



Commissie bezwaarschriften

Zitting Dinsdag 11 november 2025

Indieners 1. Mevrouw [REDACTED]
2. De heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED]
3. De heer [REDACTED]

Betreft bezwaar tegen het verkeersbesluit van 13 augustus 2025 (= besloten door het college op 15 juli 2025) tot het instellen van een parkeerverbod ter hoogte van Paradijsselpark 196 en 222 door het aanbrengen van een gele onderbroken streep.

Datum primair besluit 15 juli 2025

Datum bekendmaking: 13 augustus 2025

Vakafdeling Mobiliteit

Feiten

Op 13 augustus 2025 is het verkeersbesluit gepubliceerd met daarin een parkeerverbod nabij afvalcontainers op dertien locaties, waaronder op de locatie ter hoogte van Paradijsselpark 196 en 222. Tegen dit besluit zijn er drie bezwaarschriften ingediend. Het betreft allen bewoners wonende aan de Paradijsselpark.

Ontvankelijkheid

Besluitbegrip: een besluit op grond van de Wegenverkeerswet 1994;

Termijn: het bestreden besluit is op 13 augustus 2025 gepubliceerd. De bezwaarschriften zijn op 27 augustus 2025 en 12 september 2025 door de gemeente ontvangen. De drie bezwaarschriften zijn allen tijdig ingediend.

Belanghebbende: Bezwaarden worden door het besluit rechtstreeks in hun belang getroffen, zodat bezwaarden belanghebbenden zijn in de zin van artikel 1:2 Awb.

Vereisten van artikel 6:5 Awb (naam en adres, bestreden besluit, gronden): het bezwaarschrift voldoet aan deze vereisten.

Bezwaren

Zie de bezwaarschriften.

Bijlagen:

1. Publicatie besluit gemeenteblad;
2. Verkeersadvies;
3. Bekendmaking Kontakt (krant);
4. Bezwaar mevrouw [REDACTED];
5. Bezwaar de heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED];
6. Bezwaar de heer [REDACTED];
7. Ontvangstbevestigingen;
8. Parkeerbeleid 2023;
9. Parkeernormen 2025;
10. Overzicht bezettingsgraad meetmomenten;
11. Foto's locatie;
12. Probleemlocaties Irado;
13. Verweerschriften

Verkeersbesluit voor het instellen van parkeerverboden aan diverse locaties van afvalcontainers te Capelle aan den IJssel

Het college van burgemeester en wethouders;

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 is het college van burgemeester en wethouders bevoegd verkeersbesluiten te nemen voor wegen in beheer van de gemeente Capelle aan den IJssel. Bij collegebesluit d.d. 11 oktober 2011, is deze bevoegdheid gemandateerd aan het hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling, en onder gemandateerd aan het Unithoofd Ruimtelijke Ontwikkeling.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT:

Wettelijke grondslag

Op grond van artikel 15 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 dient er een verkeersbesluit te worden genomen voor de plaatsing van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen over het Wegverkeer opgenomen verkeerstekens, evenals voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Doelstelling en motivering

Doelstelling;

Overeenkomstig artikel 2, eerste lid, sub. A t/m D, van de wegenverkeerswet 1994 dienen de maatregelen genomen te worden met als doel;

- A Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- B Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- C Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- D Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Motivering;

Overwegende dat:

- er in de Alkenlaan, Capelseweg, Paradijsselpark, Pieter Mondriaanrade, Eilandenweg, Brucknerstraat, Admiraal Helfrichweg, Abel Tasmanstraat, Merelhoven en Merellaan ondergrondse afvalcontainers staan;
- deze ondergrondse afvalcontainers niet geleegd worden op vaste dagen en tijdstippen maar wanneer ze vol zijn;
- het door deze onregelmatigheid niet mogelijk is weggebruikers met een verbods- of informatiebord erop te wijzen op welke dagen en/of tijden er niet voor de containers mag worden geparkeerd;
- het hierdoor regelmatig voorkomt dat containers niet geleegd kunnen worden, omdat er een auto voor geparkeerd staat;
- omwonenden hierdoor overlast ervaren doordat zij hun huisvuil niet in de ondergrondse container kunnen deponeren omdat die vol zit;
- het vanwege het gebruik van een kraan bij het legen van de containers niet mogelijk is in de directe omgeving van de containers een verkeersbord te plaatsen;
- het daarom gewenst is om het voor de containers parkeren op deze locaties permanent te verbieden met gele onderbroken strepen;
- de voorgenomen maatregelen een positieve bijdrage heeft op de leefbaarheid in de betreffende straten.

Overleg;

Onderhavige verkeersmaatregel is besproken met de verkeersadviseur van Politie Eenheid Rotterdam, district Oost. Hiermee is voldaan aan het bepaalde in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen over het wegverkeer.

Besluit;



Op grond van vorenstaande overwegingen besluiten burgemeester en wethouders:

1. te bepalen, dat met het van kracht worden van dit besluit, eerdere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied komen te vervallen als die met dit besluit in strijd zijn;
2. tot het instellen van parkeerverboden ter hoogte van de ondergrondse afvalcontainers door het aanbrengen van een gele onderbroken streep als bedoeld in artikel 24 van het RVV 1990 op de volgende locaties:
 - a. Alkenlaan ter hoogte van huisnummer 22
 - b. Paradijsselpark ter hoogte van huisnummer 196
 - c. Paradijsselpark ter hoogte van huisnummer 222
 - d. Pieter Mondriaanrade ter hoogte van huisnummer 1
 - e. Eilandenweg ter hoogte van huisnummer 10
 - f. Brucknerstraat ter hoogte van huisnummer 51
 - g. Admiraal Helfrichweg ter hoogte van Radarstraat 14
 - h. Abel Tasmanstraat ter hoogte van Kortenaerstraat 20
 - i. Merelhoven ter hoogte van huisnummer 20
 - j. Merelhoven ter hoogte van huisnummer 102
 - k. Merellaan ter hoogte van huisnummer 294
 - l. Merellaan ter hoogte van huisnummer 246
 - m. Capelseweg ter hoogte van huisnummer 118
3. de maatregelen uit te voeren zoals in de bijgevoegde bebordingstekeningen.

Capelle aan den IJssel, 15 juli 2025

Namens het college van burgemeester en wethouders,

namens het hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling,

het hoofd van de unit Ruimtelijke Ontwikkeling:

R.M. Kandel

Bezwaarclausule:

Niet mee eens?

Dan kunt u bezwaar maken via: www.capelleaandenijssel.nl/bezwaar.

U stuurt uw bezwaarschrift binnen 6 weken na bekendmaking van het besluit op 13 augustus 2025 naar ons toe.

In het bezwaarschrift zet u:

- naam;
- adres;
- datum van uw bezwaarschrift;
- tegen welk besluit u bezwaar maakt;
- waarom u het niet eens bent met het besluit.

Vergeet niet uw handtekening te zetten.

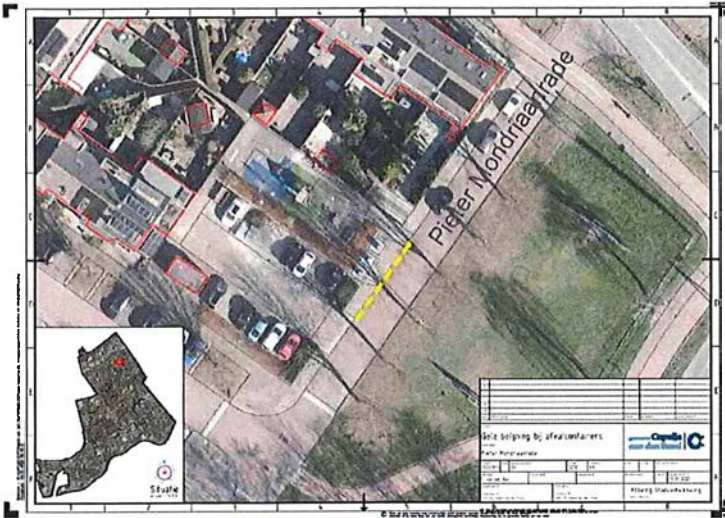
Ook kunt u via de post uw bezwaarschrift naar ons sturen:

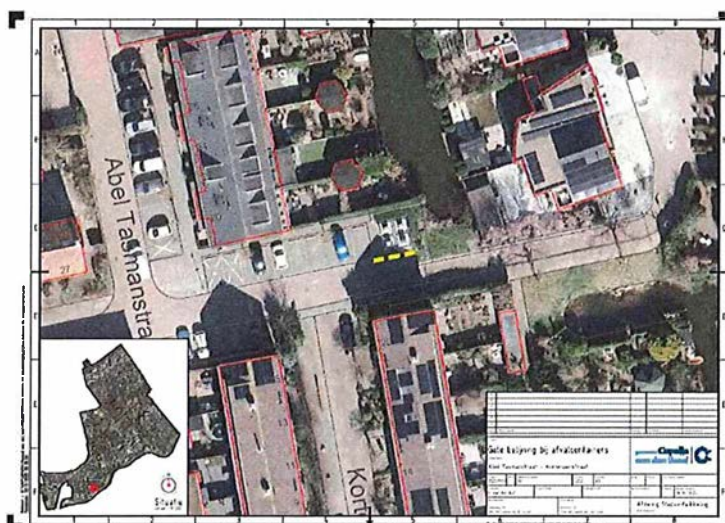
Gemeente Capelle aan den IJssel

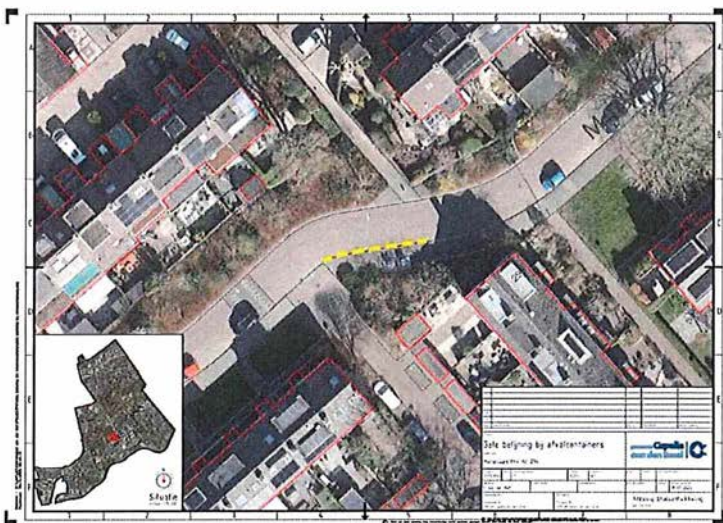
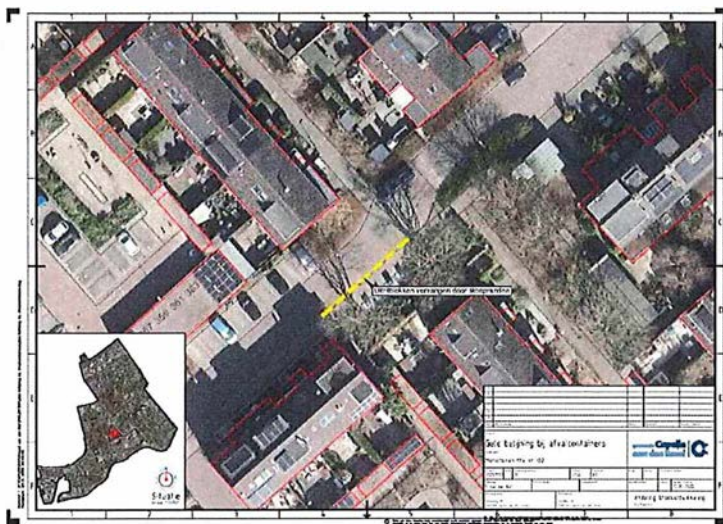
Postbus 70

2900 AB Capelle aan den IJssel

Het besluit blijft geldig, ook als u bezwaar heeft ingediend. Komt u hierdoor in de problemen, dan kunt u de rechtbank Rotterdam om een voorlopige voorziening vragen. Het adres is: rechtbank Rotterdam, Sector Bestuursrecht, Postbus 50950, 3007BL Rotterdam. Hiervoor moet u wel een bijdrage betalen. Informatie over een voorlopige voorziening en de kosten hiervan vindt u op: www.rechtspraak.nl/bestuursrecht.









