

Beleidsregel parkeren Maassluis 2022

Overwegingen

Gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, de Reparatiewet BZK 2014, artikel 133 Woningwet, artikel 3.1.2 en tweede lid, sub a van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 2.5.30 van de Bouwverordening gemeente Maassluis;

Overwegende dat op grond van de Reparatiewet BZK 2014 parkeernormen niet langer in de Bouwverordening zijn opgenomen, maar in het bestemmingsplan moeten worden vastgelegd. Het bestemmingsplan hoeft op grond van artikel 3.1.2, tweede lid, sub a van het Besluit ruimtelijke ordening niet zelf de parkeernormen te bevatten, maar kan op dit punt verwijzen naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat.

Artikel 1 Vaststelling beleidsregel

De raad stelt de Beleidsregel parkeren Maassluis 2022 vast, welke is opgenomen in de bij dit voorstel gevoegde Nota parkeernormen Maassluis 2022.

Artikel 2 Inwerkingtreding en overgangsrecht

1. De Beleidsregel Parkeren Maassluis 2022 treedt in werking op de eerste dag na de dagtekening van het Gemeentebblad waarin dit besluit wordt geplaatst.
2. De vastgestelde beleidsregel wordt toegepast, zoals die geldt op het tijdstip van indienen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning, tenzij die vallen onder het overgangsrecht, zoals bedoeld in artikel 3..
3. de Beleidsregels Parkeren Maassluis 2012 in te trekken;

Artikel 3 Overgangsrecht

In verband met de rechtszekerheid voor belanghebbenden is er sprake van overgangsrecht en worden bouwplannen die voor 18 oktober 2022 openbaar aan omwonenden zijn gepresteerd, beoordeeld onder de parkeernormen 2021. Er kan maximaal twee jaar vanaf ingaan van de parkeernormen 2022 gebruik kan worden gemaakt van het overgangsrecht, conform artikel 1

Artikel 4 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: "Beleidsregel Parkeren Maassluis 2022"

Nota parkeernormen Maassluis 2022

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Maassluis heeft op basis van de Woonvisie 2019 - 2024 een woningbouwopgave. Daarnaast geeft de studie Hoekse Lijn inzicht in de ontwikkelkansen langs de metro en rondom de stations. In de komende jaren zullen er veel extra woningen worden gerealiseerd. Hierdoor neemt het ruimtebeslag voor woningen en verhardingen verder toe. Daarnaast heeft Maassluis een opgave als het gaat om CO2- en fijnstofreductie. Deze ontwikkelingen vragen om een zorgvuldige inpassing van bouwopgaven in de bestaande stad. Maassluis zet daarom in op een mobiliteitstransitie. De gemeente streeft daarbij conform vastgestelde Mobiliteitsvisie naar de transitie van autoverkeer naar duurzame mobiliteit. Daarbij komt de nieuwe Omgevingswet, die erop gericht is om een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit te bereiken en in stand te houden. Tot slot is elektrisch rijden sterk in opkomst, waardoor de functie van het parkeren zelf verandert. Parkeren wordt steeds meer ook het opladen van het voertuig door middel van laadpalen bij de parkeerplaatsen

Parkeerbeleid is een belangrijk instrument om op deze ontwikkelingen te kunnen sturen en zo bij te dragen aan de leefbaarheid in de gemeente. Met deze nota parkeernormen kan namelijk worden bepaald hoeveel parkeer- en stallingsruimte voor auto's en fietsen gerealiseerd moeten of mogen worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en hoeveel laadpalen daarbij geplaatst moeten worden. Het beperken van het aantal parkeerplaatsen, in combinatie met het aanbieden van alternatieven (openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en deelmobiliteit) draagt namelijk bij aan de gewenste mobiliteitstransitie en biedt daarmee ruimte voor de andere genoemde beleidsopgaven (o.a. klimaatadaptatie).

De vorige beleidsregels Parkeren bood te weinig mogelijkheden om op deze manier in te kunnen zetten als beleidsinstrument. Zo konden geen lagere parkeernorm worden gebruikt, zonder dat het college hiervoor ontheffing verleent. Ook ontbraken regels voor fietsparkeernormen, deelmobiliteit en laadpalen.

We zoeken daarom naar beleid om locatie-afhankelijk te kijken naar wat de werkelijk benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen is, vooral rondom openbaar vervoerhaltes en plekken met toegang tot onder andere deelmobiliteit. Daarnaast willen we voorwaarden stellen aan het aantal laadpalen wat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet worden gerealiseerd.

Deze nieuwe Nota parkeernormen geeft hier invulling aan. De nota bevat daarvoor een visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij de leefbaarheid in en de bereikbaarheid van de wijk wordt gegarandeerd, zodat er een gezonde balans ontstaat tussen parkeren en kwaliteit van wonen. Met deze Nota parkeernormen heeft de gemeente een adequate juridische basis ten aanzien van parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen,

1.2 Doelstellingen

Deze Nota parkeernormen heeft samengevat de volgende doelstellingen:

- Bijdragen aan een goede ruimtelijke ordening.
- Bijdragen aan de mobiliteitstransitie door de autoverkeersaantrekkende werking en het aantal autoparkeerplaatsen voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling te beperken.
- Duidelijkheid geven over het aantal te realiseren (fiets)parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Parkeeroverlast in de omgeving van ruimtelijke ontwikkelingen voorkomen.
- Invulling geven aan de opkomende behoefte voor het laden van elektrische voertuigen.

In navolging van deze parkeernormennota (die zich richt op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen) volgt een beleidsstuk waarin nader wordt ingegaan op de bestaande parkeersituatie (een beleidsnota parkeren). Hiervoor wordt de huidige parkeerdruk voor fietsen en auto's gemeten en een uitgebreid participatietraject doorlopen om inzicht te krijgen in knelpunten. Samen vormen deze stukken het volledige parkeerbeleid.

1.3 Juridisch kader en verankering

Voorheen was de toetsing van de parkeernormen geregeld in de Bouwverordening. Een bouwvergunning werd getoetst aan de parkeernormen. Met ingang van 1 juli 2018 dienen parkeernormen opgenomen te worden in het bestemmingsplan. In 2017 heeft de gemeente daarom bestemmingsplan Parapluziending Parkeernormen vastgesteld, waarbij de beleidsregel Parkeren Maassluis 2012 van toepassing is verklaard op alle bestemmingsplannen waarin de parkeernormen nog niet waren opgenomen. Deze beleidsregel was een uitwerking van artikel 2.5.30 lid 1 van de Bouwverordening Maassluis, waarin was vastgelegd dat bij gebouwen voldoende parkeergelegenheid moet zijn aangebracht en dat dit parkeren primair op eigen terrein dient te geschieden. In deze beleidsregel waren parkeernormen en bijbehorende toepassingsvoorwaarden opgenomen. De voorliggende Nota parkeernormen vervangt de beleidsregel Parkeren Maassluis 2012 en is daarmee een beleidsregel.

Het bestemmingsplan Parapluziending Parkeernormen stelt dat het mogelijk is dat "binnen de looptijd van deze parapluziending de beleidsregel "Parkeren Maassluis 2012" wordt geactualiseerd. In dat geval geldt de nieuwe beleidsregel en dient getoetst te worden aan de inhoud van de dan geldende parkeernormen." Op basis van deze clause is deze Nota parkeernormen Maassluis 2022 dus van toepassing op alle bestemmingsplannen binnen de gemeente, in plaats van de beleidsregel Parkeren Maassluis 2012.

1.4 Leeswijzer

Deze Nota parkeernormen bestaat uit twee delen. Het eerste deel (hoofdstuk 2) beschrijft de visie op parkeren en de daaruit volgende algemene uitgangspunten voor de gekozen parkeernormen en bijbehorende voorwaarden. Hoofdstuk 3 bevat het tweede deel: een toetsingskader waarmee aan de ene kant de parkeereis en aan de andere kant de invulling van deze parkeereis worden vastgesteld en getoetst. Ook bevat het toetsingskader de regels en voorwaarden waarmee in bijzondere gevallen van de parkeereis kan worden afgeweken.

2. UITGANGSPUNTEN EN VOORWAARDEN

2.1 Visie op parkeren: instrument voor mobiliteitstransitie

Veel van de inwoners wonen in Maassluis, maar werken elders, zoals bijvoorbeeld in het Westland of het havengebied. De auto-afhankelijkheid is groot en de bereikbaarheid, maar ook de leefbaarheid, staat onder druk. Tegelijkertijd is er een klimaatopgave, waardoor het wenselijk is de hoeveelheid verharding te reduceren. De historische binnenstad en vooroorlogse woonwijken zijn niet berekend op een hoog autobezit. Hier is bovendien vanuit de klimaatopgave en de filosofie achter de nieuwe Omgevingswet behoefte aan meer ruimte voor groen (o.a. klimaatadaptatie), lopen, en fietsen. Hoewel in de nieuwere (woon-) wijken over het algemeen meer ruimte is (voor parkeren én andere functies) is er ook hier vaak een wens om de leefbaarheid te verbeteren.

Door de groei van de stad neemt het aantal voetgangers en fietsers flink toe, waarvoor extra ruimte nodig is. We zien daarnaast dat er in de hele stad meer behoefte ontstaat om ruimte te maken voor andere functies dan autoparkeren. Voor veel bewoners, zeker in gebieden met hoge woningdichtheden, is de openbare ruimte een verlengde van hun woning. Dat betekent dat voor hen eisen gelden ten aanzien van de kwaliteit van die openbare ruimte, met voldoende ruimte voor lopen en fietsen, met groen en speelvoorzieningen en gelegenheid voor ontmoeting.

