

Nota Parkeernormen 2026 Gemeente IJsselstein

1. Inleiding

Met de Nota Parkeernormen 2026 beschrijven we het beleid voor fiets- en autoparkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Er is een grote behoefte aan extra woningen. De gemeenteraad heeft in 2019 besloten om 2.500 woningen te bouwen. Door deze groei gaat de vraag naar mobiliteit en parkeren in IJsselstein flink toenemen. De uitdaging is om de groei van IJsselstein in goede banen te leiden zodat een leefbare, veilige en bereikbare leefomgeving behouden blijft. Het vorige parkeerbeleid komt uit 2006 en er is in de tussentijd veel veranderd. Het is belangrijk om zorgvuldig om te gaan met de openbare ruimte. Deze ruimte is nodig voor parkeren, groen, spelen, klimaatadaptatie, energie, recreatie en meer. Het is van belang om balans te zoeken tussen alle wensen en verplichtingen voor een leefbare omgeving.

1.1 Doel van deze Nota Parkeernormen

De doelstelling van de 'Nota Parkeernormen IJsselstein 2026' is het bieden van een actueel beleidskader voor de oplossing van het fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen en het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen. De parkeernormen worden gebruikt voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen.

Om een objectieve beoordeling van de parkeereffecten van een ruimtelijke ontwikkeling te kunnen maken bestaat behoefte aan een eenduidig toe te passen toetsingskader. Een nota parkeernormen biedt hiervoor uitkomst. Deze nota richt zich op nieuwe ontwikkelingen.

1.2 Bestuurlijke vaststelling

In het Mobiliteitsplan IJsselstein 2020 'Gezond op Weg naar 2030' is aangegeven dat we nieuwe parkeernormen gaan opstellen. De uitgangspunten en kaders voor deze nota zijn op 5 juni 2025 vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten Parkeerbeleid. Daaropvolgend stelt het college de nu voorliggende Nota Parkeernormen 2026 vast.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding en doelstelling van de Nota Parkeernormen IJsselstein. In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen dat op deze nota van toepassing is. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten die gebruikt zijn bij het opstellen van de nota parkeernormen. In het vierde hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de nota wordt toegepast en hoofdstuk 5 toont tot slot aan hoe parkeernormen worden vastgelegd.

2. Wettelijk kader

De toepassing van de Nota Parkeernormen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Dit hoofdstuk gaat in op het juridisch kader dat van toepassing is.

2.1 Omgevingsplan gemeente IJsselstein

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Alle voormalige bestemmingsplannen vormen een onderdeel van het tijdelijke omgevingsplan. In het 'Paraplubestemmingsplan parkeernormen IJsselstein', onderdeel van het tijdelijk deel van het omgevingsplan, is vastgelegd dat een omgevingsvergunning alleen wordt afgegeven als voor het parkeren wordt voldaan aan het Parkeerbeleidsplan 2006 of diens rechtsopvolger. Deze Nota Parkeernormen is de rechtsopvolger van het Parkeerbeleidsplan 2006.

Op deze manier bestaat er een koppeling tussen onderdelen van het tijdelijke omgevingsplan en deze nota. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door een wijziging van het omgevingsplan is ook deze nota van toepassing.

2.2 Nota Parkeernormen als toetsingskader

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op 'parkeren' getoetst op basis van deze nota. Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de fiets- en autoparkeereis opgenomen. Deze eis geeft de omvang van de parkeervraag aan en hoe het parkeren wordt opgelost. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning moet voor parkeren in ieder geval het volgende worden aangegeven:

- Het ruimtelijk programma dat wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies.
- De berekening van de parkeervraag voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen.
- Ontwerptekeningen van de te realiseren parkeerplaatsen, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangegeven (inclusief maatvoeringen).
- Indien van toepassing: afgesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van deelmobiliteit of het gebruik van particuliere parkeerplaatsen om de parkeervraag van de ruimtelijke ontwikkeling (gedeeltelijk) in te vullen.

Als de aanvraag voldoet aan de eisen uit deze Nota Parkeernormen, dan is er voor het onderdeel 'parkeren' geen belemmering om de omgevingsvergunning te verlenen. Wanneer de aanvraag omgevingsvergunning niet (volledig) voldoet aan deze nota, dan kan dat een reden zijn om de omgevingsvergunning niet te verlenen.

2.3 Overgangssituatie

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de gemeente deze Nota Parkeernormen niet toepast op lopende aanvragen van bouwplannen, waarvoor al een gemeentelijk besluit is genomen over de daarbij te hanteren parkeernormen. Uitzondering geldt voor situaties waarin de initiatiefnemer expliciet verzoekt om te toetsen aan de eisen zoals opgenomen in deze Nota Parkeernormen.

3. Uitgangspunten parkeernormen

Een parkeernorm wordt gebruikt om te bepalen welk aantal parkeerplaatsen minimaal nodig is voor een ruimtelijke ontwikkeling. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het opstellen van parkeernormen voor auto en fiets beschreven. Deze uitgangspunten gelden als basis in de bepaling van de parkeernormen die voor de gemeente in deze Nota Parkeernormen vastgesteld zijn.

3.1 Parkeernorm per functie

Voor het berekenen van de parkeereis wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen die voor de functies in een ruimtelijke ontwikkeling gelden. De parkeernorm voor IJsselstein is gebaseerd op het gemiddelde parkeerkencijfer binnen de bandbreedte die gesteld wordt in de landelijke CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' (versie juni 2024). De normen zijn opgenomen in bijlage 2 van deze nota. Deze normen zijn de basis voor alle ruimtelijke ontwikkelingen.

Indien de functie niet in de bijlage genoemd staat, maar wel in de CROW-publicatie 744 voorkomt, kan het gemiddelde kencijfer in de aangegeven bandbreedte gehanteerd worden. Voor een functie die niet specifiek genoemd staat in de tabel van bijlage 1 en ook niet in de CROW-kencijfers voorkomt, dient door de initiatiefnemer onderbouwd te zijn welke bijpassende norm voor deze functie zal gelden. Het is aan het college om voor deze nieuwe functie de definitieve norm vast te stellen voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling.