District Oost
Basisteam IJsselland



Adres Slotlaan 119
2902 AL Capelle aan den IJssel
Postadres Postbus 70023
3000 LD Rotterdam

Internet www.politie.nl

Behandeld door J. Lems
Telefoon [REDACTED]
Fax [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@politie.nl

- College Burgemeester & Wethouders
Rivierweg 111, 2903 AR
Capelle aan den IJssel

Onderwerp Verklaring ex artikel 24 BABW
Datum 29/07/2025
Ons kenmerk Art24 2025/07-01
Uw kenmerk
Bijlage(n)



Verklaring ex artikel 24 BABW, betreffende de hieronder genoemde voorgenomen verkeersmaatregel te Capelle aan den IJssel.

De districtschef van het district Oost van de Eenheid Rotterdam is om advies gevraagd met betrekking tot het voornemen van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Capelle aan den IJssel om verkeersbesluit te nemen tot het instellen van een parkeerverbod op diverse locaties bij afvalcontainers te Capelle aan den IJssel. Te weten:

1. te bepalen, dat met het van kracht worden van dit besluit, eerdere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied komen te vervallen als die met dit besluit in strijd zijn dan wel niet in overeenstemming zijn;
2. tot het instellen van parkeerverboden ter hoogte van de ondergrondse afvalcontainers door het aanbrengen van een gele onderbroken streep als bedoeld in artikel 24 van het RVV 1990 op de volgende locaties:
 - a. Alkenlaan ter hoogte van huisnummer 22
 - b. Paradijsseelpark ter hoogte van huisnummer 196
 - c. Paradijsseelpark ter hoogte van huisnummer 222
 - d. Pieter Mondriaanrade ter hoogte van huisnummer 1
 - e. Eilandenweg ter hoogte van huisnummer 10
 - f. Brucknerstraat ter hoogte van huisnummer 51
 - g. Admiraal Helfrichweg ter hoogte van Radarstraat 14
 - h. Abel Tasmanstraat ter hoogte van Kortenaerstraat 20
 - i. Merelhoven ter hoogte van huisnummer 20
 - j. Merelhoven ter hoogte van huisnummer 102
 - k. Merellaan ter hoogte van huisnummer 294
 - l. Merellaan ter hoogte van huisnummer 246
 - m. Capelseweg ter hoogte van huisnummer 118
3. de maatregelen uit te voeren zoals in de bijgevoegde bebordingstekening.



District Oost
Basisteam IJsselland

Onderwerp Verklaring ex artikel 24 B.A.B.W
Datum 29/07/2025

Bericht u hierbij voor het instellen van genoemde verkeersmaatregel **wel** bezwaar te hebben.

De politie heeft de volgende bezwaren bij dit verkeersbesluit:

1. Het nemen van deze maatregelen is niet gebaseerd op verkeersveiligheidsaspecten, maar alleen op het feit dat afvalcontainers geledigd moeten kunnen worden.
2. De politie is van mening dat het nemen van deze maatregel niet noodzakelijk is, als de juiste infrastructurale maatregelen worden genomen.
3. Het nemen van deze maatregelen kan een precedentwerking gaan hebben voor andere containeropstellocaties in Capelle aan den IJssel, waar ook zo'n maatregel gewenst is/of kan gaan worden. De verwachting dat deze vraag zal gaan komen, is gelet op de ervaringen in andere omliggende gemeentes reëel.
Van de politie mag verwacht worden, dat in geval van een advies dat door de politie als positief beoordeeld is, in voorkomende gevallen daadwerkelijk gehandhaafd kan worden.
De politie is van mening dat bij de advisering van verkeersmaatregelen die genomen worden die niet direct een verband hebben met verkeersveiligheid terughoudendheid moet worden betracht.

Capelle aan den IJssel,
"De politiechef van de Eenheid Rotterdam,
namens deze het sectorhoofd van district Rijnmond Oost."
Voor deze



Verkeersadviseur Politie Eenheid Rotterdam

BEKENDMAKINGEN (vervolg)

Woensdag 13 augustus 2025

week 33

- het vergroten van de veiligheidsbeleving in het gebied;
- het voorkomen van verdere openbare ordeverstoringen;
- het ondersteunen van opsporing van de verantwoordelijke(n).

Besluit

De tijdelijke inzet van cameratoezicht in het Scholdebos op grond van artikel 1 Besluit cameratoezicht Scholdebos Capelle aan den IJssel te verlengen voor de duur van twee weken.

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking een kwartier na de bekendmaking op 1 augustus 2025.

OPENBARE KENNISGEVING FIETSENSTALLING KOPERWIEK (1 AUGUSTUS 2025)

Aanteiding

Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten tot het toepassen van bestuursdwang. De gemeente heeft tot doel het uiterlijk aanzien van de gemeente te beschermen en het langdurig stallen van voertuigen te voorkomen, anders dan voor normaal verkeersgebruik.

Overtreding

Op basis van de APV Capelle aan den IJssel 'Artikel 5.4 Defecte voertuigen' is het verboden een voertuig waarmee als gevolg van andere dan eenvoudig te verhelpen gebreken niet kan of mag worden gereden, langer dan op zeven achtereenvolgende dagen op de weg te parkeren.

Bekendmaking

De eigenaar van de scooter bij de fietsenstalling Koperwiek kan niet worden achterhaald. Wij roepen de eigenaar of houder van dit voertuig op om deze binnen veertien dagen na publicatie van deze bekendmaking te verwijderen en verwijderd te houden.

Maatregelen

Indien dit niet binnen deze termijn gebeurt, zal op grond van artikel 125 Gemeentewet en art. 5:21 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bestuursdwang worden toegepast, inhoudende dat de gemeente dit voertuig zal verwijderen en gedurende maximaal dertien weken kan opslaan of korter als de kosten van het toepassen van bestuursdwang niet in verhouding staan tot de waarde van het voertuig.

Kostenverhaal

Binnen deze termijn kan de eigenaar van dit voertuig zich bij afdeling Handhaving melden en dit voertuig, na betaling van de kosten die met het toepassen van bestuursdwang verband houden, meenemen. Wanneer dit voertuig niet door de eigenaar is opgehaald, dan zal dit voertuig worden verkocht of vernietigd.

Bezwaar

Wij wijzen u op de mogelijkheid om op grond van artikel 7:1 van de Awb bezwaar te maken tegen ons besluit door het indienen van een bezwaarschrift. De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bedraagt zes weken vanaf de dag na bekendmaking van dit besluit. Het bezwaarschrift moet bevatten: uw naam en adres, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en de gronden van het bezwaar. Ook moet het bezwaarschrift ondertekend zijn.

Vragen?

Heeft u vragen dan kunt u contact opnemen met afdeling Handhaving, via telefoonnummer: 010-2848111 of per email: handhaving@capelleaandenijssel.nl

OPENBARE KENNISGEVING RIGOLETTO (4 AUGUSTUS 2025)

Aanteiding

Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten tot het toepassen van bestuursdwang. De gemeente heeft tot doel het uiterlijk aanzien van de gemeente te beschermen en het langdurig stallen van voertuigen te voorkomen, anders dan voor normaal verkeersgebruik.

Overtreding

Op basis van de APV Capelle aan den IJssel:

Artikel 5:6 Kampeermiddelen en andere voertuigen is het verboden een voertuig dat voor recreatie of anderszins voor andere dan verkeersdoeleinden wordt gebruikt langer dan op drie achtereenvolgende dagen te plaatsen of te hebben op de weg.

Bekendmaking

De eigenaar van de aanhanger op de Rigoletto t.h.v. huisnummer 113 kan niet worden achterhaald. Wij roepen de eigenaar of houder van dit voertuig op om deze binnen veertien dagen na publicatie van deze bekendmaking te verwijderen en verwijderd te houden.

Maatregelen

Indien dit niet binnen deze termijn gebeurt, zal op grond van artikel 125 Gemeentewet en art. 5:21 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bestuursdwang worden toegepast, inhoudende dat de gemeente dit voertuig zal verwijderen en gedurende maximaal dertien weken kan opslaan of korter als de kosten van het toepassen van bestuursdwang niet in verhouding staan tot de waarde van het voertuig.

Kostenverhaal

Binnen deze termijn kan de eigenaar van dit voertuig zich bij afdeling Handhaving melden en dit voertuig, na betaling van de kosten die met het toepassen van bestuursdwang verband houden, meenemen. Wanneer dit voertuig niet door de eigenaar is opgehaald, dan zal dit voertuig worden verkocht of vernietigd.

Bezwaar

Wij wijzen u op de mogelijkheid om op grond van artikel 7:1 van de Awb bezwaar te maken tegen ons besluit door het indienen van een bezwaarschrift bedraagt zes weken vanaf de dag na bekendmaking van dit besluit. Het bezwaarschrift moet bevatten: uw naam en adres, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en de gronden van het bezwaar. Ook moet het bezwaarschrift ondertekend zijn.

Vragen?