De Mobiliteitsvisie van Maassluis zet daarom in op een mobiliteitstransitie, waarbij langzaam verkeer en openbaar vervoer een prominentere plaats in het mobiliteitssysteem krijgen. Hiermee streeft Maassluis naar een betere bereikbaarheid voor bezoekers en verbetering van de leefkwaliteit voor haar inwoner. Om dit te bereiken is het van belang slimmer om te gaan met mobiliteit. Een actualisatie van de parkeernormen draagt hieraan bij.

Slim omgaan met mobiliteit

Verskillende onderzoeken laten zien dat auto's gemiddeld 23 uur per dag stil staan. Stilstaande auto's nemen in de stad veel schaarse ruimte in. Door slimmer en efficiënter om te gaan met autogebruik én autobezit, kunnen we veel ruimtewinst boeken en die ruimte vervolgens voor andere functies inzetten. Door de opkomst van de deel- en platformeconomie is niet voor alle verplaatsingen meer noodzakelijk om zelf een fiets of auto te bezitten. Deelvervoer en Mobility as a Service (MaaS)-concepten dragen niet alleen bij aan efficiënt gebruik van schaarse ruimte, maar kunnen voor gebruikers ook winst betekenen op het gebied van kosten en gebruikersgemak. Deze en andere technologische ontwikkelingen en innovaties maken slimme mobiliteitsoplossingen mogelijk, die bijdragen aan een leefbare en gezonde stad en daarnaast mobiliteit voor iedereen toegankelijk maken en houden.

Autodelers rijden minder

Mensen kiezen niet alleen uit milieuoverwegingen voor autodelen, maar ook vanwege kosten en gebruiksgemak. In een stad waar de parkeerdruk hoog is, is het bijvoorbeeld een groot voordeel dat deelauto's een vaste plek hebben, waardoor je niet naar een parkeerplaats hoeft te zoeken. Een ander voordeel is dat er verschillende maten en altijd nieuwe modellen auto's beschikbaar zijn. Mensen die gebruik maken van een deelauto hebben ook niet zelf het gedoe om reparaties en APK te regelen, of een parkeervergunning aan te vragen. Voor mensen die gemiddeld niet meer dan ongeveer 10.000 kilometer per jaar rijden is een deelauto bovendien goedkoper dan een eigen auto. Een personenauto reed volgens het CBS in 2018 in Nederland gemiddeld iets minder dan 13.000 kilometer, dus hier is veel potentie.

Autoparkeren en fietsparkeren

Een modaliteit die meer aandacht verdient in de nieuwe Nota parkeernormen, ook door een groeiende behoefte naar voldoende stallingsmogelijkheden, is de fiets. De gemeente heeft de ambitie voldoende goed toegankelijke fietsparkeer- en oplaadvoorzieningen te faciliteren. Om de rol van de fiets te verstevigen, is het van belang ook bij woningen ruimte te reserveren om de fiets inpandig te stallen.

Door parkeernormen te geven voor zowel de fiets als de auto, creëren we de mogelijkheid om de juiste balans tussen deze modaliteiten te faciliteren. In gebieden waar veel verschillende voorzieningen zijn en goede alternatieven voor automobilititeit, geldt in het algemeen dat de parkeernormen voor auto's lager kunnen zijn en de parkeernormen voor fietsen juist hoog. In gebieden met weinig functiemenging en minder OV-voorzieningen kunnen de autoparkeernormen hoger zijn. Voor fietsparkeren geldt immers net als voor auto's: hoe beter het fietsparkeren is geregeld, hoe aantrekkelijker het is om de fiets te pakken. Hierbij geldt dat gestalde fietsen de openbare ruimte niet mogen verrommelen. Voorwaarden voor een goed toegankelijke en veilige inpandige fietsstalling, met goede voorzieningen voor grote fietsen en elektrische fietsen zorgen dat fietsen bij nieuwe ontwikkelingen niet meer op straat worden geparkeerd.

Omdat mobiliteitsbehoeften in de loop van de tijd kunnen veranderen, zetten we in op het realiseren van flexibele parkeervoorzieningen, voor zowel fietsen als auto's. De flexibiliteit heeft niet alleen betrekking op aantallen en grootte van de parkeervoorzieningen (die bijgesteld moeten kunnen worden), maar ook op de mogelijkheid om fiets- en autoparkeerplaatsen in te kunnen zetten voor andere vervoersmiddelen (zoals brommobielen) of zelfs hele andere functies, als daar behoefte aan is.

Kortom: de gemeente gebruikt de parkeernormen voor nieuwbouw als beleidsinstrument om te komen tot de gekozen mobiliteitstransitie.

2.2 Benchmark andere gemeenten

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor parkeercijfers, welke zijn opgenomen in CROW-publicatie 381 (*Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*). Op basis van deze landelijke richtlijnen kunnen parkeernormen worden gekozen aan de hand van een aantal factoren, zoals stedelijkheidsgraad, gebiedsindeling en functie. Om te komen tot parkeernormen, hanteert de gemeente Maassluis deze richtlijnen, in combinatie met maatwerk als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen. In onderstaande paragrafen beschouwen we daarnaast in een benchmark de manier waarop andere gemeenten omgaan met parkeernormen en hun voorwaarden hierin voor bijvoorbeeld correctiefactoren voor bijvoorbeeld de inzet van deelmobiliteit. We hebben het parkeerbeleid van volgende gemeenten bekeken en zetten dit af tegen de uitgangspunten in deze Nota parkeernormen:

- IJsselstein (matig stedelijk, vergelijkbaar inwoneraantal als Maassluis en redelijk vergelijkbaar ov-systeem);
- Pijnacker-Nootdorp (matig stedelijk);
- Leidschendam-Voorburg (zeer sterk stedelijk).
- Lansingerland (matig stedelijk);
- Ridderkerk (sterk stedelijk);
- Schiedam (zeer sterk stedelijk);
- Vlaardingen (zeer sterk stedelijk);
- Den Haag (wijk Leidschenveen, zeer sterk stedelijk).

2.2.1 Parkeernormen

Voor de benchmark van de parkeernormen beschouwen we twee veel voorkomende functies: een woonhuis, tussen/hoekwoning en commerciële dienstverlening. De resultaten van de benchmark zijn weergegeven in de onderstaande tabellen. Doordat oudere nota's uitgaan van eerdere CROW-publicaties, kunnen kleine afwijkingen ten opzichte van het CROW voorkomen. Te zien is dat de oudere parkeernormennota's vaker uitgaan van maximale normen en met name de parkeernormennota's vanaf 2017 gemiddelde of minimale normen aanhouden. Omdat de beschreven opgaven voor klimaat, bereikbaarheid en leefbaarheid ook voor andere gemeenten gelden, ligt het in de lijn van de verwachtingen dat bij herzieningen van de oudere nota's lagere parkeernormering gekozen worden en correctiefactoren worden opgenomen.

Gemeente	Jaar nota	T.o.v. CROW	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Eenheid	Aandeel bezoek
			Min	Max	Min	Max	Min	Max		
CROW (M)	2020	-	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	Woning	0,3
CROW (S)	2020	-	1,8	1,8	2,0	2,0	2,2	2,2	Woning	0,3
CROW (Z)	2020	-	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	Woning	0,3
IJsselstein (M)	2006	Minimaal/gemiddeld	1,0	1,0	1,5	1,7	1,7	1,9	Woning	0,0
Maassluis (S)	2012	Gemiddeld	1,3	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	Woning	0,3
Maassluis (zie §2.3, S)	2022	25-percentiel	1,2	1,2	1,4	1,4	1,6	1,6	Woning	0,3
Pijnacker (M)	2012	Maximaal	-	-	-	-	2,0	2,0	Woning	0,3
Leidschendam (Z)	2012	Gemiddeld	1,4	1,4	1,6	1,6	1,8	1,8	Woning	0,3
Lansingerland (M)	2014	Maximaal	-	-	-	-	1,9	1,9	Woning	0,3
Ridderkerk (S)	2015	Maximaal	1,4	1,4	1,6	1,6	1,8	1,8	Woning	0,3
Schiedam (Z)	2017	Gemiddeld	0,0	0,0	1,0	1,0	1,8	1,8	Woning	0,3
Vlaardingen (Z)	2019	Gemiddeld	1,3	1,3	1,5	1,5	1,8	1,8	Woning	0,2
Leidschenveen (Z)	2021	Minimaal	-	-	-	-	1,5	1,5	Woning	0,2

Tabel 1 – Benchmark woonhuis, tussen/hoekwoning – M = matig stedelijk, S = sterk stedelijk, Z = zeer sterk stedelijk

Gemeente	Jaar nota	T.o.v. CROW	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Eenheid	Aandeel bezoek
			Min	Max	Min	Max	Min	Max		
CROW (M)	2020	-	1,8	2,3	2,1	2,6	2,6	3,1	100 m2 bvo	20%
CROW (S)	2020	-	1,3	1,8	1,6	2,1	2,0	2,5	100 m2 bvo	20%
CROW (Z)	2020	-	0,9	1,4	1,1	1,6	1,4	1,9	100 m2 bvo	20%
IJsselstein (M)	2006	Minimaal/gemiddeld	1,7	2,3	2,3	2,8	2,8	3,3	100 m2 bvo	20%
Maassluis (S)	2012	Maximaal	2,0	2,0	2,5	2,5	3,0	3,0	100 m2 bvo	20%
Maassluis (zie §2.3, S)	2022	Gemiddeld	1,55	1,55	1,85	1,85	2,25	2,25	100 m2 bvo	20%
Pijnacker (M)	2012	Maximaal	-	-	-	-	3,1	3,1	100 m2 bvo	20%
Leidschendam (Z)	2012	Gemiddeld	1,2	1,2	1,4	1,4	1,7	1,7	100 m2 bvo	20%
Lansingerland (M)	2014	Maximaal	-	-	-	-	3,6	3,6	100 m2 bvo	20%
Ridderkerk (S)	2015	Maximaal	2,0	2,0	2,5	2,5	3,0	3,0	100 m2 bvo	20%
Schiedam (Z)	2017	Minimaal/gemiddeld	0,0	0,0	1,0	1,0	1,7	1,7	100 m2 bvo	20%
Vlaardingen (Z)	2019	Gemiddeld	1,2	1,2	1,4	1,4	1,7	1,7	100 m2 bvo	20%
Leidschenvveen (Z)	2021	Minimaal	-	-	-	-	1,4	1,4	100 m2 bvo	20%