3.2 Stedelijkheidsgraad

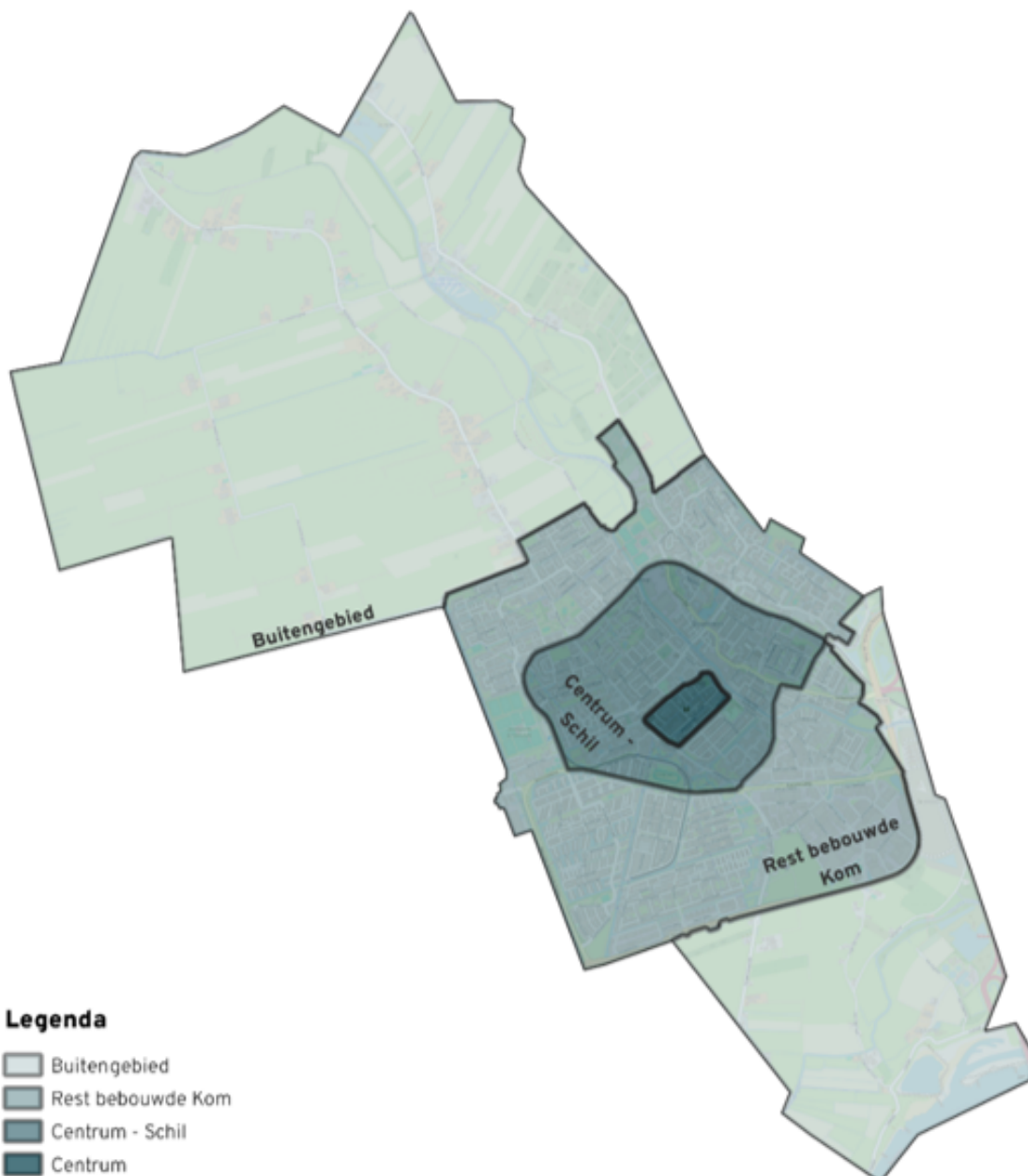
De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de parkeernorm. Naar mate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-kencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van het CBS. Deze dichtheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. De stedelijkheidsgraad geldt voor de gehele gemeente (gebaseerd op CBS-cijfers).

De gemiddelde dichtheid van adressen is 1.882 adressen per km². Voor IJsselstein geldt daarmee een stedelijkheidsgraad van "**sterk stedelijk**".

3.3 Gebiedsindeling

Naast de stedelijkheidsgraad bevatten de CROW-kencijfers een gebiedsindeling. Deze gebiedsindeling bepaalt de hoogte van de parkeernorm voor ieder gedefinieerd gebied. Wij hanteren onderstaande gebiedsindeling voor de parkeernorm¹:

1) Een meer gedetailleerde versie van de bebouwde kom is zichtbaar in bijlage 9



Er is onderscheid gemaakt tussen 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. In het centrum zijn de voorzieningen dichtbij en is de ruimte het meest schaars. In dit gebied is de noodzaak voor het hebben van een eigen auto het kleinst. Dit blijkt ook uit de hoogte van het autobezit in het centrumgebied. De parkeernorm per functie is dan ook het laagste voor dit gebied. De zone daaromheen is 'schil centrum'. Hier is nog steeds sprake van geconcentreerde bebouwing, maar er is meer ruimte beschikbaar en de afstand tot de voorzieningen is groter. Het overige deel van de bebouwde kom valt onder 'rest bebouwde kom' hier liggen de voorzieningen verder weg en is de parkeernorm hoger. In het buitengebied liggen de voorzieningen ver weg en is de noodzaak van het hebben van een auto het grootst. Voor deze gebieden is de parkeernorm het hoogst.

3.4 Aanwezigheidspercentages

Wanneer twee (of meerdere) functies gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening(en) is het niet (altijd) noodzakelijk om de som van het aantal parkeerplaatsen van de verschillende functies aan te leggen. Vaak kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. De mate waarin gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen kan plaatsvinden, is afhankelijk van de vraag in hoeverre de gecombineerde parkeervraag van de verschillende functies in tijd gezien samenvalt. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de CROW-publicatie 744 en opgenomen in bijlage 5 van deze nota. De

aanwezigheidspercentages zijn van toepassing voor het bepalen van de parkeervraag van fietsen en auto's.

3.5 Parkeernormen fiets

Goede fietsparkeervoorzieningen hebben veel invloed op de aantrekkelijkheid van verplaatsingen per fiets. Omdat wij het fietsgebruik willen stimuleren (en daarmee autogebruik willen verlagen) is het van belang dat ook het fietsparkeren goed gefaciliteerd wordt. Naast autoparkeernormen publiceert het CROW ook fietsparkeernormen (publicatie: fietsparkeercijfer 2025, basis voor fietsparkeernormering, CROW). In toenemende mate gebruiken gemeenten deze kentallen om goede voorzieningen voor het stallen van de fiets te waarborgen. Wij kiezen ook hiervoor.

3.6 Parkeren op eigen terrein

Algemeen uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat de parkeervraag op eigen terrein of binnen het plangebied moet worden gefaciliteerd. Aan de maatvoering en uitvoering van parkeervoorzieningen worden eisen gesteld. Deze kwaliteitseisen staan in bijlage 7 van deze nota.

3.7 Berekening parkeren op eigen terrein

Parkeervoorzieningen op eigen terrein worden niet altijd als zodanig gebruikt. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat garages naast woningen (vaak) een andere bestemming hebben gekregen (opslag, bijkeuken, slaapkamer of kantoor). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden daarom correctiefactoren toegepast. De correctiefactor voor parkeerplaatsen op eigen terrein zijn afkomstig uit de CROW-publicatie 744 en opgenomen in bijlage 6 van deze nota.

3.8 Bezoekersparkeren

Bij de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per appartement/woning op basis van de CROW-publicatie 744 (zie bijlage 2 en 3). Zowel het bewoners als bezoekersaandeel parkeerplaatsen moet op eigen terrein of binnen het plangebied worden aangelegd. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet altijd voor het verkeer openbaar toegankelijk zijn.

4. Toepassing parkeernormen

Deze Nota Parkeernormen zorgt voor een toetsingskader bij besluitvorming over nieuwe (bouw)ontwikkelingen en functiewijzigingen in de gemeente. In dit hoofdstuk wordt allereerst stap voor stap toegelicht hoe de parkeernormen voor auto en fiets uit deze nota toegepast worden om tot een parkeervraag te komen. Vervolgens wordt aangegeven hoe optioneel de parkeervraag beïnvloed kan worden. Als laatste wordt toegelicht hoe de parkeervraag ingevuld moet worden en welke randvoorwaarden hiervoor gelden.

4.1 Het bepalen van de parkeervraag



Stap 1. Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Het proces van de toepassing van de parkeernormen start met een bouwplan. De initiatiefnemer moet de juiste invoergegevens hebben waar de parkeernormen op kunnen worden gebaseerd. Bijvoorbeeld, voor woningbouwprojecten zijn dit het aantal woningen, type woning en de prijsklasse, voor een hotel is dit het aantal kamers. De meeste functies baseren de norm op de bruto vloeroppervlakte (bvo). Het is belangrijk dat bij de berekening van de normatieve parkeerbehoefte zo concreet mogelijk wordt benoemd in welke functies het bouwplan voorziet. Ook is relevant hoe de functies gebruikt gaan worden. De parkeernorm verschilt namelijk per functie.

Zodra de functies van het bouwplan bekend zijn, kan door de initiatiefnemer de normatieve parkeerbehoefte berekend worden. Op basis van de functies en de ligging van het bouwplan wordt de parkeernorm vastgesteld. De parkeernorm wordt vervolgens vermenigvuldigd met de functies van het bouwplan, zijnde het aantal woningen of andere eenheden. Deze normatieve parkeerbehoefte houdt verder nog geen rekening met de effecten van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door meerdere functies of andere maatregelen die de parkeerbehoefte beïnvloeden.