Heeft u vragen dan kunt u contact opnemen met afdeling Handhaving, via telefoonnummer: 010-2848111 of per email: handhaving@capelleaandenijssel.nl

AANWIJZEN VAN PARKEERVERBODEN BIJ DIVERSE LOCATIES VAN AFVALCONTAINERS

Het college heeft op 15 juli 2025 besloten de volgende verkeersmaatregelen te nemen op de Alkenlaan, Capelseweg, Paradijsseelpark, Pieter Mondriaanrade, Eilandenweg, Brucknerstraat, Admiraal Helfrichweg, Abel Tasmanstraat, Merethoven en Merellaan:

- tot het instellen van parkeerverboden ter hoogte van de ondergrondse afvalcontainers door het aanbrengen van een gele onderbroken streep als bedoeld in artikel 24 van het RVV 1990 op de volgende locaties:

- o Alkenlaan ter hoogte van huisnummer 22
- o Paradijsseelpark ter hoogte van huisnummer 196
- o Paradijsseelpark ter hoogte van huisnummer 222
- o Pieter Mondriaanrade ter hoogte van huisnummer 1
- o Eilandenweg ter hoogte van huisnummer 10
- o Brucknerstraat ter hoogte van huisnummer 51
- o Admiraal Helfrichweg ter hoogte van Radarstraat 14
- o Abel Tasmanstraat ter hoogte van Kortenaerstraat 20
- o Merethoven ter hoogte van huisnummer 20
- o Merethoven ter hoogte van huisnummer 102
- o Merellaan ter hoogte van huisnummer 294
- o Merellaan ter hoogte van huisnummer 246
- o Capelseweg ter hoogte van huisnummer 118

- de maatregelen uit te voeren zoals in de bijgevoegde bebordingstekeningen.

De besluiten en de daarbij behorende tekeningen liggen vanaf vandaag ter inzage in het gemeentehuis.

Niet mee eens?

Dan kunt u bezwaar maken via:
www.capelleaandenijssel.nl/bezwaar
U stuurt uw bezwaarschrift binnen zes weken na

bekendmaking van het besluit op 13 augustus 2025 naar ons toe.

In het bezwaarschrift zet u:

- naam;
- adres;
- datum van uw bezwaarschrift;
- tegen welk besluit u bezwaar maakt;
- waarom u het niet eens bent met het besluit.

Vergeet niet uw handtekening te zetten.

Ook kunt u via de post uw bezwaarschrift naar ons sturen:

Gemeente Capelle aan den IJssel
Postbus 70
2900 AB Capelle aan den IJssel

Het besluit blijft geldig, ook als u bezwaar heeft ingediend. Komt u hierdoor in de problemen, dan kunt u de rechtbank Rotterdam om een voorlopige voorziening vragen. Het adres is: rechtbank Rotterdam, Sector Bestuursrecht, Postbus 50950, 3007BL Rotterdam. Hier voor moet u wel een bijdrage betalen. Informatie over een voorlopige voorziening en de kosten hiervan vindt u op: www.rechtspraak.nl/bestuursrecht

VERGUNNING GEBRUIK GEMEENTEGROND

verleend

- **Hak Rijnmond B.V.**, plaatsen keel, container, toilet, hekken en rijplaten op meerdere parkeervakken ter hoogte van P.C. Boutenssingel 5 en voor het plaatsen van buizen op meerdere parkeervakken ter hoogte van P.C. Boutenssingel 3, van 14 juli tot en met 31 december 2025
- **Stedin Netbeheer B.V.**, plaatsen bouwterrein inclusief objecten ter hoogte van Groenedijk 18, van 18 augustus 2025 tot en met 15 mei 2026
- **Particulier**, plaatsen container op een parkeervak ter hoogte van Alkenoord 203, van 25 augustus tot en met 20 september 2025
- **Particulier**, plaatsen bouwbrug op een parkeerplaats ter hoogte van Bermweg 133 en 139, van 22 juli tot en met 31 oktober 2025

STANDPLAATSVERGUNNING

verleend

- **Kerstbomen Capelsebrug**, verkoop van kerstbomen nabij metrostation Capelsebrug, op de groenstrook nabij de voetgangerstunnel, van 1 tot en met 24 december 2025 (op zondag vanaf 12.00 uur)

EVENEMENTENVERGUNNING

verleend

- **Stichting Kennismakelaars**, politie- en brandweerdag op 6 augustus 2025, in de Torenhof

Niet mee eens?

Maak binnen zes weken online bezwaar. Of stuur uw bezwaarschrift binnen zes weken naar de gemeente Capelle aan den IJssel. Het adres is: Postbus 70, 2900 AB Capelle aan den IJssel.

In het bezwaarschrift zet u: naam, adres, datum van uw bezwaarschrift, tegen welk besluit u bezwaar maakt en waarom u het niet eens bent met het besluit. Vergeet niet uw handtekening te zetten.

Het besluit blijft geldig, ook als u bezwaar heeft ingediend. Komt u hierdoor in de problemen? Dan kunt u de rechtbank Rotterdam om een voorlopige voorziening vragen. Het adres is: rechtbank Rotterdam, Sector Bestuursrecht, Postbus 50950, 3007BL Rotterdam. Hiervoor betaalt u wel een bijdrage. Informatie over een voorlopige voorziening en de kosten hiervan vindt u op: www.rechtspraak.nl/bestuursrecht.

KENNISGEVING O-EVENEMENT, VENTEN, VOORWERPEN OP DE WEG

Voor het organiseren van een aantal activiteiten is geen vergunning nodig:

- kleinschalig evenement (minder dan 250 deelnemers)

Lees verder op de volgende pagina

Samenvatting - Bezwaar maken

Verstuurd aan gemeente Capelle aan den IJssel op 27 augustus 2025 om 11:18 uur.
Zaaknummer: 2049126

Door u ingevulde gegevens

Ingelogd met

DigiD

Uw gegevens

Voornamen

[Redacted]

Achternaam

[Redacted]

Geboortedatum

[Redacted]

Adres

Paradijsselpark [Redacted]
2904PA Capelle aan den IJssel

Telefoonnummer

[Redacted]

E-mailadres

[Redacted]@zonnet.nl

Op dit e-mailadres krijgt u bericht. Dit is uw bewijs dat wij het formulier hebben ontvangen.
Mogen wij dit e-mailadres gebruiken als wij een Ja, dat vind ik goed
vraag hebben of een document willen
opsturen?

Gegevens besluit

Registratienummer besluit

353300

Datum van het besluit

13-08-2025

Waarom bent u het niet eens met het besluit?

27-08-2025

Graag wil ik bezwaar maken tegen het
verkeersbesluit voor het instellen van een
parkeerverbod bij de afvalcontainers van
Paradijsselpark ter hoogte van nr. 196 en 222.

Volgens de toelichting zou deze maatregel
nodig zijn omdat vuilniswagens onvoldoende
bij de containers kunnen komen wanneer er
auto's geparkeerd staan. Wij wonen echter
direct nabij deze containers en constateren dat
de vuilniswagens in de praktijk de containers
gewoon kunnen legen, ook als er geparkeerde
auto's staan, doordat de wagens hier op
toegerust zijn.

Daarnaast wil ik benadrukken dat in onze wijk al een groot tekort is aan parkeerplaatsen. Het beperken van parkeermogelijkheden door middel van gele markeringen zal dit probleem aanzienlijk vergroten met als resultaat dat een schaars goed, de mogelijkheid je auto te parkeren, nog verder onder druk komt te staan terwijl de situatie rond de afvalcontainers niet daadwerkelijk wordt opgelost. Dit besluit zal vanuit het parkeerplaats-oogpunt leiden tot een negatieve bijdrage op de leefbaarheid in onze straat.

Ik verzoek u daarom deze maatregel te heroverwegen en eerst te onderzoeken of er daadwerkelijke structurele belemmeringen zijn voor de vuilniswagens en indien dat zo is dan samen met een besluit voor een parkeerverbod bij de afvalcontainers het parkeertekort in onze wijk op te lossen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted Signature]

Paradijsselpark [Redacted]
2904 PA Capelle aan den IJssel

Bijlagen toevoegen

Wilt u een bijlage toevoegen?

Nee

Akkoord

Ja, alle gegevens kloppen.

Privacy

Verstuurt u dit formulier? Dan geeft u uw persoonsgegevens aan ons. Wij gebruiken uw persoonsgegevens alleen om uw formulier te behandelen. Daarbij houden wij ons aan de privacywetgeving. Wilt u meer informatie over hoe wij met uw persoonsgegevens omgaan? Kijk dan op onze website www.capelleaandenijssel.nl/Privacy.

2071970
5

College van Burgemeester en Wethouders

Gemeente Capelle aan den IJssel

Postbus 70

2900 AB Capelle aan den IJssel



Betreft: Bezwaar tegen verkeersbesluit nr. 353300 – instellen parkeerverbod Paradijsselpark

Datum: 10 september 2025

Geachte heer/mevrouw,

Ondergetekenden, bewoners van het Paradijsselpark, maken hierbij bezwaar tegen het verkeersbesluit Gemeenteblad 2025, nr. 353300 van 13 augustus 2025 waarin onder andere een parkeerverbod wordt ingesteld bij de ondergrondse afvalcontainers ter hoogte van Paradijsselpark 196 en 222.

Onze bezwaren

1. Schaarse parkeergelegenheid

In ons deel van de straat (vanaf nummer 185 en verder gezien) is al sprake van een structureel tekort aan openbare parkeerplaatsen. Dit tekort is groter geworden door het aanleggen van twee laadplekken voor elektrische voertuigen. Vooral in de avond en het weekend zijn er minimaal vijftien auto's waarvoor geen parkeerplaats beschikbaar is. Het permanent laten vervallen van één of meerdere plaatsen bij de afvalcontainers maakt deze situatie nog nijpender en heeft een onevenredig negatieve impact op de leefbaarheid voor bewoners. Is er bij het opstellen van deze maatregel gekeken naar de huidige parkeersituatie in dit deel van het Paradijsselpark?

2. Geen aantoonbare problematiek bij lediging containers

In de praktijk hebben wij niet ervaren dat de afvalcontainers in het Paradijsselpark niet geleegd konden worden door geparkeerde voertuigen. We zien bijvoorbeeld dat een vuilniswagen een container kan legen door deze over een geparkeerde auto te tillen. Er is dus geen feitelijke noodzaak gebleken om juist op deze locatie permanente parkeerplaatsen op te heffen.

3. Een permanent parkeerverbod is disproportioneel

Het parkeerverbod gaat permanent gelden; ook in de avonduren en in het weekend. Daarmee is er sprake van een disproportionele maatregel ten opzichte van de gestelde problematiek. Bij het legen van de afvalcontainers ontstaat hooguit tijdelijk een mogelijk probleem. Waarom geen uitzondering maken voor de avonduren of het weekend?

4. Ongelijke situatie ten opzichte van overburen

Bewoners aan de overzijde beschikken over eigen parkeerplaatsen op hun perceel (1 à 2 per woning), maar maken daar regelmatig geen gebruik van. Er is geen stimulans voor deze bewoners om aanvullende auto's op de eigen oprit te parkeren. Hierdoor wordt de schaarse openbare ruimte extra belast. Het is onrechtvaardig dat juist de bewoners zonder eigen parkeerplaats de dupe worden van een maatregel die openbare parkeerplekken verder beperkt.