Tabel 2 – Benchmark commerciële dienstverlening – M = matig stedelijk, S = sterk stedelijk, Z = zeer sterk stedelijk

2.2.2 Mobiliteitscorrecties

Om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren, hanteren gemeenten in met name recentere parkeernormennota's correctiefactoren voor de aanwezigheid van deelmobiliteit of hoogwaardig openbaar vervoer. Deze correctiefactoren worden op de normatieve parkeerbehoefte van een ontwikkeling toegepast, zodat deze naar beneden wordt bijgesteld. De gedachte hierachter is dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat de aanwezige vervoersalternatieven leiden tot een lager autobezit. Onderstaande tabel geeft verschillende correctiefactoren voor metrostations weer.

De metrostations in Vlaardingen, Schiedam en Hoek van Holland liggen aan dezelfde Hoekslijn als Maassluis en zijn daarmee het meest vergelijkbaar met Maassluis. De maximale correctie van de verschillende gemeenten is 10%. Voor Randstadrailstation Leidschenvveen geldt een hogere correctiefactor, waarschijnlijk omdat deze een belangrijke functie als ov-knooppunt heeft.

Een recentere ontwikkeling is het Wijzigingsbesluit Omgevingsverordening Zuid-Holland, dat is gepubliceerd op 2 februari 2022. Artikel 6.10c uit dit besluit bevat een parkeernorm in stationsomgevingen: "Een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe woningen in een stationsomgeving, waarvan de geometrische begrenzing is vastgelegd op kaart 22 in bijlage II, hanteert een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per woning". De geometrische begrenzing is vastgesteld op 800 meter. Woningen in de schil van het centrum hebben volgens de toekomstige parkeernormen (zie bijlage 3) een parkeernorm van rond de 1,4 parkeerplaatsen per woning (afhankelijk van het type woning). In de rest bebouwde kom is dat rond de 1,5 parkeerplaatsen. Het Wijzigingsbesluit van de provincie houdt dus een correctie van rond de 50% in.

Metrostation	Gemeente	Afstand	Correctiefactor
Vlaardingen (alle stations)	Vlaardingen	0-400 meter	10%
Schiedam Centrum	Schiedam	0-500 meter	Te onderbouwen door ontwikkelaar
Schiedam Nieuwland	Schiedam	0-300 meter	Te onderbouwen door ontwikkelaar
Hoek van Holland	Rotterdam	0-400 meter	10%

		400-800 meter	5%
Leidschenveen	Den Haag	0-500 meter	25%
Alle stations in Zuid-Holland	Provincie Zuid-Holland	0-800 meter	50% (vaste norm van 0,7 parkeerplaatsen per woning)

Tabel 3 – Benchmark correctiefactoren metrostations

Onderstaande tabel toont verschillende correctiefactoren voor het toepassen van deelauto's. Voor deelauto's is (gemiddeld) een correctiefactor van 1 deelauto die 4 privéauto's vervangt de gebruikelijke correctie, met een gemiddeld maximum van 20%. Hierbij zij wel opgemerkt dat dit gemiddelde maximum geldt in gebieden met parkeerregulering. In gebieden zonder parkeerregulering worden lagere correcties gehanteerd (zoals 10% in Den Haag).

Gemeente	Correctiefactor	Maximale correctie	Voorwaarden
Schiedam	Te onderbouwen door ontwikkelaar	Geen	Geen
Vlaardingen	1 deelauto vervangt 3 privéauto's	Geen	Minimaal 10 jaar beschikbaar
Rotterdam	1 deelauto vervangt 5 privéauto's	20%	Alleen in betaald parkeergebied, minimaal 10 jaar beschikbaar
Den Haag	1 deelauto vervangt 4 privéauto's	10%	Buiten betaald parkeergebied, minimaal 5 jaar beschikbaar
Den Bosch	1 deelauto vervangt 4 privéauto's	30%	Minimaal 10 jaar beschikbaar
Nijmegen	1 deelauto vervangt 4 privéauto's	20%	Alleen in betaald parkeergebied, minimaal 10 jaar beschikbaar
Leiden	1 deelauto vervangt 4 privéauto's	Geen	Geen

Tabel 4 – Benchmark correctiefactoren deelauto's

<p>Uit de benchmark blijkt samengevat het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recente parkeernormennota's gaan uit van lagere parkeernormen dan de oudere nota's. • Recente parkeernormennota's passen correctiefactoren toe voor ontwikkelingen nabij metrostations en of bij de inzet van deelmobiliteit, waarmee de parkeeropgave verlaagd mag worden. • Naburige gemeenten hanteren een maximale correctie van 10% voor ontwikkelingen nabij een metrostation. De provincie stelt een vaste parkeernorm van 0,7 per woning binnen 800 meter van stations, wat resulteert in een correctie van rond de 50%. • Voor deelauto's geldt bij gereguleerd parkeren een gemiddelde correctie van 1 deelauto die 4 privéauto's vervangt, met een maximum van 20%. Bij niet-gereguleerd parkeren is dat maximum 10%.

2.3 Keuze parkeernormen

De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de keuze voor de te hanteren parkeernormen beschrijven wij hieronder, waarbij we uitgaan van de beschreven visie op parkeren en de benchmark met andere parkeernormennota's. De parkeernormen zelf zijn te vinden in bijlage 3 (auto) en 4 (fiets). Deze zijn gebaseerd op de recente landelijke kencijfers van het CROW. Voor autoparkeernormen zijn dat de kencijfers uit CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren, mei 2020) en voor de fietsparkeernormen is Fietsparkeerkencijfers 2019 versie 4 (maart 2020) Bij het ontbreken van vastgestelde normen worden de met recente kencijfers van het CROW gehanteerd.

2.3.1 Stedelijkheid en gebiedsindeling

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (OAD) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Dit betreft het aantal adressen per km². In een gebied met een hoge OAD is het aanbod van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge OAD en daarmee hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. De gemeente Maassluis heeft volgens het CBS in 2020 een OAD van 1.986 adressen per km² en valt daarmee qua stedelijkheidsgraad in de categorie 'sterk stedelijk'.

Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) van een gemeente. Dit zijn gebieden die qua geografische ligging, ruimtelijke kenmerken en stedelijke dichtheid zorgen voor een bepaald mobiliteitspatroon en bijbehorende parkeerbehoefte. In bijlage 2 is de gebiedsindeling van Maassluis opgenomen. Ten opzichte van de gebiedsindeling uit de beleidsregel *Parkeren Maassluis 2012* is het nieuwbouwgebied Kapelpolder aan de schil van het centrum toegevoegd. De bouw en opzet van dit gebied ziet namelijk op een sterke verbinding met het centrum als voorziening.

2.3.2 Vraagvolgend of aanbodsturend

Bij de keuze voor parkeernormen kan daarnaast worden gekozen uit een marge tussen minimale en maximale parkeerkencijfers die het CROW geeft. De maximale kencijfers lenen zich voor vraagvolgend beleid. Er wordt dan gebouwd conform de maximale parkeerbehoefte, zodat niet gestuurd wordt op het aantal parkeerplaatsen en voertuigbewegingen. De beleidsregel *Parkeren Maassluis 2012* gaat uit van de maximale kencijfers voor alle voorzieningen, met uitzondering van woningen (daarvoor gelden de gemiddelde kencijfers). In lijn met de mobiliteitstransitie waar de Mobiliteitsvisie op ziet en de daaruit volgende beschreven visie op het parkeren, ligt het voor de hand om nu te kiezen voor aanbodsturende normen. Door hierdoor een gereduceerd aantal parkeerplaatsen te realiseren en daarbij gelijkwaardige alternatieven voor de auto te bieden, kan de gewenste mobiliteitstransitie bereikt worden.

In deze keuze moet wel rekening worden gehouden met het feit dat Maassluis een forenzenstad is, waarbij veel inwoners werkzaam zijn op een afstand of werktijd waarvoor mobiliteitsalternatieven op dit moment niet toereikend zijn. Om invulling te geven aan dit eigen kenmerk van Maassluis, kiezen we voor woonfuncties voor parkeernormen tussen de minimale en gemiddelde kencijfers (het 25-percentiel). De parkeernormen voor alle overige voorzieningen baseren we op de gemiddelde parkeerkencijfers.

2.3.3 Mobiliteitscorrecties

Om openbaar vervoer en deelmobiliteit te stimuleren, mag een correctie worden toegepast op de normatieve parkeerbehoefte als in de nabijheid van metrostations wordt gebouwd, of als deelauto's worden aangeboden.