Stap 2. Rekening houden met de voormalige parkeersituatie (salderen)

Soms zijn er bij een ruimtelijke ontwikkeling (openbare) parkeerplaatsen welke bestemd waren om de parkeervraag van de voormalige functie te faciliteren. Wanneer deze parkeerplaatsen bestemd blijven

om de parkeervraag van de nieuwe functie te faciliteren, hoeven alleen nog parkeerplaatsen te worden gerealiseerd ten behoeve van de extra parkeervraag welke ontstaat door de functiewijziging. De parkeerplaatsen uit de voormalige situatie worden in dat geval hergebruikt om de parkeervraag van de nieuwe functie (gedeeltelijk) te faciliteren. Dit hergebruik wordt ook wel salderen genoemd.

Om de extra parkeervraag welke ontstaat door de functiewijziging te bepalen, trekken we de parkeervraag van de voormalige functie af van de parkeervraag van de nieuwe functie. Slechts voor de toename van de parkeervraag hoeven nieuwe parkeerfaciliteiten gerealiseerd te worden.

Uitgangspunten salderen parkeervraag

Bij het salderen van de parkeervraag passen we de volgende uitgangspunten toe:

- De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe- als bestaande functie te bepalen.
- Voor het berekenen van de parkeervraag in de bestaande situatie gaan we uit van de meest recente vergunde functie.
- Salderen mag alleen als het gebouw in de bestaande situatie minder dan 3 jaar (vanaf de aanvraagdatum van de omgevingsvergunning) leegstaat. Anders is het niet realistisch dat de parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) die oorspronkelijk voor het gebouw zijn aangelegd, ook echt beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 3 jaar niet. Mits de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen is gegarandeerd.
- Bij salderen moet rekening gehouden worden met een verschuiving van het moment waarop de nieuwe functie een parkeervraag heeft ten opzichte van de oude functie. De parkeervraag van de bestaande - en nieuwe situatie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeervraag. Parkeerplaatsen die exclusief hoorden bij de bestaande functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerde.
- Bij salderen kan een initiatiefnemer nooit aanspraak maken op een groter aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dan in de bestaande situatie fysiek aanwezig zijn binnen acceptabele loopafstand (ongeacht de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen).
- Als de parkeervraag na saldering gelijk is of zelfs afneemt, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gemaakt.

Stap 3. Vaststellen van de parkeervraag

Bij het berekenen van de parkeervraag wordt er tussentijds niet afgerond. Pas in de laatste stap van de berekening wordt de parkeervraag rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Daarbij wordt in onze gemeente altijd naar boven afgerond op gehele parkeerplaatsen.

Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen is tot dusver geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit zal gebeuren op het moment dat bekend is hoe en waar (op eigen terrein of privaat/openbaar) de parkeerplaatsen beschikbaar komen en welke doelgroep(en) gebruik maken van de parkeervoorzieningen. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan de parkeereis mogelijk naar beneden worden bijgesteld.

4.2 Het beïnvloeden van de parkeervraag

Met het doorlopen van de stappen uit paragraaf 4.1 is de parkeervraag voor auto en fiets bepaald. Voor sommige ruimtelijke ontwikkelingen maken we het mogelijk om de autoparkeervraag niet alleen met fysieke autoparkeerplaatsen op te lossen, maar ook (deels) met het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto. Hierna beschrijven we welke mogelijkheden er zijn om de autoparkeervraag te beïnvloeden.

Mobiliteitscorrectie

Het is onder voorwaarden toegestaan een mobiliteitscorrectie toe te passen op de autoparkeervraag van een ruimtelijke ontwikkeling. Daardoor zijn minder/meer autoparkeerplaatsen nodig. Het toepassen van een mobiliteitscorrectie is een optionele stap, welke besloten wordt door de gemeente. De initiatiefnemer kan in overleg met de gemeente, net als de gemeente op eigen initiatief, op basis van een mobiliteitsplan/mobiliteitsmaatregelen, voorstellen óf en in welke mate mobiliteitscorrectie wordt ingezet, binnen de minima en maxima van het CROW (CROW-publicatie 744 en publicatie: fietsparkeerkcijfer 2025, basis voor fietsparkeernormering). De volgende mobiliteitscorrecties zijn mogelijk, die ook gecombineerd mogen worden:

Mobiliteitscorrectie 1: Nabijheid van een OV-knooppunt

Een OV-knooppunt is halte van tram/bus, waar lijnen van BRT-kwaliteit (kenmerken als hoogfrequent, snel, ruime diensttijden) halteren, welke een goede bereikbaarheid heeft te voet. Door de nabijheid van openbaar vervoer hebben mensen gemiddeld genomen een ander mobiliteitspatroon en daarmee kan ook de vraag naar autoparkeerplaatsen aantoonbaar lager zijn. Dat effect is vooral merkbaar door de kortere loopafstanden.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen die in de directe nabijheid van een OV-knooppunt worden gerealiseerd, kan een lagere parkeernorm worden gehanteerd. Met nabijheid doelen we op korte afstanden welke lopend te behappen zijn. Om het OV te laten concurreren met de auto, is een beperkte reistijd naar een station of halte een voorwaarde. Daarnaast dient het station of halte in frequente en relevante ritten te voorzien. Het OV wordt daadwerkelijk verkozen boven autogebruik wanneer deze voorwaardes in zekere mate op orde zijn en aansluiten op de mobiliteitsbehoefte van reizigers. In paragraaf 3.1 wordt aangegeven dat de parkeernorm voor IJsselstein is gebaseerd op de gemiddelde parkeernorm binnen de bandbreedte volgens de CROW-publicatie 744. Als een locatie is gelegen in de nabijheid van een hoogwaardig OV-knooppunt is het voorstelbaar dat de autoparkeernorm wordt bijgesteld naar een norm tussen de onderkant en het gemiddelde van deze bandbreedte. Een voorwaarde voor het toepassen is dat initiatiefnemer onderbouwt welke parkeernorm wordt gehanteerd binnen de bandbreedte en hoe verwacht wordt dat deze lagere parkeernorm niet zal lijden tot parkeeroverlast. Het is aan de gemeente IJsselstein om deze onderbouwing te toetsen en hierover een beslissing te nemen.

Mobiliteitscorrectie 2: Ligging nabij een uitvalsweg

Bij een ligging nabij een uitvalsweg (een snelweg of provinciale weg), zonder hoogwaardig OV-alternatief in de nabijheid, valt te verwachten dat snelle gekozen wordt voor de auto. Om deze reden kan hier gekozen worden om een hogere parkeernorm toe te passen, gebaseerd op een hoger verwacht autobezit. Dit om te voorkomen dat de parkeernorm niet aansluit bij de werkelijke situatie, en overloop van autoparkeren naar de omgeving plaats gaat vinden. In dit geval kan gevraagd worden om een parkeernorm tussen het gemiddelde en de bovenkant, binnen de bandbreedte volgens de CROW-publicatie 744.

Mobiliteitscorrectie 3: Inzet van deelmobiliteit

Bij het toepassen van deelauto's kan een correctie worden toegepast op het aantal te ontwikkelen parkeerplaatsen voor bewoners van woonfuncties, niet voor bezoekers. Bij de inzet van deelauto's voor bewoners zal één deelauto minimaal 4 parkeerplaatsen vervangen in het centrumgebied, schilgebied en de rest van de bebouwde kom. Het exact aantal parkeerplaatsen dat gecorrigeerd wordt is daarnaast afhankelijk van het aantal woningen en de doelgroep die gebruik gaat maken van de nieuwe ontwikkeling. De initiatiefnemer is verplicht te onderbouwen op welke manier de mobiliteitsoplossing in de praktijk gewaarborgd blijft voor een periode van minimaal 5 jaar. Ook dient in ongereguleerd gebied een ruimtelijke reservering te zijn (bijvoorbeeld in de vorm van laagwaardig groen) voor de gereduceerde parkeerplaatsen, om toch aan te leggen op het moment dat het deelmobiliteitsconcept stopt/niet (voldoende) aanslaat. Deelmobiliteit mag maximaal 15% afname van de originele auto-parkeereis inhouden, en mag nooit minder worden dan passend is binnen de bandbreedte volgens de CROW-publicatie 744.