Aandacht voor parkeersituatie en minder ingrijpende oplossingen:

Wij vragen u dringend om de belangen van bewoners mee te wegen en onderzoek te doen naar de parkeersituatie in onze straat. Daarbij vragen wij u om te bekijken welke mogelijkheden er zijn om de openbare parkeergelegenheid te vergroten (b.v. kunnen er nog aanvullende plekken gerealiseerd worden?). Afgezien hiervan, is het naar onze mening mogelijk om te kiezen voor minder ingrijpende oplossingen:

1. Wijs bewoners op hun eigen parkeerplaatsen en benut die capaciteit, zodat de druk op de openbare ruimte vermindert. Daarmee zal er ook minder bij de afvalcontainers geparkeerd worden omdat dit vaak als "laatste" parkeerplek dient. Als uiterste middel kan een maatregel als vergunning parkeren worden overwogen, met als doel een eerlijke verdeling van de openbare ruimte onder bewoners.
2. Werk met tijdelijke parkeerverboden bij lediging in plaats van een permanente gele streep. Dit kan eenvoudig met tijdelijke bebording en voorkomt structureel verlies van schaarse parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld, kies voor uitzonderingen in de avonduren en in het weekend.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het instellen van een permanent parkeerverbod op deze locatie disproportioneel is, en dat er alternatieven bestaan die zowel de bereikbaarheid van de containers als de parkeercapaciteit in de straat beter dienen. Wij verzoeken u dringend het besluit te heroverwegen en in overleg met bewoners te komen tot een oplossing die recht doet aan zowel de bereikbaarheid van de afvalcontainers als de leefbaarheid in onze wijk.

Met vriendelijke groet,

Naam:

Paradijsselpark

Naam:

Paradijsselpark

11 SEP 2025

College van Burgemeester en Wethouders
verkeersbesluit nr. 353300 : bezwaar



2081369
6



College van Burgemeester en Wethouders

Gemeente Capelle aan den IJssel

Postbus 70

2900 AB Capelle aan den IJssel

Betreft: Bezwaar tegen verkeersbesluit nr. 353300 – instellen parkeerverbod Paradijsselpark

Datum: 10 september 2025

Geachte heer/mevrouw,

Ondergetekenden, bewoners van het Paradijsselpark, maken hierbij bezwaar tegen het verkeersbesluit Gemeenteblad 2025, nr. 353300 van 13 augustus 2025 waarin onder andere een parkeerverbod wordt ingesteld bij de ondergrondse afvalcontainers ter hoogte van Paradijsselpark 196 en 222.

Onze bezwaren

1. Schaarse parkeergelegenheid

In ons deel van de straat (vanaf nummer 185 en verder gezien) is al sprake van een structureel tekort aan openbare parkeerplaatsen. Dit tekort is groter geworden door het aanleggen van twee laadplekken voor elektrische voertuigen. Vooral in de avond en het weekend zijn er minimaal vijftien auto's waarvoor geen parkeerplaats beschikbaar is. Het permanent laten vervallen van één of meerdere plaatsen bij de afvalcontainers maakt deze situatie nog nijpender en heeft een onevenredig negatieve impact op de leefbaarheid voor bewoners. Is er bij het opstellen van deze maatregel gekeken naar de huidige parkeersituatie in dit deel van het Paradijsselpark?

2. Geen aantoonbare problematiek bij lediging containers

In de praktijk hebben wij niet ervaren dat de afvalcontainers in het Paradijsselpark niet geleegd konden worden door geparkeerde voertuigen. We zien bijvoorbeeld dat een vuilniswagen een container kan legen door deze over een geparkeerde auto te tillen. Er is dus geen feitelijke noodzaak gebleken om juist op deze locatie permanente parkeerplaatsen op te heffen.

3. Een permanent parkeerverbod is disproportioneel

Het parkeerverbod gaat permanent gelden; ook in de avonduren en in het weekend. Daarmee is er sprake van een disproportionele maatregel ten opzichte van de gestelde problematiek. Bij het legen van de afvalcontainers ontstaat hooguit tijdelijk een mogelijk probleem. Waarom geen uitzondering maken voor de avonduren of het weekend?

4. Ongelijke situatie ten opzichte van overburen

Bewoners aan de overzijde beschikken over eigen parkeerplaatsen op hun perceel (1 à 2 per woning), maar maken daar regelmatig geen gebruik van. Er is geen stimulans voor deze bewoners om aanvullende auto's op de eigen oprit te parkeren. Hierdoor wordt de schaarse openbare ruimte extra belast. Het is onrechtvaardig dat juist de bewoners zonder eigen parkeerplaats de dupe worden van een maatregel die openbare parkeerplekken verder beperkt.

Aandacht voor parkeersituatie en minder ingrijpende oplossingen:

Wij vragen u dringend om de belangen van bewoners mee te wegen en onderzoek te doen naar de parkeersituatie in onze straat. Daarbij vragen wij u om te bekijken welke mogelijkheden er zijn om de openbare parkeergelegenheid te vergroten (b.v. kunnen er nog aanvullende plekken gerealiseerd worden?). Afgezien hiervan, is het naar onze mening mogelijk om te kiezen voor minder ingrijpende oplossingen:

1. Wijs bewoners op hun eigen parkeerplaatsen en benut die capaciteit, zodat de druk op de openbare ruimte vermindert. Daarmee zal er ook minder bij de afvalcontainers geparkeerd worden omdat dit vaak als "laatste" parkeerplek dient. Als uiterste middel kan een maatregel als vergunning parkeren worden overwogen, met als doel een eerlijke verdeling van de openbare ruimte onder bewoners.
2. Werk met tijdelijke parkeerverboden bij lediging in plaats van een permanente gele streep. Dit kan eenvoudig met tijdelijke bebording en voorkomt structureel verlies van schaarse parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld, kies voor uitzonderingen in de avonduren en in het weekend.

Conclusie

Wij zijn van mening dat het instellen van een permanent parkeerverbod op deze locatie disproportioneel is, en dat er alternatieven bestaan die zowel de bereikbaarheid van de containers als de parkeercapaciteit in de straat beter dienen. Wij verzoeken u dringend het besluit te heroverwegen en in overleg met bewoners te komen tot een oplossing die recht doet aan zowel de bereikbaarheid van de afvalcontainers als de leefbaarheid in onze wijk.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Naam: [Redacted]

Paradijsselpark [Redacted]

[Redacted signature]

Naam: [Redacted]

Paradijsselpark [Redacted]

11 SEP 2025

College van Burgemeester en Wethouders
verkeersbesluit nr. 353300 : bezwaar



Mevrouw [REDACTED]
Paradijsselpark [REDACTED]
2904 PA CAPELLE AAN DEN IJSSEL

per mail: [REDACTED]@zonnet.nl

datum
28 augustus 2025

kenmerk
2049126 /2051241

Uw kenmerk/brief van

doorkiesnummer
0650055597

onderwerp
Bezwaar verkeersbesluit parkeerverbod

Behandeld door/e-mail
J. Visser
j.visser@capelleaandenijssel.nl

Geachte mevrouw [REDACTED],

U maakt bezwaar tegen ons besluit van 13 augustus 2025. Hierin hebben wij besloten om een parkeerverbod in te stellen bij de afvalcontainers van Paradijsselpark ter hoogte van de nrs. 196 en 222..

Gang van zaken

Voordat wij op uw bezwaarschrift beslissen, vragen wij advies aan een onafhankelijke bezwaarcommissie. Als u dat wenst, kunt u uw standpunt mondeling toelichten bij deze commissie.

Mondelinge behandeling

De mondelinge behandeling vindt naar verwachting plaats op 11 november of op 9 december in de middag op het gemeentehuis. U krijgt hiervoor nog een aparte uitnodiging. Wilt u van deze mogelijkheid geen gebruikmaken, neemt u dan contact op met mevrouw J. Visser, te bereiken op telefoonnummer 06-50055597 of mevrouw M. Suijker, te bereiken op telefoonnummer 06-50160305. Bent u op één van de hiervoor vermelde data verhinderd, wilt u dan binnen een week na datum van deze brief bellen? Er zal dan bekeken worden of behandeling op een andere datum mogelijk is. Als wij niets van u horen, behandelt de commissie uw bezwaar op één van de aangegeven data. Hiervan wijken wij alleen in heel bijzondere omstandigheden af.

Contact afdeling

Het is mogelijk dat de afdeling Mobiliteit binnenkort contact met u opneemt over uw bezwaarschrift. Zij kan u daarbij een nadere toelichting geven op het genomen besluit of zo nodig het besluit aanpassen. Is dit voor u aanleiding uw bezwaarschrift in te trekken, dan verzoeken wij u ons dit schriftelijk te laten weten.

Wilt u bij beantwoording het kenmerk vermelden.

Rivierweg 111
Postbus 70
2900 AB Capelle aan den IJssel
www.capelleaandenijssel.nl
gemeente@capelleaandenijssel.nl

Telefoon: 14010
Telefax: 010 - 2848800
BTW nummer: 001877045B05
IBAN: NL41INGB0006691797
BIC nummer: INGBNL2A

Termijn van afhandeling

Binnen de wettelijke termijn van 12 weken na afloop van de bezwaartermijn ontvangt u een beslissing op uw bezwaarschrift. Deze termijn kan met 6 weken verlengd worden. In dat geval krijgt u hierover bericht. Als wij niet op tijd beslissen, dan kunt u, onder bepaalde voorwaarden, een dwangsom vragen voor elke dag dat wij uw bezwaarschrift te laat afhandelen. U dient ons dan eerst een ingebrekestelling te sturen. Meer informatie hierover kunt u vinden op www.capelleaandenijssel.nl of vragen bij ons Klant Contact Centrum telefoonnummer 14010. Op onze website kunt u ook informatie vinden over verlenging en opschorting van de termijn en een formulier voor het indienen van een ingebrekestelling.

Informatie

Heeft u nog vragen over de bezwaarprocedure? Neemt u dan contact op met mevrouw M. Vroonland-Kruisheer, secretaris van de commissie bezwaarschriften, telefoon 06-50194132.

Hoogachtend,
namens het college van burgemeester en wethouders,

P.L. van den Herik
teammanager Juridische zaken en Inkoop

Deze brief is digitaal vervaardigd en daarom niet ondertekend.



Mevrouw [REDACTED]
Paradijsselpark [REDACTED]
2904 PA CAPELLE AAN DEN IJSSEL

datum
12 september 2025

kenmerk
2071970 /2072130

Uw kenmerk/brief van

doorkiesnummer
+31102848896

onderwerp

Bezwaar tegen verkeersbesluit parkeerverbod

Behandeld door/e-mail

M. Suijker
m.suijker@capelleaandenijssel.nl

Geachte mevrouw [REDACTED] en meneer [REDACTED],

U maakt bezwaar tegen ons besluit van 13 augustus 2025. Hierin hebben wij besloten om een parkeerverbod in te stellen ter hoogte van Paradijsselpark 196 en 222.