Uit de benchmark met andere parkeernormennota's blijkt dat naburige gemeenten een maximale correctie van 10% voor ontwikkelingen nabij een metrostation hanteren. Deze parkeernormennota's dateren echter van vóór de opening van de Hoekse Lijn (die qua reizigersaantallen een groot succes blijkt te zijn) en vóór het vaststellen van het *Wijzigingsbesluit Omgevingsverordening Zuid-Holland* van de provincie Zuid-Holland in februari 2022. In dit Wijzigingsbesluit wordt een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per woning binnen 800 meter rondom stations gesteld, wat een correctie van ongeveer 50% inhoudt. De Mobiliteitsvisie van Maassluis heeft de ambitie om een mobiliteitstransitie te bereiken. Ook hierbij moet echter rekening worden gehouden met het feit dat Maassluis een forenzenstad is. Een correctie van 50% op de parkeernorm is daarom niet realistisch te noemen. Daarom kiezen we voor correctiefactoren die tussen de correctiefactoren van naburige gemeenten en het beleid van de provincie inliggen: binnen een hemelsbrede afstand van 400 meter mag de parkeerbehoefte met 25% worden gecorrigeerd en binnen een hemelsbrede afstand tussen 400 en 800 meter mag een correctie van 10% worden toegepast.

Voor deelauto's blijkt uit de benchmark dat in gebieden waar parkeren gereguleerd is (betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren of blauwe zone) een hogere correctie mogelijk is (20% tot 30%). Omdat Maassluis op dit moment in zeer beperkte mate parkeerregulering kent, hanteren we een maximale correctie van 10% indien deelauto's worden aangeboden, waarbij 1 deelauto die 4 privéauto's vervangt. Deze correctie is alleen mogelijk bij woningfuncties.

2.3.4 Loopafstanden en aanwezigheidspercentages

De gemeente Maassluis heeft het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Onder voorwaarden (zie het toetsingskader in het volgende hoofdstuk) is het mogelijk om gebruik te maken van particuliere of openbare parkeervoorzieningen in de nabijheid. Deze moeten zich dan wel op een acceptabele loopafstand bevinden. De beleidsregel *Parkeren Maassluis 2012* volgde de loopafstanden die het CROW als landelijk richtlijn geeft. Omdat we in deze Nota uitgaan van lagere parkeernormen, verhogen we de acceptabele loopafstanden ten opzichte van die uit de beleidsregel *Parkeren Maassluis 2012*. Als meer parkeercapaciteit in de omgeving gebruikt mag worden, dan vermindert de hoeveelheid autoverkeer dat zoekt naar een parkeerplaats (zoekverkeer). Ook sluiten hogere loopafstanden aan bij het uitgangspunt om actieve mobiliteit (wandelen) te stimuleren. De acceptabele loopafstanden zijn opgenomen in bijlage 5.

Daarnaast biedt het toetsingskader ruimte voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hiermee wordt rekening gehouden met het feit dat verschillende gebruikers van verschillende functies niet altijd tegelijk

aanwezig zijn en elkaars parkeerplaats kunnen gebruiken. Voor het bepalen van het dubbelgebruik volgen wij de landelijke richtlijnen van het CROW, die aanwezigheidspercentages geeft voor gebruikers van verschillende functies. Deze zijn opgenomen in bijlage 6.

2.3.5 Halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven

Bijzondere aandacht vraagt het halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven. Het gemeentelijk beleid ziet op het realiseren van veilige schoolzones, waarbij het auto gebruik voor het halen en brengen wordt ontmoedigd en de kiss- en ridevoorziening op afstand van de school gelegen zijn. Om de grootte van deze kiss- en ridevoorziening te berekenen, zijn in de publicatie 182 van het CROW rekenvoorbeelden opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven. Hierbij zij opgemerkt dat deze rekenvoorbeelden in de meest recente publicaties (317 en 381) zijn komen te vervallen. De rekenvoorbeelden gaan uit van reductiefactoren voor de parkeerduur en het aantal mensen in de auto. Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald is afhankelijk van stedelijkheidsgraad, stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school.

Het gemiddelde percentage ligt tussen:

- Kinderdagverblijf: 50 - 80%
- Groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- Groepen 4 t/m 8: 5 - 40%

In lijn met de keuze voor aanbodsturende normen, gaan wij uit van de gemiddelde percentages. De berekeningen worden dan als volgt. Indien de aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 verschillen mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

- Kinderdagverblijf: aantal leerlingen x 65% x 0,25 x 0,75
- Voor de groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x 45% x 0,5 x 0,75
- Voor de groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x 22,5% x 0,25 x 0,85

Samengevat kiest de gemeente de volgende uitgangspunten voor de parkeernormen en bijbehorende voorwaarden:

- De stedelijkheidsgraad is sterk stedelijk.
- De wijk Kapelpolder wordt ten opzichte van de beleidsregel *Parkeren Maassluis 2012* aan de schil van het centrum toegevoegd.
- De parkeernormen worden aanbodgestuurd en daarom voor woonfuncties tussen de minimale en gemiddelde CROW-kencijfers en voor alle overige functies de gemiddelde CROW-kencijfers.
- Omdat we de CROW-kencijfers volgen, verandert de eenheid voor parkeernorm van woonfuncties van de grootte van de woning naar het type en prijscategorie van de woning. De gevolgen hiervan voor de parkeernormen zijn marginaal.
- Ontwikkelingen binnen een hemelsbrede afstand van 400 meter rond een metrostation mogen een correctie van 25% op de parkeerbehoefte toepassen.
- Ontwikkelingen binnen een hemelsbrede afstand van 400 tot 800 meter rond een metrostation en een correctie van 10% op de parkeerbehoefte toepassen.
- Woningbouwontwikkelingen die deelauto's aanbieden mogen de parkeerbehoefte maximaal 10% verlagen, waarbij 1 deelauto 4 privéauto's vervangt.
- De maximaal acceptabele loopafstanden naar nabijgelegen parkeervoorzieningen verhogen we ten opzichte van de beleidsregel *Parkeren Maassluis 2012* (zie bijlage 5).
- De aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen baseren we op de landelijke richtlijnen van het CROW (zie bijlage 6).
- Voor het berekenen van de parkeerbehoefte voor halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven volgen we de rekenmethodiek uit CROW-publicatie 182.

2.4 Fietsparkeren

De bereikbaarheid van voorzieningen per fiets en het kunnen stallen van de fiets is minstens zo belangrijk als per auto. Daarnaast draagt meer fietsgebruik in grote mate bij aan de opgaven op het gebied van klimaat, bereikbaarheid en leefbaarheid. Een fiets neemt immers minder ruimte in dan een auto en is een vorm van actieve mobiliteit. Daarom bevat deze parkeernormennota in bijlage 4 parkeernormen voor het stallen van fietsen. Het Bouwbesluit bevat minimale normen voor fietsparkeervoorzieningen waaraan bij nieuwbouw of verbouwingen voldaan moet worden. Omdat het fietsgebruik in belangrijke mate bijdraagt aan de gekozen mobiliteitstransitie, gaan we in deze Nota uit van fietsparkeernormen op basis van de maximale kencijfers, waaraan ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen.

2.4.1 Vormgeving fietsparkeerplaatsen

Er zijn veel soorten fietsparkeerplaatsen. In deze nota wordt onder een fietsparkeerplaats een ruimte verstaan die gereserveerd is voor het parkeren van een fiets. Er bestaan twee vormgevingen van fietsparkeerplaatsen:

- Expliciet: reservering van ruimte voor fietsparkeerplaatsen met behulp van voorzieningen zoals fietsenrekken, fietsennietjes, fietskluisen of markering.
- Impliciet: reservering van ruimte voor fietsparkeerplaatsen zonder dat hier voorzieningen voor getroffen worden.

2.4.2 Voorwaarden fietsparkeerplaatsen

Initiatiefnemer moet inzichtelijk maken waar de fietsparkeereis voor de bouwontwikkeling gepositioneerd wordt, waarbij de volgende voorwaarden gelden:

- Het toetsingskader uit hoofdstuk 3 is van toepassing voor het bepalen en invullen van de fietsparkeereis (met uitzondering van de mobiliteitscorrecties en de Parkeervoorziening).
- Voor woonfuncties geldt een maximale loopafstand van 50 meter tussen de functie en de fietsparkeerplaatsen en voor alle overige voorzieningen een loopafstand van 100 meter.
- Om tegemoet te komen aan het (toenemend) aantal bijzondere fietsen, zoals bakfietsen en scootmobielen moet 10% van het aantal plaatsen hiervoor voldoende ruimte bieden.
- Bij appartementen wordt de fietsparkeereis gerealiseerd in een inpandige (fiets)parkeervoorziening (uitgezonderd bezoekers).
- Bij overige woonfuncties wordt de fietsparkeereis gerealiseerd in een gebouwde fietsparkeervoorziening (uitgezonderd bezoekers).
- Bij overige functies zijn alleen expliciete fietsparkeerplaatsen inclusief aanbindmogelijkheid toegestaan.

Voor het fietsparkeren kiest de gemeente de volgende belangrijkste uitgangspunten en bijbehorende voorwaarden:

- De fietsparkeernormen baseren we op de maximale CROW-kencijfers.
- Het toetsingskader uit hoofdstuk 3 is van toepassing voor het bepalen en invullen van de fietsparkeereis (met uitzondering van de mobiliteitscorrecties en de Parkeervoorziening).
- De maximaal acceptabele loopafstanden naar fietsparkeerplaatsen bedraagt voor woonfuncties 50 meter en voor alle overige functie 100 meter.
- 10% van het aantal fietsplaatsen moet voldoende ruimte bieden aan bijzondere fietsen, zoals bakfietsen.