Een voorwaarde voor het toepassen van deelmobiliteit is het opstellen van een deelmobiliteitsparagraaf in het mobiliteitsplan door de initiatiefnemer. Dit plan geeft aan op welke manier deelmobiliteit wordt ingericht bij de ruimtelijke ontwikkeling. Het is aan de gemeente IJsselstein om het deelmobiliteitsplan te toetsen en hierover een beslissing te nemen.

4.3 Randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag Parkeerplaatsen binnen maximaal acceptabele loopafstanden

De auto- en fietsparkeerplaatsen die worden ingezet voor een ruimtelijke ontwikkeling moeten op een acceptabele loopafstand liggen. In gemeente IJsselstein gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 4.

De loopafstanden zijn afgeleid van de loopafstanden uit de recente publicatie van het CROW. Deze maximale loopafstanden worden gemeten als de kortste looproute over de openbare weg, dus niet hemelsbreed. Dit betreft de afstand vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan desbetreffende parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Indien het initiatief meerdere functies voorziet, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. De pieken in parkeerbehoefte van die functies vallen namelijk niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte dient berekend te worden op basis van de aanwezigheidspercentages uit bijlage 5 van deze nota. Een voorbeeld van de berekening kan gevonden worden in bijlage 8.

Voorwaarde is wel dat voor dubbelgebruik meegerekende parkeerplaatsen openbaar zijn. De maatgevende parkeerbehoefte wordt afgerond op één cijfer achter de komma. Als er gesaldeerd wordt met de bestaande situatie zullen ook de aanwezigheidspercentages toegepast moeten worden bij de bestaande situatie.

Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

Er zijn een aantal minimale kwaliteitseisen verbonden aan parkeerplaatsen welke deel uitmaken van de parkeeroplossing. Deze minimale kwaliteitseisen hebben onder andere te maken met de toegankelijkheid, beschikbaarheid en afmeting van de parkeerplaatsen. Verdere toelichting op de minimale kwaliteitseisen voor auto- en fietsparkeerplaatsen kan geraadpleegd worden in bijlage 7.

4.4 Het invullen van de parkeervraag

Op basis van vorige paragrafen van dit hoofdstuk kan de parkeervraag van een bouwontwikkeling bepaald worden. De parkeervraag vertalen we via een aantal stappen naar de uiteindelijke parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet zijn ten behoeve van een bouwontwikkeling. Daarbij is het uitgangspunt dat de parkeereis volledig op eigen terrein of binnen het plangebied moet worden gefaciliteerd.



Stap 5. Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Deze Nota Parkeernormen stelt dat elke ruimtelijke ontwikkeling in IJsselstein moet voorzien in voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen. Het uitgangspunt is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, al dan niet in pandig, of binnen het plangebied. Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen ten behoeve van vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) als voor bezoekers. Als er door de ruimtelijke ontwikkeling voormalige parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein die publiekelijk toegankelijk waren (gebruik door derden), of in de openbare ruimte, dan moet het aantal verdwenen parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt door de ruimtelijke ontwikkeling wordt aan de hoeveelheid parkeerplaatsen van de parkeereis toegevoegd.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij woningen moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn opgenomen in bijlage 6 van deze nota. Als de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis is sprake van een overschot van parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen mag in mindering gebracht worden op de parkeereis. Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie hoeft bij de verdere planontwikkeling niet gecompenseerd te worden.

Stap 6. Op andere wijze voorzien in parkeren

Benutten van particuliere of gemeentelijke parkeervoorzieningen

Gemeentelijke parkeervoorzieningen

De autoparkeervraag kan worden opgelost door gebruik te maken van openbare parkeervoorzieningen (parkeergarages) van de gemeente. De optie om het parkeren van auto's hier (gedeeltelijk) op te lossen, geldt zolang de bezetting van deze parkeerplaatsen (op maatgevende momenten) op een acceptabel niveau blijft. Dit is ter beoordeling aan de gemeente. Bij het gebruik van gemeentelijke parkeervoorzieningen worden abonnementen afgenomen bij de gemeente tegen het dan geldende tarief. Bovendien worden adressen opgenomen op een GROEP-lijst, om te voorkomen dat alsnog vergunningen aangevraagd kunnen worden voor straatparkeren.

Particuliere parkeervoorzieningen

Wanneer autoparkeerplaatsen bij een andere partij dan de gemeente worden afgenomen, moet een koop- of huurcontract worden overlegd voor een periode van minimaal 10 jaar. Daarnaast moet de initiatiefnemer aantonen dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn op maatgevende momenten. Het uitgangspunt is dat de bezetting van de particuliere parkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de ruimtelijke ontwikkeling, niet groter wordt dan 85%.

Om te voorkomen dat dezelfde autoparkeerplaatsen voor meerdere ruimtelijke ontwikkelingen worden ingezet, wordt een overzicht bijgehouden van toegekende verzoeken voor het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in gemeentelijke- of particuliere parkeervoorzieningen. Hierin wordt ook aangegeven dat er geen recht is op een reguliere parkeervergunning, om te voorkomen dat alsnog vergunningen aangevraagd kunnen worden voor straatparkeren.

Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Het lukt niet altijd om de (volledige) parkeereis op te lossen op eigen terrein of door het benutten van bestaande particuliere of gemeentelijke parkeervoorzieningen. In sommige gevallen bestaat dan de

mogelijkheid om auto- en/of fietsparkeereis (deels) in te vullen door bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte te benutten. Daarbij is het uitgangspunt dat bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte primair bedoeld zijn voor bezoekers, en daarna voor vaste gebruikers, zoals bewoners of werknemers.

Wanneer aanspraak wordt gemaakt op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal er voldaan moeten worden aan de rapportageplicht omtrent bezettingsgraad. De initiatiefnemer moet aantonen dat desbetreffende parkeerplaatsen ook daadwerkelijk ter beschikking zijn op maatgevende momenten, afhankelijk van de functie, en dat het hier daadwerkelijk is toegestaan om te parkeren. Hiervoor wordt door de gemeente periodiek een parkeeronderzoek gedaan, deze gegevens kunnen worden overgedragen. Het uitgangspunt is dat de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de ruimtelijke ontwikkeling, niet hoger mag zijn dan 85%.

Eisen aan een parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het parkeeronderzoek van de gemeente. Mocht de initiatiefnemer hier bezwaar tegen hebben, kan er een eigen parkeeronderzoek (voor eigen rekening) gedaan worden door de initiatiefnemer. De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt toegepast (het meten van de parkeercapaciteit en de bezettingsgraad) moet bij de gemeente IJsselstein ter goedkeuring worden ingediend. Aan het parkeeronderzoek worden de volgende (minimale) eisen gesteld:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk onderzoeksbureau uitgevoerd.
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, vakantieperiodes, etc.
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximale acceptabele loopafstand welke voor desbetreffende functies binnen de ruimtelijke ontwikkeling en het gebied van kracht zijn, zoals benoemd in bijlage 4.
- Er wordt binnen een week (zeven dagen) gemeten op dagen en dagdelen waarop de parkeervraag vanuit de ontwikkeling het hoogst is. Deze maatgevende momenten worden bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages voor desbetreffende functie (bijlage 5).

Stap 7. Maatwerk toepassen als parkeren niet kan worden opgelost

Het sluitend maken van een parkeerbalans is soms complexer dan de theorie het laat blijken. Het kan voorkomen dat de parkeereis zowel niet op eigen terrein als met andere oplossingen om te voorzien in parkeren (volledig) kan worden ingevuld. Dit kan bijvoorbeeld komen door een gebrek aan fysieke ruimte op eigen terrein.

