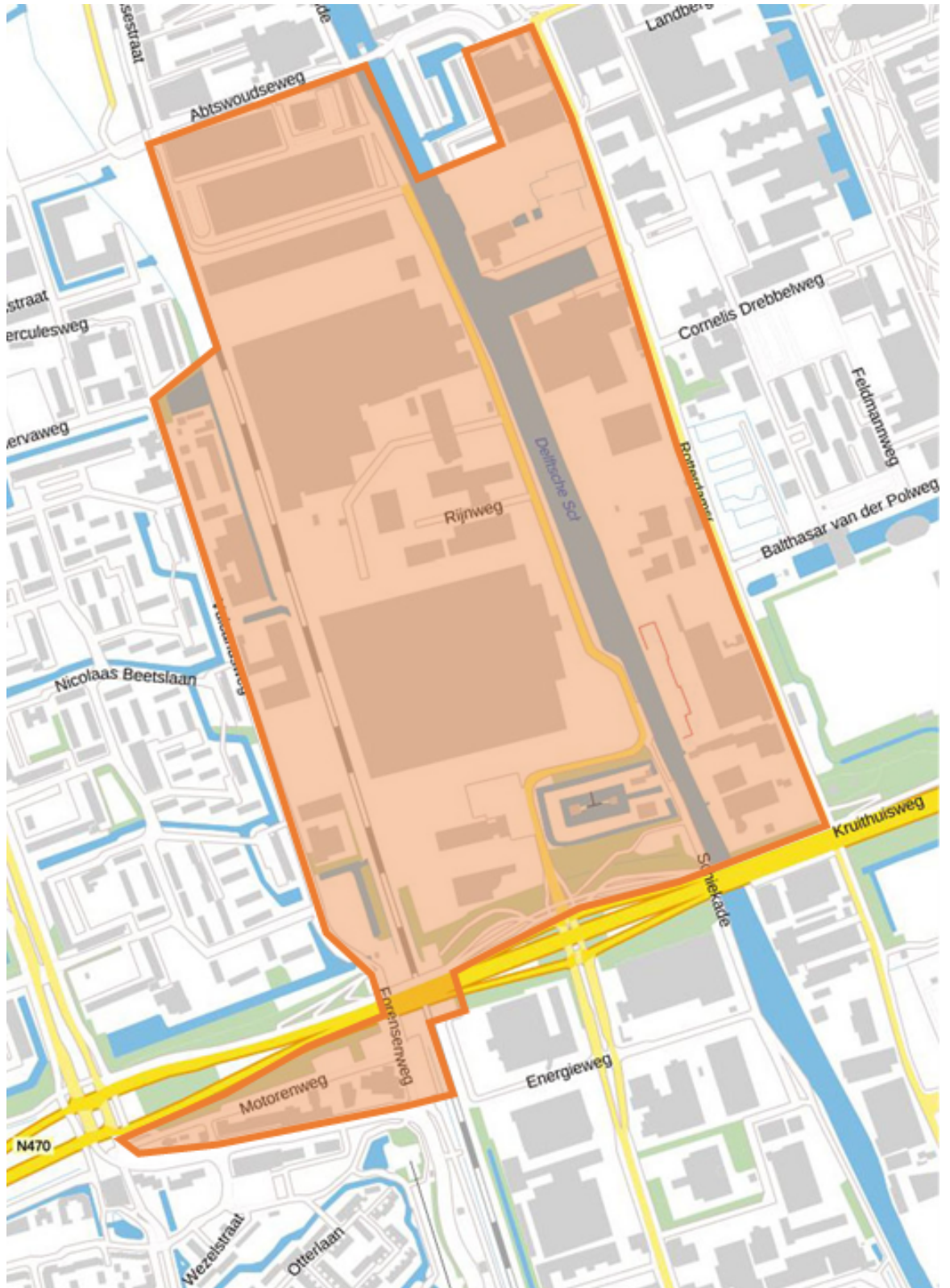
Voor alle bouwontwikkelingen binnen het gebied Schieoevers Noord geldt dat de adressen worden toegevoegd aan het POET-overzicht, waarmee alle gebruikers worden uitgesloten van (bewoners-, bedrijfs- en bezoekers-) parkeervergunningen.