2.5 Aanvullende voorwaarden

Bij het toepassen van het toetsingskader gelden tot slot de volgende voorwaarden:

1. Het aantal bestaande parkeerplaatsen dat als gevolg van het bouwplan komt te vervallen, moet bij de normatieve parkeerbehoefte worden opgeteld.
2. De parkeereis wordt in hele getallen vastgesteld. De parkeerbehoefte van de toekomstige functie(s) wordt naar boven afgerond. In het geval van salderen wordt de parkeerbehoefte van de bestaande functie(s) naar beneden afgerond.
3. De ruimte voor het parkeren of stallen van auto's zal als zodanig herkenbaar, bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De dimensionering van de parkeerruimte moet voldoen aan de NEN 2443.
4. De benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers alsmede het eventueel overeenkomstig lid 1 te compenseren verlies aan parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn.
5. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden en/of lossen van goederen, dienen bij het dimensioneren van deze ruimte en de bereikbaarheid daarvan de afmetingen en de eigenschappen van de ontwerpvoertuigen uit de meest recente ASVV van het CROW te worden gehanteerd.
6. Bij publieke voorzieningen (bijvoorbeeld bioscoop of bibliotheek) moet op basis van kencijfers van het CROW minimaal 5% van de parkeereis worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. De afstand tussen deze gehandicaptenparkeerplaats(en) en ingang van de voorziening bedraagt maximaal 100 meter.
7. Zowel openbare als kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaatsen worden bij de invulling van de parkeereis gezien als volwaardige parkeerplaatsen.
8. Van de parkeereis moet het aandeel dat is vermeld bij de parkeernormen in bijlage 3 worden voorzien van een laadpunt voor elektrische voertuigen, moet minimaal het aantal parkeerplaatsen dat is vastgesteld in de Europese Energy Performance of Buildings Directive worden voorzien van laadinfrastructuur en moet de positionering van alle parkeerplaatsen van de parkeereis voldoende ruimte bieden voor het realiseren van een laadpunt.

3. TOETSINGSKADER

Onderdeel van aanvragen van een omgevingsvergunning is het bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen als bedoeld in artikel 2.5.30 1e lid van de Bouwverordening van de gemeente Maassluis. Deze bepaling, aangevuld met het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen, wordt aan de hand van het kader uit dit hoofdstuk getoetst. Dit kader is van toepassing voor zowel het auto- als het fietsparkeren (met uitzondering van de mobiliteitscorrecties en de Parkeervoorziening voor het fietsparkeren). In fase 1 wordt hiervoor de parkeereis vastgesteld en in fase 2 de manier waarop deze parkeereis wordt ingevuld. Fase 3 kan in uitzonderlijke gevallen gebruikt worden om af te wijken van (het invullen van) de parkeereis.

3.1 FASE 1: Vaststellen parkeereis

3.1.1 Stap 1.1: Berekenen normatieve parkeerbehoefte

Bij elk plan wordt eerst per functie het normatieve aantal parkeerplaatsen van het betreffende plan berekend. Hiervoor wordt de parkeernorm van de betreffende functie vermenigvuldigd met het aantal eenheden dat bij die norm hoort (bijvoorbeeld aantal woningen of 100 m² bruto vloeroppervlakte). De parkeerbehoefte voor het halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven wordt berekend met de methode zoals beschreven in paragraaf 2.3.5. Dit resulteert in de parkeerbehoefte die bij het plan hoort.

3.1.2 Stap 1.2: Toepassen dubbelgebruik (parkeerbalans)

Wanneer binnen een planontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Het kan daardoor zijn dat verschillende doelgroepen die het plan bedient op andere tijden gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Om dit in beeld te brengen is een toets nodig van het dubbelgebruik. Hiervoor wordt de parkeerbehoefte per doelgroep per moment in de week vermenigvuldigd met de aanwezigheid van die doelgroep op dat moment. Hieruit volgt het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte van alle doelgroepen tezamen het hoogst is. De aanwezigheidspercentages die voor deze stap gebruikt dienen te worden zijn opgenomen in bijlage 6.

3.1.3 Stap 1.3: Salderen parkeerbehoefte

Bij transformatie, herbestemming, functiewijziging en sloop-nieuwbouw wordt een bestaande functie vervangen door een nieuwe. De bestaande functie heeft een (theoretische) parkeerbehoefte die aan de hand van de parkeernormen bepaald kan worden, net als in de vorige stappen voor de nieuwe functie is gedaan. Door het salderen wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe functie verminderd met die van de oude functie, waarvan dan wordt aangenomen dat daarvoor al voldoende parkeergelegenheid aanwezig was. Als er sprake is van langdurige leegstand (minimaal 5 jaar) mag niet meer gesaldeerd worden. Ook bij het salderen moet rekening gehouden worden met het dubbelgebruik, omdat het maatgevend moment van de nieuwe functie op een ander tijdstip kan liggen dan van de bestaande functie. Als dat zo is, is er feitelijk sprake van een nieuwe parkeerbehoefte die niet gesaldeerd kan worden. Indien de uitkomst van het salderen negatief is dan wordt de parkeerbehoefte op 0 (nul) gesteld.

3.1.4 Stap 1.4: Mobiliteitscorrecties (alleen bij autoparkeren)

Met een mobiliteitscorrectie wordt de normatieve parkeerbehoefte anders ingevuld dan met (reguliere) parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte kan worden verlaagd door:

1. te ontwikkelen binnen 800 meter hemelsbreed van metrohaltes Maassluis.
2. het inzetten van deelauto's voor bewoners.

De mobiliteitscorrectie wordt toegepast op het resultaat van stap 1.1, tenzij in stap 1.3 saldering is toegepast. In dat geval wordt de correctie toegepast op het resultaat van stap 1.3. Met een mobiliteitsplan toont de initiatiefnemer aan hoe met de mobiliteitscorrectie aan de parkeerbehoefte wordt tegemoetgekomen, waarbij de correcties bij elkaar mogen worden opgeteld. Hieronder lichten we de mobiliteitscorrecties toe. Zie voor een nadere onderbouwing ook paragraaf 2.3.3.

1. Ontwikkelingen binnen 800 hemelsbreed van metrohaltes Maassluis

Als een ontwikkeling zicht binnen een hemelsbrede afstand van 800 meter van metrohaltes Maassluis bevindt, mag een correctie worden toegepast. Deze correctie bedraagt:

- Tot 400 meter hemelsbrede afstand: 25%
- Van 400 meter tot 800 meter hemelsbrede afstand: 10%

2. Inzetten van deelauto's voor bewoners nieuwbouw

Als bij een woningontwikkeling in bepaald parkeergebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geormerkte deelautoparkeerplaatsen, wordt de parkeerbehoefte met maximaal 10% verlaagd in de verhouding één autoparkeerplaats met deelauto in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Het minimaal aantal deelauto's wordt bepaald op basis van de combinatie van de gewenste correctie van normatieve parkeerbehoefte

en het aantal gewone parkeerplaatsen dat een deelauto vervangt. De kosten voor deze deelauto('s) worden vanuit de betreffende ontwikkeling gedragen en contractueel vastgelegd, bijvoorbeeld in de vorm van een langjarige overeenkomst met de VVE.

3.2 FASE 2: Invullen parkeereis

3.2.1 Stap 2.1 Realiseren op eigen terrein

Uit fase 1 volgt de parkeereis. Deze wordt gerealiseerd op eigen terrein, in de vorm van een (gezamenlijke) garage, oprit of carport. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- Bij appartementen wordt de (fiets)parkeereis gerealiseerd in een in pandige (fiets)parkeervoorziening.
- Bij overige woonfuncties wordt de fietsparkeereis gerealiseerd in een gebouwde fietsparkeervoorziening.
- Bij overige functies zijn alleen expliciete fietsparkeerplaatsen inclusief aanbindmogelijkheid toegestaan.
- Omdat particuliere parkeervoorzieningen bij woningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden (maar bijvoorbeeld worden omgevormd naar tuin), telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit. Tabel 5 hieronder geeft de berekeningsaantallen van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Aan de hand hiervan wordt de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein bepaald.
- De particuliere parkeervoorzieningen worden structureel in stand gehouden (een andere bestemming of functie is niet toegestaan).

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

Tabel 5 - Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

3.2.2 Stap 2.2: Gebruik particuliere voorzieningen

Alleen als het niet mogelijk is om de parkeereis (geheel) op eigen terrein te faciliteren, mag gebruik worden gemaakt van particuliere parkeervoorzieningen in de nabijheid. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- De voorzieningen bevinden zich binnen de toegestane loopafstand. Deze loopafstanden zijn opgenomen in bijlage 5.
- De voorzieningen zijn structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar beschikbaar.
- De voorzieningen zijn niet op straat maar op ander privéterrein of in een andere garage gelegen.

3.2.3 Stap 2.3: Gebruik openbare voorzieningen

Indien zowel het invullen van de parkeereis op eigen terrein, als op andere particuliere voorzieningen niet mogelijk is, mag gebruik worden gemaakt van parkeercapaciteit in de openbare ruimte die in de directe omgeving van de ontwikkeling beschikbaar is. Dit mag onder de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld
- De parkeerplaatsen bevinden zich binnen de acceptabele loopafstand (zie bijlage 5).
- De bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief de theoretische parkeerbehoefte van de ontwikkeling mag niet hoger uitkomen dan 85%. Dit wordt aangetoond door middel van een parkeerdrukmeting. Het onderzoeksgebied en de onderzoeksmomenten worden in overleg met de gemeente nader bepaald op basis van de toegestane loopafstanden in bijlage 5 en de aanwezigheidspercentages van de ontwikkeling en omliggende functies in bijlage 6. De kosten voor deze parkeerdrukmeting zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Door een maximale parkeerdruk van 85% wordt een buffercapaciteit aangehouden, waardoor de zoektijd naar een parkeerplaats afneemt, de bereikbaarheid van een locatie toeneemt en verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving wordt voorkomen.