Gang van zaken

Voordat wij op uw bezwaarschrift beslissen, vragen wij advies aan een onafhankelijke bezwaarcommissie. Als u dat wenst, kunt u uw standpunt mondeling toelichten bij deze commissie.

Mondelinge behandeling

De mondelinge behandeling vindt naar verwachting plaats op 11 november of op 9 december in de middag op het gemeentehuis. U krijgt hiervoor nog een aparte uitnodiging. Wilt u van deze mogelijkheid geen gebruikmaken, neemt u dan contact op met mevrouw J. Visser, te bereiken op telefoonnummer 06-50055597 of mevrouw M. Suijker, te bereiken op telefoonnummer 06-50160305. Bent u op één van de hiervoor vermelde data verhinderd, wilt u dan binnen een week na datum van deze brief bellen? Er zal dan bekeken worden of behandeling op een andere datum mogelijk is. Als wij niets van u horen, behandelt de commissie uw bezwaar op één van de aangegeven data. Hiervan wijken wij alleen in heel bijzondere omstandigheden af.

Contact afdeling

Het is mogelijk dat de afdeling Stadsontwikkeling binnenkort contact met u opneemt over uw bezwaarschrift. Zij kan u daarbij een nadere toelichting geven op het genomen besluit of zo nodig het besluit aanpassen. Is dit voor u aanleiding uw bezwaarschrift in te trekken, dan verzoeken wij u ons dit schriftelijk te laten weten.

Termijn van afhandeling

Binnen de wettelijke termijn van 12 weken na afloop van de bezwaartermijn ontvangt u een beslissing op uw bezwaarschrift. Deze termijn kan met 6 weken verlengd worden. In dat geval krijgt u hierover bericht. Als wij niet op tijd beslissen, dan kunt u, onder bepaalde voorwaarden, een dwangsom vragen voor elke dag dat wij uw bezwaarschrift te laat afhandelen. U dient ons dan eerst een ingebrekestelling te sturen.

Wilt u bij beantwoording het kenmerk vermelden.

Rivierweg 111
Postbus 70
2900 AB Capelle aan den IJssel
www.capelleaandenijssel.nl
gemeente@capelleaandenijssel.nl

Telefoon: 14010
Telefax: 010 - 2848800
BTW nummer: 001877045B05
IBAN: NL41INGB0006691797
BIC nummer: INGBNL2A

Behorende bij documentnummer 2072130.

Meer informatie hierover kunt u vinden op www.cappelleaandenijssel.nl of vragen bij ons Klant Contact Centrum telefoonnummer 14010. Op onze website kunt u ook informatie vinden over verlenging en opschorting van de termijn en een formulier voor het indienen van een ingebrekestelling.

Informatie

Heeft u nog vragen over de bezwaarprocedure? Neemt u dan contact op met mevrouw M. Vroonland, secretaris van de commissie bezwaarschriften, telefoon (010) 284 8607.

Hoogachtend,
namens het college van burgemeester en wethouders,

P.L. van den Herik
unithoofd Juridische Zaken en Inkoop,



De heer [REDACTED]
Paradijsselpark [REDACTED]
2904 PA CAPELLE AAN DEN IJSSEL

datum
12 september 2025

kenmerk
2071970 /2072142

Uw kenmerk/brief van

doorkiesnummer
+31102848896

onderwerp

Bezwaar tegen verkeersbesluit parkeerverbod

Behandeld door/e-mail

M. Suijker
m.suijker@capelleaandenijssel.nl

Geachte heer [REDACTED],

U maakt bezwaar tegen ons besluit van 13 augustus 2025. Hierin hebben wij besloten om een parkeerverbod in te stellen ter hoogte van Paradijsselpark 196 en 222.

Gang van zaken

Voordat wij op uw bezwaarschrift beslissen, vragen wij advies aan een onafhankelijke bezwaarcommissie. Als u dat wenst, kunt u uw standpunt mondeling toelichten bij deze commissie.

Mondelinge behandeling

De mondelinge behandeling vindt naar verwachting plaats op 11 november of op 9 december in de middag op het gemeentehuis. U krijgt hiervoor nog een aparte uitnodiging. Wilt u van deze mogelijkheid geen gebruikmaken, neemt u dan contact op met mevrouw J. Visser, te bereiken op telefoonnummer 06-50055597 of mevrouw M. Suijker, te bereiken op telefoonnummer 06-50160305. Bent u op één van de hiervoor vermelde data verhinderd, wilt u dan binnen een week na datum van deze brief bellen? Er zal dan bekeken worden of behandeling op een andere datum mogelijk is. Als wij niets van u horen, behandelt de commissie uw bezwaar op één van de aangegeven data. Hiervan wijken wij alleen in heel bijzondere omstandigheden af.

Contact afdeling

Het is mogelijk dat de afdeling Stadsontwikkeling binnenkort contact met u opneemt over uw bezwaarschrift. Zij kan u daarbij een nadere toelichting geven op het genomen besluit of zo nodig het besluit aanpassen. Is dit voor u aanleiding uw bezwaarschrift in te trekken, dan verzoeken wij u ons dit schriftelijk te laten weten.

Termijn van afhandeling

Binnen de wettelijke termijn van 12 weken na afloop van de bezwaartermijn ontvangt u een beslissing op uw bezwaarschrift. Deze termijn kan met 6 weken verlengd worden. In dat geval krijgt u hierover bericht. Als wij niet op tijd beslissen, dan kunt u, onder bepaalde voorwaarden, een dwangsom vragen voor elke dag dat wij uw bezwaarschrift te laat afhandelen. U dient ons dan eerst een ingebrekestelling te sturen.

Wilt u bij beantwoording het kenmerk vermelden.

Rivierweg 111
Postbus 70
2900 AB Capelle aan den IJssel
www.capelleaandenijssel.nl
gemeente@capelleaandenijssel.nl

Telefoon: 14010
Telefax: 010 - 2848800
BTW nummer: 001877045B05
IBAN: NL41INGB0006691797
BIC nummer: INGBNL2A

Behorende bij documentnummer 2072142.

Meer informatie hierover kunt u vinden op www.capelleaandenijssel.nl of vragen bij ons Klant Contact Centrum telefoonnummer 14010. Op onze website kunt u ook informatie vinden over verlenging en opschorting van de termijn en een formulier voor het indienen van een ingebrekestelling.

Informatie

Heeft u nog vragen over de bezwaarprocedure? Neemt u dan contact op met mevrouw M. Vroonland, secretaris van de commissie bezwaarschriften, telefoon (010) 284 8607.

Hoogachtend,
namens het college van burgemeester en wethouders,

P.L. van den Herik
unithoofd Juridische Zaken en Inkoop,



Parkeerbeleid 2023

Colofon

Parkeerbeleid gemeente Capelle aan den IJssel 2023
Vastgesteld door de gemeenteraad op 13 februari 2023.

Opgesteld in samenwerking tussen Sweco Nederland en gemeente Capelle aan den IJssel
Aantal pagina's: 27

Inhoudsopgave

1	Introductie	4
1.1	Waarom nieuw parkeerbeleid?	4
1.2	Totstandkoming van het nieuwe beleid	5
1.3	Context	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Trends en ontwikkelingen en beleidskader	6
2.1	Trends en ontwikkelingen	6
2.2	Beleidskader	9
3	Huidige situatie	11
3.1	Parkeerdruk	11
3.2	Parkeerregulering	13
3.3	Situatie per type gebied	14
3.4	Effecten van het huidige beleid en maatregelen	16
3.5	Handhaving parkeerregulering	16
4	Visie en beleidsuitgangspunten.....	17
4.1	Overzicht visiepunten	17
4.2	Toelichting visiepunten	18
4.3	Overige beleidsregels en maatregelen	23
5	Werkwijze en bevoegdheden.....	26
5.1	Maatregelen en maatwerk in overleg	26
5.2	Bevoegdheden en verantwoordelijkheden	26

1 Introductie

1.1 Waarom nieuw parkeerbeleid?

De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert parkeerbeleid en parkeernormen om richting te geven aan de manier waarop zij omgaat met parkeren en als kader voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen in geval van nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties. Het gemeentelijk parkeerbeleid is bepalend voor de wijze waarop het parkeren in Capelle aan den IJssel plaatsvindt en wordt gefaciliteerd.

Parkeren staat niet op zichzelf. Capelle is een stad in ontwikkeling. De visie op de verdere groei en ontwikkeling van Capelle is beschreven in de Stadsvisie. Het realiseren van de doelstellingen van de Stadsvisie is alleen mogelijk als Capelle een aantrekkelijke gemeente blijft. Onderdeel daarvan is passend parkeerbeleid, waarin vastligt op welke wijze de gemeente parkeren inpast in de ruimtelijke opgaven.

De vorige versie van het parkeerbeleid en parkeernormen dateren van 2015. Ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven, landelijke trends zoals de opkomst van deelmobiliteit en thuiswerken, ervaringen met het toepassen van parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe landelijke parkeerkentallen, vormen aanleiding om het parkeerbeleid en de parkeernormen te actualiseren.

Het parkeerbeleid en de parkeernormen hebben tot doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid te garanderen. De ruimte in de stad is schaars. Voorzien in voldoende parkeergelegenheid betekent enerzijds niet te weinig parkeerplaatsen, zodat een voorziening de daarmee samenhangende parkeervraag goed kan opvangen, goed kan functioneren en er geen (parkeer)overlast ontstaat. En anderzijds betekent het ook: niet te veel parkeerplaatsen. Dit met het oog op de schaarse ruimte en andere beleidsdoelstellingen, zoals ruimtelijke kwaliteit, groen, verblijfsruimte, klimaatadaptatie en woningbouw die eveneens een claim leggen op de schaarse ruimte.

Het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid en de daarbij behorende Nota Parkeernormen is opgenomen in de Uitvoeringsagenda van het in 2021 vastgestelde Programma Mobiliteit.

Programma Mobiliteit 2020 – 2030 'Gebalanceerd de toekomst in':

Parkeren blijft een belangrijk thema in Capelle. Een update van het parkeerbeleid inclusief de te hanteren parkeernormen is wenselijk om goed te kunnen voorzien in de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

1.2 Totstandkoming van het nieuwe beleid

Het nieuwe parkeerbeleid is tot stand gekomen op basis van een evaluatie van het voorgaande parkeerbeleid (2015), analyse van trends en ontwikkelingen, de laatste landelijke parkeerkentallen en relevant beleid. En daarnaast gesprekken en afstemming met diverse afdelingen binnen de gemeente en bestuurlijke consultatie met portefeuillehouder en de raadscommissie SOB.