In eerste instantie ligt de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemer om een oplossing aan te dragen, door bijvoorbeeld het herzien van het bouwprogramma om aan een lagere parkeereis te moeten voldoen. Lukt het de initiatiefnemer niet om tot een oplossing te komen, dan is maatwerk mogelijk mits er een goede onderbouwing aan te pas komt. Op basis van een onderbouwing kan het college van Burgemeester en Wethouders van IJsselstein in zeer uitzonderlijke gevallen besluiten om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. In dit geval wordt de hardheidsclausule toegepast. Wanneer de onderbouwing van maatwerk niet akkoord wordt bevonden, dan geldt het niet voldoen aan de parkeereis als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

5. Vastleggen parkeernormen

5.1 Vastleggen in de omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet als mogelijk opgenomen (zowel kwantitatief als kwalitatief) welke parkeereis wordt opgelegd aan een ruimtelijke ontwikkeling. De volgende onderdelen worden minimaal vastgelegd over het onderdeel parkeren:

- Het aantal te realiseren en in stand te houden auto- en fietsparkeerplaatsen.
- De parkeerlocatie(s) waar de parkeerplaatsen en fietsvoorzieningen beschikbaar worden gesteld.
- Hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen op eigen terrein door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld.
- Beperking voor uitgifte van parkeervergunningen en/of abonnementen.

5.2 Vastleggen in een privaatrechtelijke overeenkomst

Wanneer de parkeereis bij een ruimtelijke ontwikkeling (deels) wordt opgelost door het huren of kopen van particuliere parkeerplaatsen, dan moet een overeenkomst worden gesloten tussen initiatiefnemer en de eigenaar van desbetreffende particuliere parkeerplaatsen. Het is van belang dat behoud van deze parkeerplaatsen duurzaam wordt geborgd, bijvoorbeeld door een kettingbeding waarin dit is vastgelegd. Zo is de overeenkomst, welke door de initiatiefnemer en de voormalige eigenaar van de particuliere parkeerplaatsen is gesloten, ook bindend voor de volgende eigenaar.

Wanneer de parkeervraag (gedeeltelijk) niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, en de parkeervraag wordt ingevuld middels bestaande particuliere parkeerplaatsen, dan moet vóór het verlenen van de omgevingsvergunning een koop- of huurcontract worden overlegd. In het koop- of huurcontract moeten ten minste de volgende zaken zijn aangegeven:

- De locatie(s) van de parkeerplaatsen.
- Het gebruik van het aantal parkeerplaatsen.
- De daarbij horende gebruikerstijd.
- De termijn (een periode van minimaal 10 jaar).
- De manier waarop de duurzame beschikbaarheid is geborgd.

5.3 Vastleggen op de GROEP-lijst en/of POET-lijst

Het uitgangspunt is dat ontwikkelingen de parkeervraag op eigen terrein faciliteren. Voor adressen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein óf over parkeerplaatsen in gemeentelijke of particuliere parkeervoorzieningen (openbaar/particulier) geldt de GROEP-lijst. Dit staat voor 'Geen Recht Op Parkeervergunning'. Adressen waarvoor deze regeling geldt komen niet in aanmerking voor parkeervergunning voor het parkeren in de openbare ruimte. Dit wordt in heel IJsselstein op huisnummerniveau vastgelegd, zowel in gereguleerd als ongereguleerd gebied. Zo verminderen we het ruimtebeslag van parkeren in de openbare ruimte en bieden we richting de toekomst duidelijkheid over het in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

5.4 Communicatie naar gebruikers

Het is een verplichting voor de aanvrager van de omgevingsvergunning, om de eigenaar van het pand (indien de aanvrager niet de eigenaar is) en deze op zijn beurt aan de huurder(-s) en/of kopers van het pand te informeren over het feit dat de (toekomstige) gebruikers (bewoners, werknemers en bezoekers) in de toekomst geen recht hebben op een parkeervergunning.

Bijlage 1. Begripsomschrijvingen

- **Aanwezigheidspercentage:** een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Een overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 4;
- **Autoparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar autoparkeerplaatsen vanuit een bouwplan, bepaald op basis van parkeernormen rekening houdend met de gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;
- **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) of per eenheid;
- **Bruto vloer oppervlak (bvo):** de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen;
- **CROW:** CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren;
- **Deelauto:** een auto waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze volgens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
- **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van het bouwplan, dan wel in de directe nabijheid binnen de in bijlage 6 genoemde maximale loopafstanden van het bouwplan;
- **Fietsparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar fietsparkeerplaatsen vanuit een bouwplan, bepaald op basis van parkeernormen;
- **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) of per eenheid;
- **Initiatiefnemer:** de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend;
- **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
- **Maatgevende parkeerbehoefte:** het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeerbehoefte hebben, ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;
- **Maximale loopafstand:** de kortst mogelijke looproute, gemeten vanaf de voetgangersingang van de parkeervoorziening tot de voetgangersingang van het bestemmingsadres, gemeten door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld via Google Maps);
- **NEN:** Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut, een instituut dat zich bezig houdt met het ontwikkelen en beheren van normen en richtlijnen;
- **Normatieve parkeerbehoefte:** een getal dat het normatief aantal benodigde parkeerplaatsen voor een functie weergeeft;
- **Parkeerdruk:** het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte, uitgedrukt in een percentage;
- **Parkeereis:** het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden voor een bouwplan, inclusief de verschijningsvorm van deze parkeerplaatsen.
- **Parkeerrechten:** de rechten die zich op een adres bevinden voor het in aanmerking komen voor parkeervergunnings- en ontheffingsproducten;
- **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente IJsselstein is gelegen;
- **Oplaadpunt:** een aansluiting voor het opladen van een elektrisch voertuig of wisselen van een batterij van een elektrisch voertuig;
- **Ruimtelijke ontwikkeling (bouwplan):** een activiteit zoals bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet;
- **Salderen:** het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de autoparkeerbehoefte in de nieuwe situatie (na realisering van het bouwplan) en de theoretische parkeerbehoefte in de oude situatie (vóór realisatie van het bouwplan).

Bijlage 2. Autoparkeernormen ²

Wonen (autoparkeernorm per woning)

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Aantal bezoekers bij woningen	0.10	0.10	0.15	0.20
Koop, huis, vrijstaand	1.30	1.50	1.80	2.10
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1.20	1.40	1.70	1.90
Koop, huis, tussen/hoek	1.10	1.30	1.50	1.70
Koop, appartement, >100 m2 bvo	1.10	1.30	1.60	1.80
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	1.00	1.00	1.20	1.40
Koop, appartement, <75 m2 bvo	0.90	1.00	1.20	1.30
Huur, huis, vrije sector	0.90	1.10	1.20	1.40
Huur, huis, sociale huur	0.70	0.80	1.00	1.10
Huur, appartement, vrije sector, >100 m2 bvo	0.90	1.10	1.20	1.30
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo	0.60	0.70	0.90	1.00
Huur, appartement, sociale huur, >100 m2 bvo				
Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo	0.50	0.60	0.80	0.90
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo				
Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	0.40	0.50	0.70	0.80
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur, <30 m2 bvo	0.20	0.30	0.40	0.50
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0.00	0.00	0.05	0.25
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0.15	0.75	0.80	0.90
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	n.v.t.	n.v.t.	0.35	0.40

Werken

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoek
Kantoor (zonder baliefunctie) (per 100 m2 bvo)	1.15	1.55	1.65	2.55	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie) (per 100 m2 bvo)	1.55	1.85	2.25	3.55	50%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekers-extensief (industrie, laboratorium, werkplaats) (per 100 m2 bvo) Exclusief vrachtwagenparkeren	1.35	1.75	2.15	2.35	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers-extensief (loods, opslag, transport-bedrijf) (per 100 m2 bvo)1	0.65	0.75	0.95	1.05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw (per 100 m2 bvo)	1.05	1.35	1.55	1.95	5%
Opslagruimte (particulier) (per vestiging)	n.v.t.	n.v.t.	10.00	10.00	n.v.t.

Winkelen en boodschappen

2) Categorieën gebaseerd op definities uit CROW-publicatie 744.