8. Laden en lossen

- a. Initiatiefnemers van bouwontwikkelingen van functies waarbij bedrijfsmatige activiteiten plaats vinden, dienen aan te tonen hoe wordt voorzien in ruimte voor laden en lossen op eigen terrein, bij voorkeur in pandig. Het gaat om bedrijfsmatig laden en lossen, waarbij laden en lossen frequent plaatsvindt. Een incidentele verhuizing of het laden en lossen van boodschappen bij een woning vallen dus niet onder deze beleidsregel. De initiatiefnemer zal aannemelijk moeten maken dat de aangewezen ruimte in voldoende mate en op een veilige wijze voorziet in de logistieke aan- en afvoer van producten.
- b. Er is in Schieoevers Noord een zone-indeling voor laden en lossen. In het Mobiliteitsconcept dient voor de bouwontwikkeling te worden opgenomen op welke wijze voorzien wordt in goed bereikbare, veilige en adequate voorzieningen voor laden en lossen. Per zone geldt een specifieke wijze waarop laden en lossen en ook de bereikbaarheid van laad- en losfaciliteiten georganiseerd wordt:
 - i. *Zone Vulcanusweg*
De Vulcanusweg is een wijkontsluitingsweg, die ontsloten wordt via het Delflandplein op de Voorhofdreef en Martinus Nijhofflaan.
Laden en lossen dient plaats te vinden op eigen kavel, met voldoende manoeuvreerruimte op de kavel om te kunnen keren.
 - ii. *Zone Schieweg West*
Laden en lossen vindt plaats op de parallelweg of via inprikkers direct naar laad en losfaciliteiten op eigen kavel.
 - iii. *Zone Schieweg Oost*
Laden en lossen vindt plaats via een centrale laad- en loshub die bereikbaar is via de wijkontsluitingsweg Schieweg. Herverdeling vindt plaats via centraal georganiseerde kleine elektrische voertuigen in het gebied.
 - iv. *Zone Rotterdamseweg*
De Rotterdamseweg is een wijkontsluitingsweg, die ontsloten wordt via de Heertjeslaan en de Huismansingel op de N470.
Laden en lossen dient plaats te vinden op eigen kavel, met voldoende manoeuvreerruimte op de kavel om te kunnen keren.
 - v. *Zone Tanthofdreef*
De Tanthofdreef is een wijkontsluitingsweg, die direct ontsloten wordt op de N470.
Laden en lossen dient plaats te vinden op eigen kavel, met voldoende manoeuvreerruimte op de kavel om te kunnen keren.

Bijlage 1: Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord
separate bijlage

Bijlage 2: Gebiedsafbakening Schieoevers Noord



Bijlage 3: Parkeernormen Schieoevers Noord

Functie	Eenheid	Norm	Aandeel bezoek
Hoofdcategorie: Wonen			
woning ≤ 40 m2 GO	per woning	0,1	0,1
woning 40 - ≤ 60 m2 GO	per woning	0,5	0,1
woning 60 - ≤ 90 m2 GO	per woning	0,8	0,1
woning 90 - ≤ 130 m2 GO	per woning	1	0,1
woning > 130 m2 GO	per woning	1,1	0,1
kamerverhuur studenten	per wooneenheid	0,1	0,1
aanleunwoning	per woning	0,1	0,1
Hoofdcategorie: Werken			
kantoor	per 100 m2 bvo	0,6	5%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	per 100 m2 bvo	1	5%
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	per 100 m2 bvo	0,3	5%
Hoofdcategorie: Winkelen en boodschappen			
bouwmarkt	per 100 m2 bvo	1,2	85%
tuincentrum/groencentrum	per 100 m2 bvo	1,8	90%
bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	3,8	90%
kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	0,6	90%
meubel-, woonboulevard/woonwarenhuis	per 100 m2 bvo	1,5	95%
supermarkt	per 100 m2 bvo	2	90%
groothandel in levensmiddelen	per 100 m2 bvo	4,4	80%
wijkcentrum < 10.000 m2 bvo (incl. solitair gelegen winkels)	per 100 m2 bvo	1,8	75%
weekmarkt	m1 marktkraam	0,15	85%
commerciële dienstverlening (bijv. bank of makelaar)	per 100 m2 bvo	0,9	20%
Hoofdcategorie: Sport, cultuur en ontspanning			
bowlingcentrum	per baan	1	90%
biljartcentrum	per tafel	0,5	85%
sportschool/dansstudio	per 100 m2 bvo	2	90%
sporthal/sportzaal	per 100 m2 bvo	1,3	95%
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	0,9	98%
kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	1,4	98%
indoorspeeltuín (kinderspeelhal)	per 100 m2 bvo	1,4	98%
tennishal	per 100 m2 bvo	0,2	85%
squashhal	per 100 m2 bvo	1,8	85%
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	7	95%
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	6,4	99%
sauna, hammam	per 100 m2 bvo	2,6	99%
bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,3	95%
bioscoop	per 100 m2 bvo	4,4	95%
filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	2,4	95%
theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	5,2	85%
musicaltheater	per 100 m2 bvo	2,1	85%