1.3 Context

Het gemeentelijk Parkeerbeleid van Capelle aan den IJssel wordt vormgegeven door drie documenten: de Nota Parkeerbeleid (dit document), de Nota Parkeernormen en het bestemmingsplan Parkeren (paraplu bestemmingsplan). Deze drie documenten bepalen gezamenlijk hoe we met parkeren omgaan binnen Capelle.

Het Programma Mobiliteit vormt inhoudelijk het kader van ons parkeerbeleid. Daarin zijn onze ambities en speerpunten op het gebied van mobiliteit vastgelegd. Deze en andere relevante beleidsstukken worden in hoofdstuk 2 verder toegelicht.

Parkeerbeleid		Vastleggen van visie en ambitie en opgaven voor de komende jaren
Nota Parkeernormen		Vastleggen van parkeernormen en spelregels bij ruimtelijke ontwikkelingen
Paraplu Bestemmingsplan Parkeren		Formalisering van de parkeernormen voor ruimtelijke procedures

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op relevante trends en ontwikkelingen en het beleidskader binnen Capelle. In hoofdstuk 3 beschrijven we de huidige situatie in Capelle met betrekking tot parkeren. Onze visie op parkeren en beleidsuitgangspunten presenteren we in hoofdstuk 4. We sluiten in hoofdstuk 5 af met de werkwijze binnen de gemeente, de bevoegdheden en de manier waarop we samenwerken met betrokkenen buiten de gemeentelijke organisatie.

2 Trends en ontwikkelingen en beleidskader

2.1 Trends en ontwikkelingen

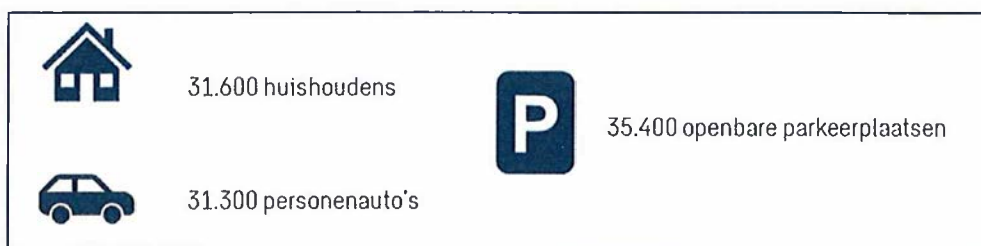
Demografie en stedelijkheidsgraad

Het aantal inwoners van Capelle aan den IJssel stijgt nog steeds jaren. In 2022 telt de gemeente circa 67.000 inwoners. De verwachting is dat het aantal inwoners tot 2040 groeit tot circa 77.000 inwoners. Daarnaast is sprake van vergrijzing. De komende twintig jaar is er naar verwachting sprake van een verdubbeling van het aantal 80-plussers. Het aandeel 65-plussers stijgt in dezelfde periode met 37%. Deze demografische ontwikkelingen hebben invloed op de mobiliteitsbehoefte, bijvoorbeeld meer gebruik van het openbaar vervoer en elektrische fiets, maar ook een verschuiving in de motieven voor autogebruik en vraag naar parkeerplaatsen.

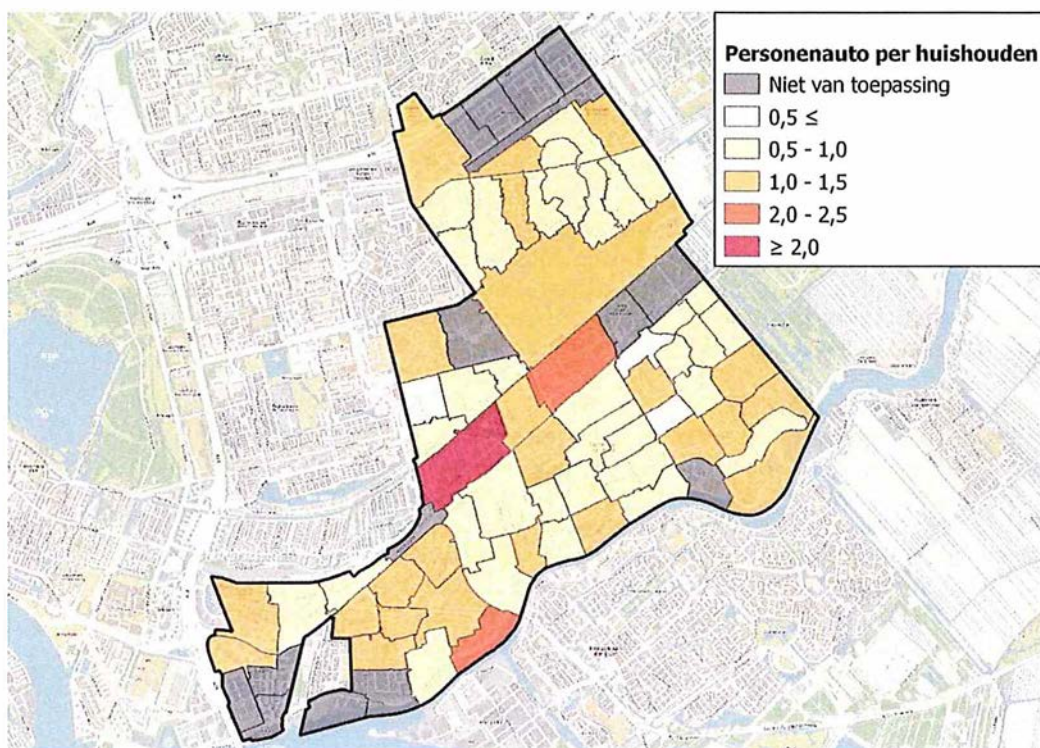
Door de verdere verdichting is er op verschillende locaties ook sprake van een toenemende stedelijkheid. Er komt meer druk op de schaarse ruimte. Dit wordt uitgedrukt in de stedelijkheidsgraad, die wordt gemeten aan de hand van de adressendichtheid. Capelle aan den IJssel kent een gemiddelde dichtheid van 2.301 adressen per vierkante kilometer. Het CBS kwalificeert een dergelijke dichtheid als 'sterk stedelijk'. Het Nieuwe Rivium (na transformatie), Capelle Centrum, Schenkel en delen van Schollevaar kennen zelfs een 'zeer sterk stedelijke' adressendichtheid. Uit CBS cijfers blijkt dat in het algemeen het autobezit lager ligt naarmate de stedelijkheidsgraad toeneemt.

Autobezit en parkeerplaatsen

Capelle telt circa 31.600 personenauto's en 31.300 huishoudens en dus iets meer dan één auto per huishouden. Het autobezit per huishouden in Capelle is daarmee lager dan het Nederlands gemiddelde. Echter vanwege de hoge dichtheid is het autobezit in Capelle per vierkante kilometer juist één van de hoogste van Nederland. Het aantal personenauto's per huishouden is weergegeven in figuur 1. Hierin zien we het hoogste autobezit bij de 's-Gravenweg en Prins Alexanderlaan, Stationsbuurt en delen van Capelle-West. In figuur 1 is een aantal gebieden niet meegenomen (grijs). Dit is omdat dit met name bedrijfsterrein, sportterrein of park betreft. De hoge autodichtheid draagt mede bij aan verkeersknelpunten die op meerdere plekken binnen de gemeente worden gezien. In vergelijking met het gemiddelde in de MRDH-regio is het aandeel auto in de modal split in Capelle 8 procentpunt hoger.



Het werkelijke aantal auto's waar Capelse huishoudens over beschikken zal overigens hoger liggen dan die 31.300. Er zijn ook mensen met een leaseauto of bedrijfsauto waar ze wel de beschikking over hebben en die ook bij de woning wordt geparkeerd, maar die niet staat geregistreerd op een adres in Capelle. Daarnaast is er bijvoorbeeld ook sprake van arbeidsmigranten die wel in Capelle verblijven maar waarvan de auto (met buitenlands kenteken) in het buitenland staat geregistreerd.



Figuur 1: aantal personenauto's per huishouden (CBS, 2021)

Capelle telt ruim 35.000 openbare en circa 8.600 private parkeerplaatsen. Uit de burgerparticipatie Stadsvisie blijkt dat (ook jonge) inwoners ook in 2030 nog aan de (eigen) auto hechten. Bovendien verwacht 60% in 2030 hun auto 'voor de deur' te kunnen parkeren. De auto blijft dus belangrijk in het mobiliteitssysteem. Het belang van de auto, de blijvende behoefte om voor de eigen deur te kunnen parkeren en de verdere verstedelijking vormen een belangrijke opgave voor de komende jaren.

Elektrisch vervoer

Het aantal elektrische auto's in Capelle stijgt snel, net als in de rest van Nederland. In 2022 telt Capelle ruim 1.300 geregistreerde elektrische personenauto's. Zoals beschreven in het Laadpalenbeleid is de verwachting dat dit er anno 2030 ruim 19.000 zijn. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's en bestelwagens te voorzien zijn ongeveer 570 laadpalen (1.140 laadpunten) nodig. In 2030 zijn ongeveer 900 laadpalen (1.800 laadpunten) nodig voor deze gebruikersgroepen. Dit komt neer op gemiddeld één laadpunt per 19 openbare parkeerplaatsen in 2030.

Het toewijzen van parkeerplaatsen bij laadpalen aan elektrische auto's heeft effect op het aantal 'reguliere' parkeerplaatsen. Daarom is de ontwikkeling van het aantal elektrische auto's relevant voor het parkeerbeleid. Een uitgebreidere analyse van het elektrisch vervoer is opgenomen in het Laadpalenbeleid.

Deelmobiliteit

In stedelijke gebieden is een trend zichtbaar waarbij inwoners minder hechten aan bezit en meer hechten aan gebruik. Deze trend manifesteert zich ook op het gebied van mobiliteit. Er bestaan inmiddels veel verschillende deelplatforms waar auto's, (elektrische) fietsen en scooters worden aangeboden. Dit noemen we Mobility as a Service (MaaS), soms vanuit een bedrijf (*business to consumer*), maar ook vanuit inwoners zelf (*consumer to consumer*).

De locatie en manier waarop je een voertuig ophaalt en inlevert varieert per deelsysteem. Zo kan er worden gekozen voor een systeem waar je een voertuig overal kan achterlaten (*free floating*), een systeem waarbij je het voertuig op meerdere plekken kunt inleveren (*back to many*) of een systeem waarbij je het voertuig op dezelfde plek moet inleveren als waar je het ook hebt opgehaald (*back to one*).

Het is op dit moment nog onduidelijk wat de precieze effecten van deelmobiliteit zijn op het mobiliteitsgedrag. Het lijkt met name een interessant alternatief voor het bezit van een tweede of derde eigen auto die wordt gebruikt voor incidentele ritten. Maar dit is nog niet aangetoond. Het succes van deelmobiliteitsconcepten is afhankelijk van verschillende factoren waaronder het parkeerregime. Dit wordt verder omschreven in het nog op te stellen Deelmobiliteitsplan (zie ook visiepunt 10 verderop in deze nota).