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoek
Buurtsupermarkt (per 100 m2 bvo)	1.90	2.70	3.40	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt (per 100 m2 bvo)	3.30	4.30	5.15	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL) (per 100 m2 bvo)	5.90	6.80	7.70	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	5.65	5.90	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	6.40	6.40	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum (per 100 m2 bvo)	3.40	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	88%
Buurtwinkelcentrum- en dorps(winkel)centrum (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	3.10	3.70	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum (klein) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	3.70	4.50	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	4.30	5.10	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum (groot) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	4.80	5.70	n.v.t.	81%
Stadsdeelcentrum (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	5.20	6.30	n.v.t.	85%
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum) (per 100 m2 bvo)	0.20	0.20	0.20	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	1.15	1.65	2.25	89%
Bruin- en witgoedzaken (per 100 m2 bvo)	3.65	5.55	7.35	9.30	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel (overig) (per 100 m2 bvo)	1.15	1.55	1.65	1.95	91%
Woonwarenhuis (zeer groot) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	n.v.t.	4.75	5.15	95%
Meubelboulevard/woonboulevard (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	1.85	2.25	n.v.t.	93%
Winkelboulevard (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	3.45	3.95	n.v.t.	94%
Outletcentrum (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	8.80	9.60	10.40	94%
Bouwmarkt (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	1.75	2.25	2.45	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte) (per 100 m2 bvo) Groencentrum (inclusief buitenruimte) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	2.25	2.55	2.85	89%

Sport, cultuur en ontspanning

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoek
Bibliotheek (per 100 m2 bvo)	0.45	0.75	1.05	1.35	97%
Museum (per 100 m2 bvo)	0.40	0.60	0.95	n.v.t.	95%

Bioscoop (per 100 m2 bvo)	3.20	7.90	11.00	13.70	94%
Filmtheater/filmhuis (per 100 m2 bvo)	2.60	5.20	7.70	9.90	97%
Theater/schouwburg (per 100 m2 bvo)	7.30	7.90	9.80	12.00	87%
Musicaltheater (per 100 m2 bvo)	2.90	3.40	3.90	5.10	86%
Casino (per 100 m2 bvo)	5.70	6.10	6.50	8.00	86%
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	1.60	2.20	2.80	2.80	89%
Biljart-snookercentrum (per tafel)	0.85	1.05	1.35	1.75	87%
Dansstudio (per 100 m2 bvo)	1.50	3.80	5.40	7.40	93%
Fitnessstudio / sportschool (per 100 m2 bvo)	1.40	3.40	4.70	6.50	87%
Fitnesscentrum (per 100 m2 bvo)	1.70	4.40	6.20	7.40	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	n.v.t.	9.30	10.30	99%
Sauna, hammam (per 100 m2 bvo)	2.50	4.60	6.60	7.30	99%
Sporthal (per 100 m2 bvo)	1.45	2.05	2.65	3.45	96%
Sportzaal (per 100 m2 bvo)	1.05	1.85	2.65	3.55	94%
Tennishal (per 100 m2 bvo)	0.30	0.40	0.50	0.50	87%
Padelhal (per 100 m2 bvo)	0.35	0.45	0.65	0.65	87%
Squashhal (per 100 m2 bvo)	1.60	2.40	2.70	3.20	84%
Zwembad overdekt (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	10.70	11.50	13.30	97%
Zwembad openlucht (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	10.10	12.90	15.80	99%
Zwemparadijs (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	n.v.t.	4.00	4.00	99%
Sportveld (per hectare netto terrein)	20.00	20.00	20.00	20.00	95%
Stadion (per zitplaats)	0.12	0.12	0.12	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (<400 meter) (per 100 m2 bvo)	1.15	1.35	1.65	2.05	98%
Kunstijsbaan (400 meter) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	2.05	2.35	2.75	98%
Ski-/snowboardhal (per 100 m2 sneeuw (exclusief oefenpistes))	n.v.t.	n.v.t.	2.35	n.v.t.	98%
Jachthaven (per ligplaats)	0.60	0.60	0.60	0.60	n.v.t.
Golfoefencentrum (pitch en putt) (per centrum)	n.v.t.	n.v.t.	50.70	56.20	93%
Golfbaan (18 holes) (per 18 holes, 60 ha)	n.v.t.	n.v.t.	95.65	118.30	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner (per 100 m2 bvo)	2.90	3.70	4.40	5.10	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot (per 100 m2 bvo)	3.50	4.30	5.30	6.10	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot (per 100 m2 bvo)	3.70	4.60	5.50	6.40	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij) (per gemiddelde boerderij)	2.90	3.70	4.40	5.10	97%
Manege (paardenhouderij) (per box)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0.40	90%

Dierenpark (per ha. netto terrein)	8.00	8.00	8.00	8.00	99%
Attractie- en pretpark (per ha. netto terrein)	n.v.t.	n.v.t.	8.00	8.00	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1.25	1.35	1.45	100%
Plantentuin (botanische tuin) (per gemiddelde tuin)	n.v.t.	7.50	10.50	13.50	99%

Horeca en recreatie

	Centrum	Schil centrum	Rest bebou wde kom	Buitengebied	Bezoek
Camping (kampeerterrein) (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1.20	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	1.60	2.10	91%
Hotel (1 ster) (per 10 kamers)	0.40	0.80	2.30	4.50	77%
Hotel (2 sterren) (per 10 kamers)	1.35	2.15	3.85	6.25	80%
Hotel (3 sterren) (per 10 kamers)	2.00	3.10	4.70	6.80	77%
Hotel (4 sterren) (per 10 kamers)	3.20	4.90	6.80	9.00	73%
Hotel (5 sterren) (per 10 kamers)	5.00	7.60	10.10	12.60	65%
Café/bar/cafetaria (per 100 m2 bvo)	5.00	5.00	6.00	n.v.t.	90%
Restaurant (per 100 m2 bvo)	5.00	5.00	6.00	8.00	80%
Discotheek (per 100 m2 bvo)	6.10	12.30	18.40	20.80	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw (per 100 m2 bvo)	4.00	5.50	7.50	n.v.t.	99%

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Centrum	Schil centrum	Rest bebou wde kom	Buitengebied	Bezoek
Huisartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	2.05	2.45	2.95	3.25	57%
Apotheek (per apotheek)	2.25	2.75	3.15	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	1.25	1.45	1.75	1.95	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1.25	1.55	1.85	2.15	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1.30	1.60	1.90	2.20	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	1.55	1.95	2.35	2.65	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1.55	1.85	2.15	2.45	55%
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0.60	0.60	0.60	n.v.t.	60%
Ziekenhuis (per 100 m2 bvo)	1.40	1.60	1.70	2.00	29%
Crematorium (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	30.10	30.10	99%
Begraafplaats (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	31.60	31.60	97%
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1.65	2.15	3.25	3.65	37%
Religiegebouw (per zitplaats)	0.15	0.15	0.15	n.v.t.	n.v.t.

Onderwijs

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoek
Kinderdagverblijf (crèche) (per 100 m2 bvo)	0.90	1.10	1.20	1.50	0%
Basisschool (per leslokaal)	0.75	0.75	0.75	0.75	48%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	3.30	4.00	4.30	4.90	42%
ROC (per 100 leerlingen)	4.20	4.80	5.20	5.90	46%
Hogeschool (per 100 studenten)	8.30	8.90	9.50	10.90	72%
Universiteit (per 100 aanwezige studenten)	11.70	13.50	14.70	16.85	48%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (per 10 studenten)	4.00	5.00	6.00	10.50	95%

Bijlage 3. Fietsparkeernormen

Wonen (fietsparkeernorm per woning)

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Aantal bezoekers bij woningen	0.30	0.30	0.25	0.20
Koop, huis, vrijstaand Koop, huis, twee-onder-een-kap Koop, huis, tussen/hoek Koop, appartement, >100 m2 bvo Huur, huis, vrije sector Huur, huis, sociale huur Huur, appartement, vrije sector, >100 m2 bvo Huur, appartement, sociale huur, >100 m2 bvo	5.00	5.00	5.00	5.00
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	4.25	4.25	4.25	4.25
Koop, appartement, <75 m2 bvo Huur, appartement, vrije sector, <75 m2 bvo Huur, appartement, sociale huur, <75 m2 bvo	3.25	3.25	3.25	3.25
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur, <30 m2 bvo	2.50	2.50	2.50	2.50
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	1.35	1.35	1.35	1.35
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0.55	0.55	0.75	0.75
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	2.50	2.50	2.50	2.50

Werken

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor (zonder baliefunctie) (per 100 m2 bvo)	1.70	1.15	1.05	0.80
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie) (per 100 m2 bvo)	3.00	2.05	1.35	1.10
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) (per 100 m2 bvo)	1.40	1.10	0.90	0.85
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) (per 100 m2 bvo)	0.60	0.45	0.40	0.40
Bedrijfsverzamelgebouw (per 100 m2 bvo)	1.15	0.85	0.75	0.70
Opslagruimte (particulier) (per vestiging)	n.v.t.	n.v.t.	6.00	6.00

Winkelen en boodschappen

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt (per 100 m2 bvo)	3.70	2.65	2.05	n.v.t.
Fullservice-supermarkt (per 100 m2 bvo) Grote supermarkt (XL) (per 100 m2 bvo)	5.35	4.10	3.50	n.v.t.

Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	1.65	1.40	n.v.t.
Groothandel algemeen (per 100 m2 bvo)				
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum (per 100 m2 bvo)	3.35	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Buurt- en dorpscentrum (per 100 m2 bvo)	3.35	3.60	3.00	n.v.t.
Wijkcentrum (klein) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	4.35	3.55	n.v.t.
Wijkcentrum (gemiddeld) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	4.95	4.20	n.v.t.
Wijkcentrum (groot) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	5.55	4.65	n.v.t.
Stadsdeelcentrum (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	6.15	5.05	n.v.t.
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum) (per 100 m2 bvo)	3.35	3.60	3.00	n.v.t.
Kringloopwinkel (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	2.45	1.60	1.25
Bruin- en witgoedzaken (per 100 m2 bvo)	0.40	0.40	0.30	0.25
Woonwarenhuis/woonwinkel (overig) (per 100 m2 bvo)				
Woonwarenhuis (zeer groot) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	n.v.t.	0.30	0.25
Meubelboulevard/woonboulevard (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	0.50	0.40	n.v.t.
Winkelboulevard (per 100 m2 bvo)				
Outletcentrum (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	0.50	0.40	0.15
Bouwmarkt (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	0.45	0.35	0.25
Tuincentrum (inclusief buitenruimte) (per 100 m2 bvo)				
Groencentrum (inclusief buitenruimte) per 100 m2 bvo)				

Sport, cultuur en ontspanning

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek (per 100 m2 bvo)	4.00	4.00	3.30	2.60
Museum (per 100 m2 bvo)	1.70	1.25	0.85	n.v.t.
Bioscoop (per 100 m2 bvo)	9.00	7.50	3.50	1.65
Filmtheater/filmhuis (per 100 m2 bvo)				
Theater/ schouwburg (per 100 m2 bvo)	26.00	20.50	17.50	12.00
Musicaltheater (per 100 m2 bvo)				
Casino (per 100 m2 bvo)	2.00	2.00	1.65	1.65
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	4.50	3.20	2.55	2.45
Biljart-snookercentrum (per tafel)	2.50	1.85	1.55	1.15
Dansstudio (per 100 m2 bvo)	5.85	3.70	3.00	2.00
Fitnessstudio/sportschool (per 100 m2 bvo)				
Fitnesscentrum (per 100 m2 bvo)				
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	n.v.t.	4.00	4.00
Sauna, hammam (per 100 m2 bvo)	5.50	4.00	4.00	4.00
Sporthal (per 100 m2 bvo)	5.50	3.90	3.00	2.45
Sportzaal (per 100 m2 bvo)	6.70	3.90	2.70	2.10
Tennishal (per 100 m2 bvo)	0.80	0.55	0.50	0.50
Padelhal (per 100 m2 bvo)	1.55	1.15	0.95	0.95
Squashhal (per 100 m2 bvo)	5.10	3.40	3.00	2.50

Zwembad overdekt (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	26.00	20.00	12.50
Zwembad openlucht (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	34.00	28.00	20.50
Zwemparadijs (per 100 m2 bassin)	n.v.t.	n.v.t.	9.50	9.50
Sportveld (per hectare netto terrein)	57.50	57.50	57.50	57.50
Stadion (per zitplaats)	0.20	0.20	0.20	n.v.t.
Kunstijsbaan (<400 meter) (per 100 m2 bvo)	3.05	2.50	2.10	1.80
Kunstijsbaan (400 meter) (per 100 m2 bvo)	n.v.t.	3.90	3.40	3.05
Ski-/snowboardhal (per 100 m2 sneeuw (exclusief oefenpistes)	n.v.t.	n.v.t.	3.45	n.v.t.
Jachthaven (per ligplaats)	0.15	0.15	0.15	0.15
Golfoefencentrum (pitch en putt) (per centrum)	n.v.t.	n.v.t.	17.50	17.50
Golfbaan (18 holes) (per 18 holes, 60 ha)				
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner (per 100 m2 bvo)	1.50	1.50	1.00	0.60
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot (per 100 m2 bvo)				
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot (per 100 m2 bvo)				
Kinderboerderij (stadsboerderij) (per gemiddelde boerderij)	12.50	12.50	12.50	12.50
Manege (paardenhouderij) (per box)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0.55
Dierenpark (per ha. netto terrein)	10.75	10.75	10.75	10.75
Attractie- en pretpark (per ha. netto terrein)	n.v.t.	n.v.t.	10.75	10.75
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1.90	1.80	1.60
Plantentuin (botanische tuin) (per gemiddelde tuin)	n.v.t.	19.70	14.05	10.95

Horeca en recreatie

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0.15
Bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0.15
Hotel (per 10 kamers)	2.00	2.00	2.00	2.00
Café/bar/cafetaria (per 100 m2 bvo)	11.50	11.50	11.50	n.v.t.
Restaurant (per 100 m2 bvo)	11.50	11.50	6.50	n.v.t.
Discotheek (per 100 m2 bvo)	12.50	12.50	10.00	5.50
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw (per 100 m2 bvo)	1.00	1.00	1.00	n.v.t.

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	1.35	1.35	1.05	0.45
Fysiotherapiepraktijk (-centrum) (per behandelkamer)				
Consultatiebureau (per behandelkamer)				
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)				
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)				

Apotheek (per apotheek)	7.00	7.00	7.00	n.v.t.
Tandartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	2.70	2.70	2.40	1.90
Verpleegtehuis (per wooneenheid)	0.55	0.55	0.75	0.75
Ziekenhuis (per 100 m2 bvo)	1.10	1.00	0.95	0.75
Crematorium (per (deels) gelijktijdige plechtigheid) Begraafplaats (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	6.50	6.50
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	0.45	0.45	0.45	0.45
Religiegebouw (per zitplaats)	0.35	0.35	0.35	n.v.t.

Onderwijs

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (per 100 m2 bvo)	1.00	1.00	0.75	0.75
Basisschool (per leslokaal)	11.50	11.50	11.50	11.50
Middelbare school (per 100 leerlingen)	80.00	80.00	80.00	80.00
ROC (per 100 studenten)	48.00	48.00	48.00	48.00
Hogeschool / Universiteit (per 100 studenten)	64.00	64.00	64.00	64.00
Avondonderwijs (per 10 studenten)	3.75	3.75	3.75	3.75

Bijlage 4. Maximaal acceptabele loopafstanden

	Acceptabele loopafstand (in meters)
Vanaf geparkeerde auto naar woning	150 (bewoners en bezoekers)
Vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	150
Vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied (centrum + schil-centrum)	500
Vanaf geparkeerde auto naar winkelgebied (rest bebouwde kom)	300
Vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	500
Vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	200
Vanaf geparkeerde auto naar horeca	300
Vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	150
Vanaf geparkeerde auto naar ziekenhuis	200
Vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater	350
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen	200
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten	200

Bijlage 5. Aanwezigheidspercentages voor auto en fiets

	Werk- dag- och- tend	Werk- dag- middag	Werk- dag- avond	Koop- avond	Werk- dag- nacht	Vrij- dag- mid- dag	Vrij- dag- avond	Zater- dag- middag	Zater- dag- avond	Zondag- middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/ bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	100%	5%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	60%	60%	100%	0%	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	60%	70%	100%	0%	0%
hotel	40%	50%	100%	100%	100%	50%	100%	60%	75%	40%
supermarkt	50%	60%	40%	80%	0%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	25%	50%	100%	25%	100%
bios-coop/theater/ podium/enzo-voort	5%	40%	50%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
religiegebouw (afhankelijk van activiteit)	10%	30%	50%	0%	40%	30%	10%	100%	10%	100%
sociaal medisch: arts/therapeut/ consultatiebureau	100%	100%	10%	10%	0%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	100%	100%	40%	40%	5%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	40%	10%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant	30%	40%	80%	80%	0%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage 6. Correctiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
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 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 5 meter diep en 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit min. 10 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed
Parkeerplaats die deel uitmaakt van een gebouwde parkeervoorziening of parkeerterrein	1,0	1,0	

Bijlage 7. Kwaliteitseisen fiets- en autoparkeerplaatsen

Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van de stalling. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik, evenals de mogelijkheid om fietsen met afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.5.5) en FietsParKeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hieronder zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor het ontwerpen van een fietsenstalling in een ruimtelijke ontwikkeling.