casino	per 100 m2 bvo	4,8	85%
volkstuint	per 10 tuinen	0,7	99%
attractie/pretpark	per ha netto terrein	4	99%
dierenpark	per ha netto terrein	4	99%
jachthaven	per ligplaats	0,5	99%
museum	per 100 m2 bvo	0,4	95%
stadion	per zitplaats	0,04	99%
sportveld	per ha netto terrein	13	95%
Hoofdcategorie: Horeca en (verblijfs)recreatie			
hotel 1-3*	per 10 kamers	2,1	75%
hotel 4-5*	per 10 kamers	4	75%
discotheek	per 100 m2 bvo	4,2	99%
café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	2	90%
restaurant	per 100 m2 bvo	5,6	80%
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	3,2	99%
Hoofdcategorie: Gezondheid en (sociale) voorzieningen			
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,4	55%
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	0,7	55%
consultatiebureau	per behandelkamer	0,8	50%
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1	55%
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,1	40%
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,1	45%
apotheek	per 100 m2 bvo	1,8	45%
ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,1	30%
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,5	35%
religiegebouw	per zitplaats	0,1	99%
verpleeg/verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,5	60%
Hoofdcategorie: Onderwijs			
kinderdagverblijf	per 100 m2 bvo	0,7	0%
kinderdagverblijf (K&R)	per 100 m2 bvo	1	100%
basisschool	per leslokaal	0,5	0%
basisschool (K&R)	per leslokaal	1	100%
middelbare school	per 100 leerlingen	2,1	10%
ROC	per 100 leerlingen	2,8	5%
hogeschool	per 100 studenten	5,5	70%
avondonderwijs	per 100 studenten	28	95%

Bijlage 4: Parkeernormen fiets Schieoevers Noord

Funcie	Eenheid	Norm
Woningen		
woningen < 40 m2 GO	woning	2
woningen 40 tot 60 m2 GO	woning	3
woningen 60 tot 90 m2 GO	woning	4
woningen 90 tot 130 m2 GO	woning	5
woningen > 130 m2 GO	woning	6
woningen - bezoekers	woning	0,3
studentenwoningen	kamer	1,1
zorgwoningen	kamer	1
Kantoren		
personeel	100 m2 bvo	1,2
Winkels		
winkelcentrum	100 m2 bvo	2,7
supermarkt	100 m2 bvo	2,9
bouwmarkt	100 m2 bvo	0,25
tuincentrum	100 m2 bvo	0,4
Onderwijsvoorzieningen		
basisschool (leerlingen) < 250 leerlingen	10 leerlingen	4,3
basisschool (leerlingen) 250 tot 500 leerlingen	10 leerlingen	5
basisschool (leerlingen) > 500 leerlingen	10 leerlingen	6,2
basisschool (medewerkers)	10 leerlingen	0,4
middelbare school (leerlingen)	100 m2 bvo	14
middelbare school (medewerkers)	100 m2 bvo	0,5
ROC (leerlingen)	100 m2 bvo	12
ROC (medewerkers)	100 m2 bvo	0,9
Horeca		
fastfoodrestaurant	locatie	29
restaurant (eenvoudig)	100 m2 bvo	18
restaurant (luxe)	100 m2 bvo	4

Bijlage 5: Aanwezigheidspercentages

Toelichting

Dubbelgebruik (voor auto en fiets) wordt berekend volgens de methodiek uit CROW-publicatie 317. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Voor functies waarvoor geen aanwezigheidspercentage is opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

Voor de aanwezigheidspercentages van 100% op zondagmiddag bij de functies detailhandel, grootschalige detailhandel en supermarkt geldt, dat dit aanwezigheidspercentage alleen van toepassing is als er sprake is van een zondagsopening.

	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Werk-	Zaterdag	Zater-	Zondag
Functie	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoren/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%	100%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	100%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal/medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/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 6: Maximaal acceptabele loopafstanden

Type vervoermiddel	Maximale loopafstand
auto	400 m
fiets	50 m

Bijlage 7: Zone-indeling laden en lossen