Fietsgebruik groeit nog steeds

De fiets speelt een belangrijke rol in ons mobiliteitssysteem. Voor de korte afstanden is de fiets vaak het best passende vervoermiddel en zou gebruik van de fiets een vanzelfsprekendheid moeten zijn – juist in de stad. Door de combinatie van fiets en OV speelt de fiets ook een belangrijke rol in reizen over langere afstand en door de opkomst van elektrische fietsen en de speed pedelec neemt de actieradius van fietsen steeds verder toe, waardoor ook op langere afstanden de fiets nog steeds concurrerend is ten opzichte van alternatieven. Met de (door)ontwikkeling van fietsinfrastructuur, zoals bredere fietspaden en doorfietsroutes, wordt dit verder gestimuleerd. Gebruik van de fiets groeit nog steeds en de fiets is belangrijk om de doelstellingen met betrekking tot duurzame verstedelijking en emissievrij vervoer te realiseren.

Dat betekent ook dat fietsparkeervoorzieningen op orde moeten zijn. Het ontbreken van goede fietsparkeervoorzieningen kan een drempel vormen voor fietsgebruik en leidt tot verrommeling van de openbare ruimte. Het gaat hierbij om fietsparkeervoorzieningen bij o.m. woningen, scholen, sportvoorzieningen, winkels, en OV-knooppunten. In ons parkeerbeleid en ook in onze parkeernormen geven we daarom aan hoe we omgaan met fietsparkeren.

Omgaan met (maatschappelijke) veranderingen

Het parkeerbeleid beschrijft hoe we omgaan met parkeren op basis van de huidige inzichten. Met onze parkeernormen geven we aan wat voor een ontwikkeling het benodigde aantal parkeerplaatsen is, ook op basis van onze actuele kennis. Parkeerbeleid en parkeernormen zijn aan verandering onderhevig en bewegen mee met trends in autobezit en autogebruik en voortschrijdend inzicht over de parkeervraag van voorzieningen.

Ontwikkelingen in bezit en gebruik en verplaatsingsgedrag zullen door blijven gaan. We zien een toenemend gebruik van elektrische voertuigen, maar bijvoorbeeld ook sterke prijsontwikkelingen in grondstofprijzen en brandstofkosten die gevolgen kunnen hebben op het autogebruik. Als gevolg van de Covid-pandemie waren er grote veranderingen zichtbaar in het gebruik van het OV en de auto en een sterke toename in thuiswerken. Dat leidde ook tot andere verplaatsingspatronen en een andere parkeervraag – bijvoorbeeld bij kantoren (rustiger) maar ook in woonwijken (drukker overdag). Daarnaast kunnen demografische ontwikkelingen (vergrijzing, immigratie), conjunctuurontwikkelingen, wetgeving (bijvoorbeeld op het gebied van milieu) en prijsontwikkelingen (denk aan rekeningrijden of invoering van een spitstarief) leiden tot veranderingen van de keuzes die mensen maken in hun verplaatsingsgedrag.

Wat het effect is van dergelijke ontwikkelingen op een langere termijn is niet duidelijk. Ons parkeerbeleid en de parkeernormen die hanteren zijn gebaseerd op actuele inzichten met betrekking tot de parkeervraag van verschillende functies en voorzieningen. Duidelijk is dat

maatschappelijke ontwikkelingen (in de brede zin) gevolgen kunnen hebben op de keuzes die mensen maken in de manier waarop ze zich verplaatsen. En daarmee ook op de behoefte aan parkeerplaatsen. Ons beleid biedt daarmee een belangrijk kader, op de manier zoals beschreven in deze nota, en tegelijkertijd zal de gemeente omgaan met gewijzigde inzichten als duidelijk is dat deze leiden tot een gewijzigde behoefte aan parkeerruimte.

2.2 Beleidskader

Er zijn verschillende lokale en regionale beleidsdocumenten die raakvlakken hebben met het nieuwe parkeerbeleid. Hierna volgt een korte samenvatting van de relevante raakvlakken. Relevante landelijk beleid staat beschreven in het *Programma Mobiliteit*.

Structuurvisie 2030

Om de komende jaren richting te geven aan het stadsbrede beleid ontwikkelde de gemeente een nieuwe Stadsvisie, die ook meteen de Omgevingsvisie en Structuurvisie voor Capelle aan den IJssel is. De nieuwe visie is door de gemeenteraad op 27 september 2021 vastgesteld. De kernboodschap daarbij is: een nieuw evenwicht in bevolkingssamenstelling, in mobiliteit en in functies zorgt ervoor dat Capelle zich kan blijven profileren als een krachtige en vitale stad in de regio.

De opgave is om de mogelijkheden van nieuwe aanvullende gemengde stedelijke milieus langs de trein- en metrolijnen (of indirect daaraan gekoppeld) te onderzoeken en uit te werken. Er wordt verder onderzocht hoe deze zone versterkt kan worden met woningen en andere functies, waardoor er een levendig stedelijk gebied ontstaat. Zo wordt aan de meer stedelijk georiënteerde Capellenaren een plek geboden en wordt tegelijkertijd het bestaande voorzieningenniveau versterkt. Hierdoor ontstaat ook ruimte voor aanvullende voorzieningen voor de omliggende buurten zoals afhaalpunten en mobiliteitsdiensten waarbij iemand mobiliteit inkoopt in plaats van bijvoorbeeld zelf een auto aanschaft. Deze nieuwe stedelijke milieus bieden bij uitstek kansen voor het stimuleren van nieuwe duurzame mobiliteitsconcepten. Het op een laagdrempelige wijze voorzien in de behoefte aan het verplaatsen (de vraag) staat daarbij centraal en niet het aanbod van afzonderlijke modaliteiten.

De OV-lijnen (bus, metro en spoor) zijn in de Structuurvisie dragers die de Capellenaar snel en efficiënt toegang geven tot een groot aantal voorzieningen.

Programma Mobiliteit 2020-2030

In het vastgestelde Programma Mobiliteit presenteren we onze visie op mobiliteit op hoofdlijnen. Het uitgangspunt in Capelle is en blijft om het vervoer voor iedereen die van en naar Capelle gaat, in goede banen te leiden. Het Programma Mobiliteit is gestoeld op vier pijlers. Het *toekomstbesteding parkeren* is onderdeel van pijler 4: *'een toekomstbestendige stad'*. Hierin is de wens voor flexibele parkeernormen opgenomen en beleid dat ruimte biedt aan integrale en duurzame mobiliteitsoplossingen bij nieuwe ontwikkelingen. Uitgangspunt daarbij blijft dat er wordt voldaan aan de verwachte parkeerbehoefte van de betreffende buurt of wijk.

Een belangrijk uitgangspunt is dat het beleid van gratis parkeren ook de komende jaren wordt doorgezet. Dit betekent dat de kosten voor beheer en onderhoud van parkeervoorzieningen niet direct ten laste van de parkeerder worden gebracht. Deze kosten worden afgedekt binnen de gemeentelijke begroting of door bijdragen van particuliere initiatiefnemers van nieuwbouwprojecten.

Met betrekking tot de fiets stelt het Programma Mobiliteit een aantal duidelijke doelen. In pijler 1 'alle modaliteiten in balans' is beschreven dat de fiets een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem vervult en dat we die rol willen vergroten, met een groter aandeel voor de fiets in de modal shift. Fietsen is gezond en duurzaam en de fiets neemt in vergelijking met andere vervoerswijzen weinig openbare ruimte in beslag en daarom wil de gemeente fietsen verder stimuleren.

Daar hoort ook bij dat het fietsparkeren op orde moet zijn. Een tekort aan fietsenstallingen en/of stallingen die niet aansluiten bij de behoefte van de gebruiker om te fiets op een veilige plek goed te kunnen vastzetten, vormen een belemmering om de fiets te pakken. Tekort aan stallingsvoorzieningen leidt tot verrommeling en overlast. Te weinig capaciteit bij trein- en metrostations is een belemmering voor een goede en vlotte overstap tussen de fiets en het OV. Het Programma Mobiliteit stelt om die reden in pijler 4 het doel om fietsparkeren beter te organiseren, door het opnemen van parkeernormen voor de fiets in de gemeentelijke parkeernormen en uitbreiding van capaciteit waar dat nodig is.

Andere relevante punten, die in het Programma Mobiliteit worden genoemd, zijn:

- we zorgen voor passend parkeerbeleid voor de verschillende doelgroepen en locaties;
- gratis parkeren betekent niet onbeperkt parkeren;
- P+R voorzieningen bij de metrostations;
- vrachtauto parkeren;

Laadpalenbeleid

Om te voorzien in de groeiende vraag naar openbare laadvoorzieningen heeft de gemeente op 14 december 2020 het Laadpalenbeleid 2020-2022 vastgesteld. Het doel van het beleid is om richting te geven aan een efficiënte en effectieve uitrol van een dekkend netwerk van oplaadstructuur voor elektrisch vervoer in Capelle. En daarmee aan de verduurzamingsopgave voor het mobiliteitssysteem. Het beleid vanaf 2023 is beschreven in het Laadpalenbeleid 2023-2024.

Met het plaatsen van laadpalen zetten we reguliere parkeerplaatsen om naar parkeerplaatsen voor elektrische auto's. Dit compenseren we niet omdat we er van uitgaan dat de elektrische auto een reguliere auto vervangt; met een verschuiving naar elektrisch vervoer en een steeds groter aandeel van het wagenpark dat elektrisch is, wordt ook een groeiend deel van het areaal parkeerplaatsen hierop aangepast. De gemeente houdt vooralsnog rekening met een behoefte van ruim 1.100 publieke parkeerplaatsen met een laadpunt in 2025 en 1.800 publieke parkeerplaatsen met een laadpunt in 2030.

De strategie voor het plaatsen van laadpalen is beschreven in het Laadpalenbeleid. In de regel heeft een laadpaal twee laadpunten. Bij het plaatsen van een laadpaal reserveren we niet automatisch twee parkeerplaatsen voor elektrische auto's. De tweede parkeerplaats wordt gereserveerd voor een elektrische auto indien dit nodig is. We bepalen dit op basis van de vraag naar laadpunten en houden daarbij rekening met de parkeerdruk in de omgeving.

Paraplubestemmingsplan Parkeren

Voor alle bestaande bestemmingsplannen in de gemeente Capelle aan den IJssel wordt het parkeren geregeld middels het meest recente (paraplu)bestemmingsplan 'Parkeren', waarmee wordt voorzien in de juridisch-ruimtelijke borging van het parkeerbeleid. In het bestemmingsplan Parkeren wordt verwezen naar de vigerende Nota Parkeerbeleid en Nota Parkeernormen. Het Bestemmingsplan Parkeren, de Nota Parkeerbeleid en de Nota Parkeernormen vormen samen het parkeerbeleid van de gemeente Capelle aan den IJssel.