3.3 Fase 3: Afwijkingsbevoegdheid en Parkeervoorziening

3.3.1 Afwijken van parkeernormen

Indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan burgemeester en wethouders op basis van artikel 2.5.30 lid 4 van de Bouwverordening van de gemeente Maassluis bij de vaststelling van de parkeereis gemotiveerd afwijken van de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 3 en 4.

3.3.2 Vrijstellingen kleine projecten

Kleine projecten kunnen volledig worden vrijgesteld van de parkeereis. Onder kleine projecten vallen de woningbouwontwikkelingen met een maximale gebruikersoppervlakte van 300 m² en overige ontwikkelingen met een maximale gebruikersoppervlakte van 600 m². Vrijstelling kan verleend worden onder de volgende voorwaarden:

1. (Een deel van) de parkeereis kan na het doorlopen van fase 1 en 2 niet worden ingevuld.
2. In het geval parkeerregulering wordt ingevoerd, hebben gebruikers van deze ontwikkelingen geen recht op een parkeervergunning.

3.3.3 Voorwaarden toepassing Parkeervoorziening

Burgemeester en wethouders kunnen op basis van artikel 2.5.30 vierde lid onder b van de Bouwverordening van de gemeente Maassluis ontheffing verlenen onder toepassing van de Parkeervoorziening indien:

1. Uit een door de aanvrager van een omgevingsvergunning te overleggen berekening blijkt dat het voldoen aan artikel 2.5.30 eerste lid van de Bouwverordening niet tot de mogelijkheden behoort en;
2. er geen overcapaciteit in de parkeergelegenheid in de directe omgeving van het bouwplan aanwezig is waarvan, met toestemming van burgemeester en wethouders, gedurende minimaal 10 jaar gebruik kan worden gemaakt om aan de parkeervraag als gevolg van het bouwplan te kunnen voldoen. Onder de directe omgeving wordt hier verstaan het gebied binnen een acceptabele loopafstand voor de betreffende parkerende doelgroep rond het bouwplan zoals weergegeven in bijlage 5.
3. Er voor de gemeente concreet uitzicht is op het kunnen voldoen aan de over te nemen verplichting. Onder concreet uitzicht wordt hier uitbreiding van parkeercapaciteit verstaan die in ruimtelijke plannen, beleid, beleidsvoornemens of anderszins schriftelijk is vastgelegd.

3.3.4 Toepassingbereik Parkeervoorziening

De Parkeervoorziening geldt voor de bebouwde kom van de gemeente Maassluis.

3.3.5 Verplichting particulier en gemeente Maassluis

1. De particulier, natuurlijk persoon of rechtspersoon zijnde, verplicht zich door ondertekening van een privaatrechtelijke overeenkomst op grond van artikel 2.5.30 lid 1 van de bouwverordening van de gemeente Maassluis om een bedrag, te berekenen op grond van het bepaalde in paragraaf 3.3.6 van deze Nota parkeernormen, te storten in de Parkeervoorziening.
2. De gemeente aanvaardt de in lid 1 genoemde geldsom en verplicht zich om uiterlijk, doch zo veel eerder als mogelijk, binnen 10 jaar na dagtekening van de overeenkomst of datum van vrijstellingverlening, binnen een acceptabele loopafstand conform bijlage 5 -doch zo dicht mogelijk bij- het betreffende gebouw, het uit lid 1 voortvloeiend aantal als openbare parkeerplaatsen, al dan niet binnen een betaald-parkeren regime, aan te leggen, of het uit lid 1 voortvloeiend aantal als openbare parkeerplaatsen als fietsparkeerplaatsen uit te voeren, waarbij voor elke autoparkeerplaats vier (4) fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.
3. Indien de gemeente deze openbare parkeerplaatsen, of een gedeelte daarvan, niet binnen 10 jaar na dagtekening van de overeenkomst of datum van vrijstellingverlening heeft aangelegd, heeft de particulier, natuurlijk persoon of rechtspersoon zijnde, het recht op restitutie van het betaalde bedrag vermeerderd met 3% rente op jaarbasis.

3.3.6 Hoogte bijdrage Parkeervoorziening

1. Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een bijdrage verschuldigd is zal worden vastgesteld door het aantal op eigen terrein gerealiseerde of nog te realiseren parkeerplaatsen in mindering te brengen op de totale hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen.
2. De parkeernormen worden gehanteerd overeenkomstig het toetsingskader in deze Nota.
3. De hoogte van de bijdrage bedraagt voor het realiseren van maaiveldparkeerplaatsen €8.000,- per parkeerplaats (dit was € 5.000,- euro). De hoogte van de bijdrage voor het realiseren van gebouwde of inpandig parkeerplaatsen wordt gebaseerd op de daadwerkelijke kosten op basis van marktconforme prijzen.
4. Het college van burgemeester en wethouders draagt zorg voor de jaarlijkse indexering van de in lid 3 genoemde bedragen.
5. Het college van burgemeester en wethouders kan het in lid 3 genoemde bedrag aanpassen.

6. Over de bijdrage is geen BTW verschuldigd.

3.3.7 Uitgaven ten laste van de Parkeervoorziening

Ten laste van de Parkeervoorziening kunnen uitgaven worden gedaan ten behoeve van de nakoming van de op de gemeente rustende verplichtingen ingevolge de met de gemeente gesloten overeenkomsten betreffende het voorzien van voldoende parkeergelegenheid als bedoeld in artikel 2.5.30 lid 1 Bouwverordening gemeente Maassluis. Het voorzien van voldoende parkeergelegenheid kan bestaan uit:

1. Het realiseren van het uit paragraaf 3.3.5 lid 1 voortvloeiende aantal parkeerplaatsen als openbare parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand conform bijlage 5 -doch zo dicht mogelijk bij- het betreffende gebouw.
2. Het realiseren van fietsparkeervoorzieningen binnen een acceptabele loopafstand conform bijlage 5 -doch zo dicht mogelijk bij- het betreffende gebouw, waarbij voor het uit lid 1 voortvloeiend aantal parkeerplaatsen vier (4) fietsparkeerplaatsen per auto parkeerplaats worden gerealiseerd.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Maassluis van d.d. 18 oktober 2022