Toegankelijkheid

De eisen voor de toegankelijkheid en bruikbaarheid van een collectieve fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting de bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang in de richting van de bestemming.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten.
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 5%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 10%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm.
- Naast de trap moet een fietsgoot aanwezig zijn, minimaal 100 mm breed en 40 mm diep. Bij meer dan vijftien bergingen moet de goot aan beide zijden van de trap worden aangebracht. Onder en bovenaan de trapgoot moet een vlak plateau zijn aangebracht van minimaal 2000 mm.
- Voor een stalling waarin ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning kan worden overbrugd.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De eisen voor de indeling en inrichting van een collectieve fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld. Parkeerruimte voor buitenmodel fietsen is op een logische plek in de stalling gepositioneerd.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- Fietsparkeren bezoekers en personeel is bij voorkeur gescheiden.
- Fietsparkeren voor personeel en bewoners is bij voorkeur inpandig en overdekt.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParKeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met voor hoog-laagsystemen een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm. Bij het niet toestaan van dubbel-laagse stallingssystemen kan de minimale plafondhoogte naar 2300 mm aangepast worden.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en 3000 mm breed bij de toepassing van dubbellaagse fietsparkeersystemen. De hoofdgang is minimaal 3000 mm breed.
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - o Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
 - o Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard hoog-laag systeem passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.
- De ruimtelijke positionering binnen de stalling is voor de fiets van normaal formaat het meest voordelig. Afwijkende maten moeten achter in de stalling een plaats krijgen.
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke

stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.

- Bij een woonfunctie is per 5 fietsparkeerplaatsen minimaal 1 oplaadpunt voor elektrische fietsen aanwezig, bij overige functies per 10 fietsparkeerplaatsen minimaal 1 oplaadpunt voor elektrische fietsen.

Kwaliteitseisen autoparkeren

Autoparkeerplaatsen die worden aangelegd voor een ruimtelijke ontwikkeling moeten aan kwaliteitseisen voldoen. Deze eisen waarborgen de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen. Uitgangspunt in deze nota parkeernormen is dat de parkeervraag volledig op eigen terrein wordt opgelost. Voor parkeervoorzieningen die op eigen terrein worden gerealiseerd geldt de ontwerprichtlijn NEN 2443 als uitgangspunt. Bij toetsing van de omgevingsvergunning wordt beoordeeld of parkeervoorzieningen die op eigen terrein worden gerealiseerd voldoen aan NEN 2443 of de opvolger hiervan.

Bij de beoordeling van parkeervoorzieningen op basis van NEN 2443 toetst gemeente IJsselstein in het bijzonder of de voorzieningen op de volgende aspecten voldoen aan de ontwerprichtlijnen:

- de ligging en bruikbaarheid van de parkeervakken;
- de afmetingen van de parkeervakken in relatie tot de breedte van de parkeerweg;
- de rijcurves;
- hellingbanen en toegepaste hellingspercentages;
- de inrichting van de in- en uitrit.

Wanneer in een parkeervoorziening bezoekersparkeren plaatsvindt dan gelden andere richtlijnen in vergelijking tot voorzieningen waarin alleen vaste gebruikers parkeren. De manier waarop bezoekers toegang krijgen tot de parkeervoorziening is een belangrijk criterium. Hoe passeren bezoekers een eventuele slagboom waarmee de parkeervoorziening is afgesloten?

In het geval van aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet voldaan worden aan het Handboek Inrichting Openbare Ruimte of de opvolger hiervan. Op specifieke ontwerpaspecten kan ook de ASVV 2021 of de opvolger hiervan van toepassing zijn. Parkeervakken in de openbare ruimte moeten voldoen aan de volgende afmetingseisen (lengte x breedte parkeervak):

- haaksparkeren: 5,00 x 2,50 meter;
- langsparkeren: 6,00 x 2,00 meter;
- gehandicaptenparkeerplaats: 6,00 x 3,50 meter.

Bijlage 8. Rekenvoorbeelden

Rekenvoorbeeld 1 | Toets op dubbelgebruik

Het plan bevat een ontwikkeling van 500 m2 BVO buurtsupermarkt en 5 appartementen (sociale huur, 80 m2). De ontwikkeling vindt plaats binnen het gebied "Schil centrum". De autoparkeervraag hiermee ligt op 17 parkeerplaatsen ($500/100 * 2,70 + 5 * (0,6 + 0,1)$). Door de mix van functies is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Alle parkeerplaatsen zijn uitwisselbaar.

Onderstaande tabel geeft de aanwezigheidspercentages per moment van de week weer voor de relevante functies.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
supermarkt	50%	60%	40%	80%	0%	80%	80%	100%	40%	60%

Onderstaande tabel geeft de parkeereis per moment van de week die hieruit volgt:

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
woningen bewoners	1,8	1,8	2,7	2,4	3	2,1	2,1	2,25	2,4	2,25
woningen bezoekers	0,2	0,25	0,375	0,35	0	0,3	0,5	0,5	0,5	0,45
supermarkt	6,75	8,1	5,4	10,8	0	10,8	10,8	13,5	5,4	8,1
Totaal	8,75	10,15	8,475	13,55	3	13,2	13,4	16,25	8,3	10,8

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de zaterdagmiddag als maatgevend moment met een parkeereis van 16,25 autoparkeerplaatsen, wat vervolgens afgerond wordt naar 17 autoparkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 2 | Toepassing saldering

Een theater in de binnenstad (gebied "Centrum") wordt omgebouwd naar 50 appartementen. Het huidige theater heeft een BVO van 5000 m2. De oude functie had hiermee een parkeernorm van 365 parkeerplaatsen ($5000/100 * 7,3$).

De nieuwe appartementen zijn koopappartementen, met een oppervlakte van 800 m2 BVO. De nieuwe functie heeft hiermee een parkeernorm van 55 parkeerplaatsen ($50 * (1,0 + 0,1)$).

De parkeervraag van de huidige functie (theater) mag in mindering worden gebracht op de parkeervraag van de toekomstige functie (wonen). Hiermee moet rekening worden gehouden met de verschillen in aanwezigheidspercentages van beide functies, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Nieuw: wonin-	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%

gen bewoners										
Nieuw: woningen bezoekers	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Oud: Theater	5%	40%	50%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%

Onderstaande tabel geeft de parkeereis per moment van de week die hieruit volgt:

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Nieuw: woningen bewoners	30	30	45	40	50	35	35	37,5	40	37,5
Nieuw: woningen bezoekers	2	2,5	3,75	3,5	0	3	5	5	5	4,5
Oud: Theater	-18,25	-146	-182,5	-182,5	-0	-146	-365	-146	-365	-146
Parkeereis na saldering	13,75	-113,5	-133,75	-139	50	-108	-325	-103,5	-320	-104

Op vrijwel alle momenten neemt de parkeervraag af door de bouwontwikkeling. Op de nachten van werkdagen neemt de parkeervraag toe. Uit dit rekenvoorbeeld volgt daarom een parkeereis van 50 extra parkeerplaatsen voor de nieuwe bouwontwikkeling.

Bijlage 9. Gedetailleerde gebiedsindeling

Bebouwde kom



Centrum-Schil + Centrum