*De griffier,
mr. R. van der Hoek*

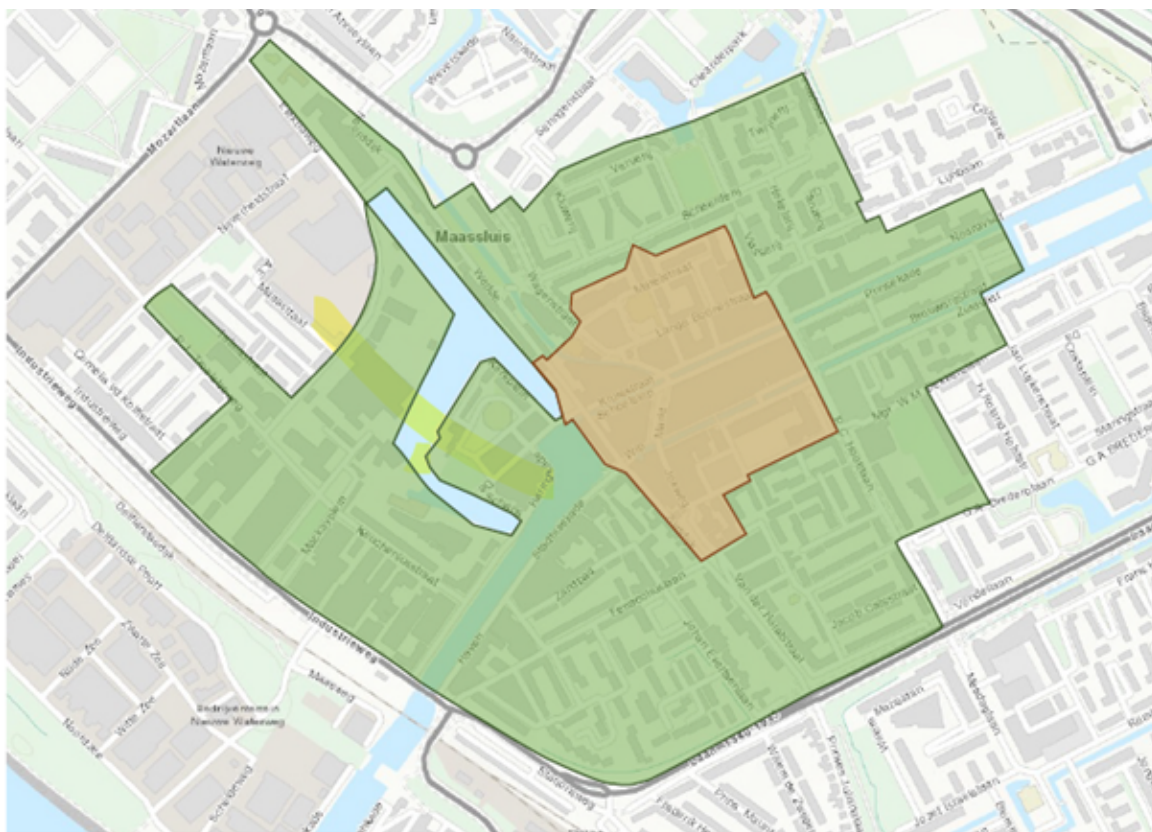
*De voorzitter,
dr. T.J. Haan*





BIJLAGE 1 – BEGRIPPENLIJST

Begrip	Toelichting
auto	Personenauto of bestelauto die past op een standaard autoparkeerplaats (NEN 2443:2013).
autoparkeerplaats	De minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren (NEN 2443:2013)
Bouwbesluit 2012	Landelijk geldend besluit op basis van de Woningwet met voorschriften met betrekking tot het bouwen, gebruiken en slopen van bouwwerken.
bouwverordening	Bouwverordening gemeente Maassluis 2012
bvo / bruto vloeroppervlakte	Oppervlakte van het gebied dat wordt begrensd door de buitenomtrek van de omringende opgaande scheidingsconstructies, gemeten op vloerniveau(s). Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo.
CROW	Onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en (fiets)parkeren.
deelauto	Het herhaaldelijk en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen een aanbieder, die motorvoertuigen 24 uur per dag beschikbaar stelt voor autodate en meerdere deelnemers, die met de aanbieder een overeenkomst hebben gesloten en waarbij de voertuigen zijn voorzien van een systeem dat ritgegevens registreert.
deelautoparkeerplaatsen	Geormerkte autoparkeerplaats die alleen voor een specifieke deelauto te gebruiken is.
dubbelgebruik	Bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
e-bike, elektrische fiets	Fiets met elektrische trapondersteuning.
eigen terrein	Niet openbaar privéterrein.
fiets	Voertuig op twee of meer wielen voortgedreven door spierkracht, al dan niet met elektrische ondersteuning.
fietsparkeerplaats	De ruimte die nodig is om een gangbare fiets te kunnen stallen.
fietsparkeerplaats, expliciet	Reservering van ruimte voor fietsparkeerplaatsen met behulp van voorzieningen zoals fietsenrekken, fietsennietjes, fietskluisen of markering.
fietsparkeerplaats, impliciet	Reservering van ruimte voor fietsparkeerplaatsen zonder dat hier voorzieningen voor getroffen worden.
initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een ontwikkeling is ingediend.
maatgevend moment	Het tijdstip van de dag waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootste is.
maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.
maatwerk	Als er geen parkeernorm bestaat, of als er een bijzondere ontwikkeling plaatsvindt, dan wordt de parkeerbehoefte c.q. de parkeereis bepaald aan de hand van de voor die ontwikkeling te verwachten behoefte.
omgevingsvergunning	Onder andere de vergunning benodigd voor het bouwen of het wijzigen van (het gebruik van) een bouwwerk.
OV	Openbaar vervoer: stads- en streekvervoer (metro, tram en bus), treinvervoer en openbaar vervoer te water.
paraplubestemmingsplan	Bestemmingsplan waarmee op meerdere reeds vastgestelde bestemmingsplannen regels voor één of meerdere (deel)aspecten - zoals parkeren - worden toegevoegd of gewijzigd.
parkeereis	Het aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen dat ten behoeve van een bepaalde ontwikkeling gerealiseerd dient te worden.
parkeerkencijfer	Op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.

parkeernorm	Het aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte eenheid.
salderen/ saldering	Het bepalen van de parkeerbehoefte/-eis bij een functiewijziging door de parkeerbehoefte/eis van de nieuwe functie te verminderen met die van de oorspronkelijke functie. Verondersteld wordt dat voor de oorspronkelijke functie voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.
transformatie/ herontwikkeling	Het ingrijpend vernieuwen van een bestaand gebouw, waarbij de oorspronkelijke bestemming gewijzigd wordt. Bijvoorbeeld een pakhuis wordt een appartementencomplex
woning	Een zelfstandige wooneenheid met een eigen adres.

BIJLAGE 2 – GEBIEDSINDELING



Legenda	
	Centrumgebied
	Schilgebied
	Rest bebouwde kom
	Buitengebied (buiten bebouwde kom)

BIJLAGE 3 – PARKEERNORMEN AUTO

De parkeernormen in de tabellen zijn inclusief het bezoekersaandeel.

Hoofdgroep wonen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Per	Aandeel bezoekers (pp)	Aandeel laadpunten (%)	Opmerkingen
Koop, huis, vrijstaand	1,40	1,60	1,90	Woning	0,3	1,7%	
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,30	1,50	1,80	Woning	0,3	1,7%	
Koop, huis, tussen/hoek	1,20	1,40	1,60	Woning	0,3	0,5%	
Koop, appartement, duur	1,20	1,40	1,70	Woning	0,3	1,7%	
Koop, appartement, midden	1,10	1,30	1,50	Woning	0,3	0,5%	
Koop, appartement, goedkoop	1,00	1,10	1,30	Woning	0,3	0,2%	
Huur, huis, vrije sector	1,20	1,40	1,60	Woning	0,3	0,5%	
Huur, huis, sociale huur	1,00	1,10	1,30	Woning	0,3	0,2%	
Huur, appartement, duur	1,10	1,30	1,50	Woning	0,3	1,7%	
Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	0,80	0,90	1,10	Woning	0,3	0,5%	
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,50	0,53	0,63	Kamer	0,2	0,2%	
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,23	0,23	0,20	Kamer	0,2	0,2%	
Aanleunwoning, serviceflat	0,30	0,93	1,00	Woning	0,3	0,2%	
Kleine eenpersoonswoning (tiny house; meestal grondgebonden)	0,50	0,53	0,63	Woning	0,3	0,2%	

Toelichting prijscategorieën woningen in CROW-publicatie 381: "Goedkoop, midden en duur verwijzen naar de prijs van de woning in verhouding tot de als gemiddelde of normaal beschouwde prijs van koop- of huurwoningen en dus niet de prijs van alle woningen tezamen. Uiteraard zijn er ook regionaal grote verschillen tussen de prijzen. Om die reden kunnen geen bedragen aan het prijssegment gekoppeld worden."

Hoofdgroep werken	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Per	Aandeel bezoekers (%)	Aandeel laadpunten (%)	Opmerkingen
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,15	1,55	1,65	100 m2 bvo	5%	3,0%	Kantoren zonder baliefunctie
Commerciële dienstverlening	1,55	1,85	2,25	100 m2 bvo	20%	3,0%	Kantoren met een baliefunctie
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	1,35	1,75	2,15	100 m2 bvo	5%	3,0%	Relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers (bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats)
Bedrijf arbeidsex-tensief/ bezoekersextensief	0,65	0,75	0,95	100 m2 bvo	5%	3,0%	Relatief weinig werknemer en relatief weinig bezoekers (bijvoorbeeld loods, opslag of transport-bedrijf)
Bedrijfsverzamelgebouw	1,05	1,35	1,55	100 m2 bvo	5%	3,0%	Mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven

Hoofdgroep winkelen en boodschappen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Per	Aandeel bezoekers (%)	Aandeel laadpunten (%)	Opmerkingen
Buurtsupermarkt	1,90	2,70	3,40	100 m2 bvo	89%	2,5%	
Fullservice supermarkt	3,30	4,30	5,15	100 m2 bvo	93%	2,5%	
Grote supermarkt (XL)	5,90	6,80	7,70	100 m2 bvo	84%	2,5%	
Groothandel specialist	-	5,65	5,90	100 m2 bvo	80%	2,5%	
Groothandel algemeen	-	6,40	6,40	100 m2 bvo	80%	2,5%	
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	3,40	-	-	100 m2 bvo	88%	2,5%	
Wijkcentrum (klein)	-	3,70	4,50	100 m2 bvo	76%	2,5%	
Wijkcentrum (gemiddeld)	-	4,30	5,10	100 m2 bvo	79%	2,5%	
Wijkcentrum (groot)	-	4,80	5,70	100 m2 bvo	81%	2,5%	
Weekmarkt	0,20	0,20	0,20	100 m2 bvo	85%	2,5%	1 m1 kraam = 6 m2 bvo. Geen parkeren achter kraam: +1,0 pp per standhouder
Kringloopwinkel	-	1,15	1,65	100 m2 bvo	89%	2,5%	
Bruinen witgoedzaken	3,65	5,55	7,35	100 m2 bvo	92%	2,5%	
Woonwinkel	1,15	1,55	1,65	100 m2 bvo	91%	2,5%	
Woonwarenhuis (ca 25.000 m2 bvo)	-	-	4,75	100 m2 bvo	92%	3,0%	
Meubelboulevard/ woonboulevard	-	1,85	2,25	100 m2 bvo	93%	3,0%	
Winkelboulevard	-	3,45	3,95	100 m2 bvo	94%	3,0%	
Outletcentrum	-	8,80	9,60	100 m2 bvo	94%	3,0%	
Bouwmarkt	-	1,75	2,25	100 m2 bvo	87%	2,5%	
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	-	2,25	2,55	100 m2 bvo	89%	2,5%	Inclusief buitenruimte
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	-	2,25	2,55	100 m2 bvo	89%	2,5%	

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Per	Aandeel bezoekers (%)	Aandeel laadpunten (%)	Opmerkingen
Bibliotheek	0,45	0,75	1,05	100 m2 bvo	97%	2,5%	
Museum	0,40	0,60	0,95	100 m2 bvo	95%	3,0%	
Bioscoop	3,20	7,90	11,00	100 m2 bvo	94%	3,0%	1 zitplaats is circa 3 m2 bvo. Overlap tussen twee voorstellingen: + 40%
Filmtheater/ filmhuis	2,60	5,20	7,70	100 m2 bvo	97%	3,0%	1 zitplaats is circa 3 m2 bvo. Overlap tussen twee voorstellingen: + 20%

Theater/schouwburg	7,30	7,90	9,80	100 m2 bvo	87%	3,0%	100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
Musicaltheater	2,90	3,40	3,90	100 m2 bvo	86%	3,0%	100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
Casino	5,70	6,10	6,50	100 m2 bvo	86%	3,0%	
Bowlingcentrum	1,60	2,20	2,80	bowlingbaan	89%	3,0%	
Biljartcentrum/snookercentrum	0,85	1,05	1,35	100 m2 bvo	87%	3,0%	
Dansstudio	1,50	3,80	5,40	100 m2 bvo	93%	2,5%	
Fitnessstudio/sportschool (ca 750 m2 bvo)	1,40	3,40	4,70	100 m2 bvo	87%	2,5%	
Fitnesscentrum (> 1.500 m2 bvo)	1,70	4,40	6,20	100 m2 bvo	90%	2,5%	
Wellnesscentrum	-	-	9,30	100 m2 bvo	99%	3,0%	
Sauna/hammam	2,50	4,60	6,60	100 m2 bvo	99%	3,0%	
Sporthal	1,45	2,05	2,65	100 m2 bvo	96%	3,0%	Sporthal met wedstrijdfunctie: +0,2 pp per toeschouwersplaats
Sportzaal	1,05	1,85	2,65	100 m2 bvo	94%	2,5%	Gymlokalen met alleen een schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag
Sportveld	20,00	20,00	20,00	ha netto terrein	95%	3,0%	Exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten. Sportveld met wedstrijd-functie: +0,1 pp per toeschouwersplaats
Tennishal	0,30	0,40	0,50	100 m2 bvo	87%	2,5%	
Squashhal	1,60	2,40	2,70	100 m2 bvo	84%	2,4%	
Zwembad (overdekt)	-	10,70	11,50	100 m2 bassin	97%	2,5%	
Zwembad (openlucht)	-	10,10	12,90	100 m2 bassin	99%	3,0%	
Zwemparadijs	-	-	4,00	100 m2 bassin	99%	3,0%	
Kunstijsbaan (< 400 meter)	1,15	1,35	1,65	100 m2 bvo	98%	2,5%	
Kunstijsbaan (400 meter)	-	2,05	2,35	100 m2 bvo	98%	3,0%	
Ski- snowboardhal	-	-	2,60	per 100 m2 sneeuw (exclusief oefenpistes)	98%	3,0%	
Jachthaven	0,60	0,60	0,60	ligplaats	-	3,0%	
Golfoefencentrum	-	-	50,70	centrum (6 ha)	93%	3,0%	
Golfbaan (18 holes)	-	-	95,60	18 holes, 60 ha	98%	3,0%	
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (groot)	3,50	4,30	5,30	100 m2 bvo	98%	3,0%	
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (zeer groot)	3,70	4,60	5,50	100 m2 bvo	98%	3,0%	

Kinderboerderij	2,90	3,70	4,40	boerderij	97%	2,5%	
Volkstuin	-	1,25	1,35	10 tuinen	100%	3,0%	
Plantentuin	-	7,50	10,50	tuin	99%	3,0%	

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Per	Aandeel bezoekers (%)	Aandeel laadpunten (%)	Opmerkingen
Bungalowpark (huisjes-complex)	-	-	1,60	bungalow	91%	3,0%	
Hotel 1*	0,40	0,80	2,30	10 kamers	77%	3,0%	
Hotel 2*	1,35	2,15	3,85	10 kamers	80%	3,0%	
Hotel 3*	2,00	3,10	4,70	10 kamers	77%	3,0%	
Hotel 4*	3,20	4,90	6,80	10 kamers	73%	3,0%	
Hotel 5*	5,00	7,60	10,10	10 kamers	65%	3,0%	
Café/bar/cafetaria	5,00	5,00	6,00	100 m2 bvo	-	2,5%	
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	9,00	9,00	13,00	100 m2 bvo	-	2,5%	
Discotheek	6,10	12,30	18,40	100 m2 bvo	99%	2,5%	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	4,00	5,50	7,50	100 m2 bvo	99%	3,0%	

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Per	Aandeel bezoekers (%)	Aandeel laadpunten (%)	Opmerkingen
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,05	2,45	2,95	behandelkamer	57%	2,5%	
Apotheek	2,25	2,75	3,15	apothek	45%	2,5%	
Fysiotherapie-praktijk(-centrum)	1,25	1,45	1,75	behandelkamer	57%	2,5%	
Consultatiebureau	1,25	1,55	1,85	behandelkamer	50%	2,5%	
Consultatiebureau voor ouderen	1,30	1,60	1,90	behandelkamer	38%	2,5%	
Tandartsenpraktijk	1,55	1,95	2,35	behandelkamer	47%	2,5%	
Gezondheids-centrum	1,55	1,85	2,15	behandelkamer	55%	2,5%	
Ziekenhuis	1,40	1,60	1,70	100 m2 bvo	29%	3,0%	
Crematorium	-	-	30,10	(deels) gelijktijdige plechtigheid	99%	3,0%	
Begraafplaats	-	-	31,60	(deels) gelijktijdige plechtigheid	97%	3,0%	
Religiegebouw	0,15	0,15	0,15	zitplaats	0%	2,5%	
Verpleeg en verzorgingstehuis	0,60	0,60	0,60	wooneenheid	60%	3,0%	Inclusief parkeren voor personeel

Hoofdgroep onderwijs (excl. halen en brengen)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Per	Aandeel bezoekers (%)	Aandeel laadpunten (%)	Opmerkingen
Kinderdagverblijf (crèche)	0,90	1,10	1,20	100 m2 bvo	0%	3,0%	

Basisschool	0,75	0,75	0,75	leslokaal	0%	3,0%	
Middelbare school	3,30	4,00	4,30	100 leerlingen	11%	3,0%	Bezoekers zijn leerlingen
ROC	4,20	4,80	5,20	100 leerlingen	7%	3,0%	Bezoekers zijn leerlingen
Hogeschool	8,30	8,90	9,50	100 studenten	72%	3,0%	Bezoekers zijn leerlingen
Universiteit	11,70	13,50	14,70	100 studenten	48%	3,0%	Bezoekers zijn leerlingen
Avondonderwijs	4,00	5,00	6,00	10 studenten	95%	3,0%	Bezoekers zijn leerlingen

BIJLAGE 4 – PARKEERNORMEN FIETS

Woningen	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid	Opmerkingen
Rij- en vrijstaande woning		6,0	woning	
Appartement (met fietsenberging)*		3,0	woning	Bij appartement met berging is de fietsparkeernorm exclusief de berging zelf.
Appartement (zonder fietsenberging)		1,0	woning	
Studentenhuis		1,0	kamer	
Woningen bezoekers		1,0	woning	

Kantoor	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid	Opmerkingen
Kantoor (personeel)	Centrum en schil	3,5	100 m2 bvo	
	Rest bebouwde kom	2,5		
Kantoor (bezoekers)		8,0	Balie	

Winkelen en boodschappen	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid	Opmerkingen
Winkelcentrum		4,0	100m2 bvo	
Supermarkt		4,3	100m2 bvo	
Bouwmarkt		0,4	100m2 bvo	
Tuincentrum		0,4	100m2 bvo	Inclusief tuin

Sport, Cultuur & Ontspanning	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid	Opmerkingen
Bibliotheek		5,0	100m2 bvo	
Bioscoop	Centrum	12,0	100m2 bvo	
	Schil centrum	7,0		
	Rest	2,2		
Fitness	Centrum	8,5	100m2 bvo	
	Schil centrum	5,8		
	Rest	3,0		
Museum		1,4	100m2 bvo	
Sporthal*		3,9	100m2 bvo	
Sportveld		85,0	ha netto terrein	
Sportzaal*		6,2	100m2 bvo	
Stadion		14,0	100 zitplaatsen	
Stedelijke evenement		50,0	100 bezoekers	
Theater	Centrum	38,0	100 zitplaatsen	
	Schil centrum	33,0		
	Centrum	28,0		
Zwembad (openlucht)		43,0	100 m2 bassin	
Zwembad (overdekt)		32,0	bassin	

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid	Opmerkingen
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	35,0	100m2	
	Rest bebouwde kom	10,0		
Restaurant (eenvoudig)		20,0	100m2	
Restaurant (luxe)		4,0	100m2	
Café		10,0	100m2	

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid	Opmerkingen
Apotheek (bezoekers)		10,0	Locatie	
Apotheek		7,0	Locatie	
Begraafplaats/ crematorium		8,0	(Deels) gelijktijdige plechtigheid	
Gezondheidscentrum (bezoekers)		3,0	100m2 bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,7	100m2 bvo	
Kerk/moskee		62,0	100 zitplaatsen	
Ziekenhuis (bezoekers)		0,6	100m2 bvo	
Ziekenhuis (medewerkers)		0,8	100m2 bvo	

Onderwijs	Schoolgrootte	Fietsparkeernorm	Per eenheid	Opmerkingen
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	5,0	10 leerlingen	
	250 tot 500 leerlingen	5,8		
	> 500 leerlingen	7,2		
Basisschool (medewerkers)		0,7	10 leerlingen	
Middelbare school (leerlingen)		16,0	100m2 bvo	
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	1,1	100m2 bvo	
	Schil centrum	0,9	100m2 bvo	
	Rest bebouwde kom	0,7	100m2 bvo	
ROC (leerlingen)		14,0	100m2 bvo	
ROC (medewerkers)		1,0	100m2 bvo	

BIJLAGE 5 - LOOPAFSTANDEN

Hoofd functie	Acceptabele loopafstand autoparke- ren	Acceptabele loopafstand fietspar- keren
Wonen (bewoners)	200 meter	50 meter
Wonen (bezoekers)	200 – 300 meter	50 meter
Winkelen	200 – 600 meter	100 meter
Werken	200 – 800 meter	100 meter
Ontspanning	100 – 600 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter
Onderwijs	300 meter	100 meter

BIJLAGE 6 - AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%