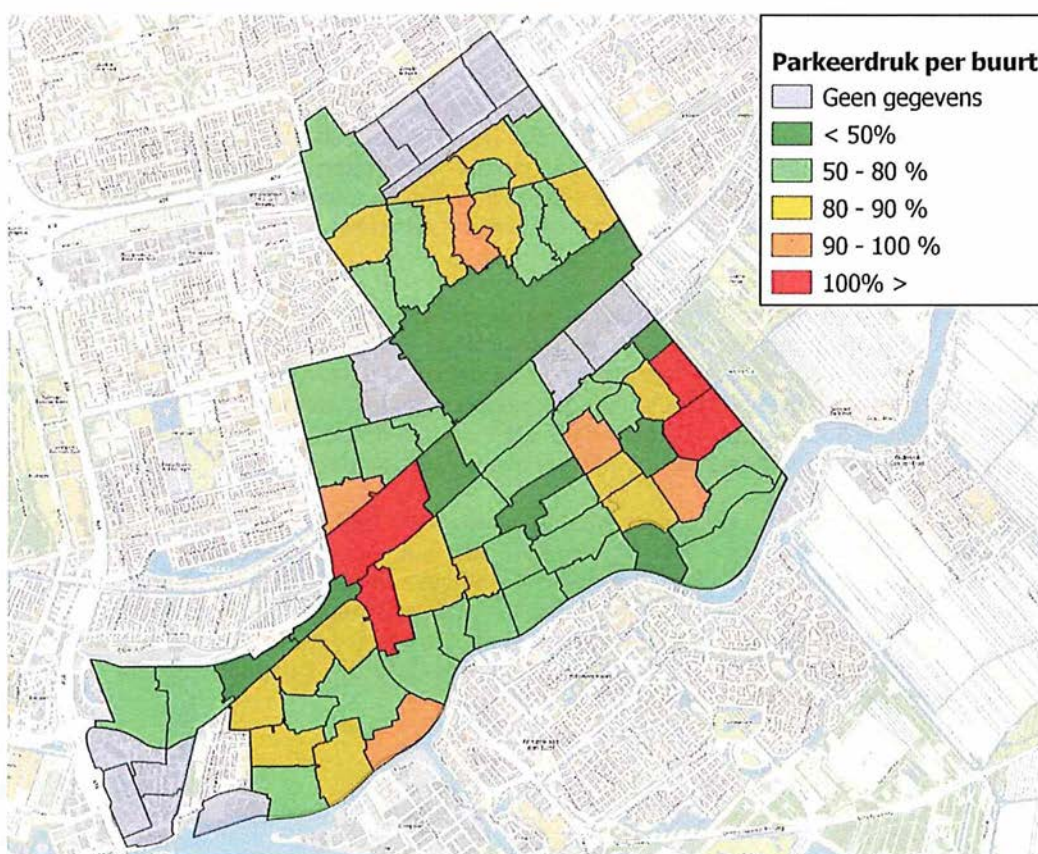
3 Huidige situatie

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op hoe het parkeren binnen de gemeente nu is georganiseerd en verloopt en wat daarin goed gaat en beter kan. Het aanpakken van optredende knelpunten is de opgave voor de komende jaren.

3.1 Parkeerdruk

Een te hoge parkeerdruk wijst er op dat de vraag (auto's) groter is dan het aanbod (parkeerplaatsen). Dit kan meerdere oorzaken hebben, bijvoorbeeld een hoog autobezit in de betreffende buurt zelf of overloop van parkeren van een grote publiekstrekker (ziekenhuis, winkel etc.) nabij. De gemeente voert periodiek, meestal iedere drie jaar, gemeentebrede nachttellingen uit. Dit geeft een goed beeld van de parkeerdruk ten gevolge van de bewoners zelf en of er in de buurten genoeg parkeerplaatsen zijn om deze parkeervraag op te vangen.

Figuur 2 geeft een visualisatie van de nachttellingen van 2022. Hierin zijn duidelijk de verschillen tussen verschillende wijken en buurten zichtbaar.



Figuur 2: parkeerdruk nachtmeting 2022

In woonwijken wordt een maximale parkeerdruk van 90% acceptabel geacht. Het is dan voor iedereen mogelijk om een parkeerplaats te vinden zonder dat er teveel zoekverkeer optreedt. Dit is het geval in ruim de meeste buurten. Dat wil overigens niet zeggen er binnen de betreffende buurten geen sprake kan zijn van een hoge parkeerdruk of andere vormen van parkeeroverlast. De parkeerdruk varieert per straat en het kan dus voorkomen dat in een bepaalde straat of straten wel sprake is van een (te) hoge parkeerdruk en mogelijk parkeeroverlast. Maar binnen de buurt, op beperkte loopafstand, is dan meestal wel voldoende parkeergelegenheid.

Er zijn verschillende buurten met een hoge parkeerdruk. Het betreft:

- Instrumentenbuurt in Schollevaar
- Molukkenbuurt, Dalenbuurt, Eilandenbuurt en Scandinavischebuurt in Oostgaarde
- Zeelheldenbuurt-Oost in Capelle West en 's-Gravenland
- Reviusbuurt en 's-Gravenweg en Alexanderlaan in Middelwatering
- Akker- en Haagwinde in Schenkel

Een parkeerdruk van meer dan 100% betekent in de praktijk vaak dat er auto's geparkeerd staan buiten parkeervakken in woonerven (in woonerven is alleen parkeren in aangegeven parkeervakken toegestaan) of bijvoorbeeld langs de trottoirband tegenover haakse parkeervakken in 30 km/u-straten (daar staan dan wel auto's maar dat zijn geen parkeerplaatsen). Een ander voorbeeld is dat er op een langspaarkeerstrook meer auto's staan dan het officiële aantal vakken; vooral met wat kleinere auto's passen er vaak meer auto's dan het aantal vakken.

Een hoge parkeerdruk in een buurt heeft vaak samenhang met de periode waarin die buurt is gebouwd en de toen geldende (lagere) parkeernormen op basis van het (lagere) autobezit destijds. Daarnaast kan de parkeerdruk oplopen als parkeerplaatsen op eigen terrein gaandeweg verminderen omdat bewoners deze ruimte een andere invulling geven of bijvoorbeeld omdat garages gaandeweg steeds minder als parkeerplaats voor de auto worden gebruikt.

De oplossing voor een structureel hoge parkeerdruk is niet eenvoudig. De ruimte in de woonwijken is vaak schaars en aanleg van extra parkeerplaatsen gaat in de regel ook ten koste van (schaars) groen of bijvoorbeeld speelruimte. We benaderen deze opgave integraal en koppelen deze zoveel mogelijk aan een bredere aanleiding zoals een IBOR-project of grote ruimtelijke ontwikkeling. Zie ook visiepunt 11 in hoofdstuk 4. Dat doen we dan altijd in samenspraak met de bewoners en andere belanghebbenden.

Deze tellingen geven geen inzicht in de parkeersituatie overdag. Op basis van signalen weten we bijvoorbeeld dat in Fascinatio overdag sprake is van een te hoge parkeerdruk mede veroorzaakt door de parkeerders van nabijgelegen bedrijven. Hetzelfde geldt voor enkele woonbuurten rondom winkelcentra, metrostations of onderwijsinstellingen. Als daar aanleiding toe is (bijvoorbeeld omdat er klachten zijn of sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt), houdt de gemeente aanvullende tellingen om de parkeersituatie ook op andere momenten in beeld te brengen.

3.2 Parkeerregulering

Het doel van parkeerregulering is om parkeeroverlast voor inwoners en ondernemers te beperken. Parkeerregulering maakt het mogelijk om ongewenste effecten (bijvoorbeeld een te hoge parkeerdruk) tegen te gaan. In Capelle onderscheiden we twee vormen van parkeerregulering:

- Een parkeerschijfzone (blauwe zone): parkeerduurbeperking met een parkeerschijf;
- Vergunningengebied: parkeren alleen toegestaan voor vergunninghouders.

Bij de gereguleerde gebieden zijn per zone variërende venstertijden van kracht. Deze zijn zo ingesteld dat parkeeroverlast of verkeerd gebruik wordt voorkomen en tegelijkertijd voor de omgeving (bewoners) niet meer beperkingen worden opgelegd dan nodig.

Op dit moment geldt parkeerregulering in Capelle op de volgende locaties:

- In de Molenbuurt in Schenkel geldt (als enige locatie in Capelle) vergunninghoudersparkeren. Dit voorkomt overlast in de woonwijk door parkeren door bezoekers en personeel van het IJssellandziekenhuis.
- In het centrum, rond de Koperwiek is een blauwe zone ingesteld om parkeerplaatsen hier beschikbaar te houden voor bezoekers aan het centrum en om overloop van het P+R-parkeren voor de metro tegen te gaan.
- In de Diepenbuurt (winkelcentrum De Terp) is een blauwe zone ingesteld om parkeerplaatsen hier beschikbaar te houden voor bezoekers aan het winkelcentrum en om overloop van het P+R-parkeren voor de metrostation De Terp tegen te gaan.
- In 's-Gravenland is op een deel van de Haydnstraat, Schubertstraat en Vivaldistraat een blauwe zone ingesteld om parkeeroverlast als gevolg van overloop van het naastgelegen P+R-terrein naast metrostation Capelsebrug te voorkomen.
- Op een deel van de Akkerwinde in Schenkel is een blauwe zone ingesteld om parkeeroverlast als gevolg van overloop van het naastgelegen P+R-terrein naast metrostation Schenkel te voorkomen.
- Op een deel van Onacklaan in Fascinatio is een blauwe zone ingesteld om parkeeroverlast als gevolg van overloop van het naastgelegen P+R-terrein naast metrostation Capelsebrug te voorkomen.

Voor de nu ingestelde gereguleerde gebieden geldt dat ze naar tevredenheid functioneren.

Door ontwikkelingen kan de parkeerdruk in een buurt of wijk veranderen en toename van de parkeerdruk kan op den duur leiden tot overlast. Het invoeren van parkeerregulering kan dan in beeld komen als mogelijke maatregel om overlast te voorkomen en de parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor de groepen waarvoor ze bedoeld zijn. In dat geval treedt de gemeente in overleg met de buurt (bewoners, bedrijven, scholen, instellingen) om dit nader te onderzoeken. In de Nota Parkeernormen is hiervoor een stappenplan opgenomen.

3.3 Situatie per type gebied

Binnen onze gemeente onderscheiden we verschillende type gebieden, bijvoorbeeld het centrumgebied (veel winkels), woongebieden, werkgebieden of locaties rondom scholen en metrostations. Hierna beschrijven we per type gebied de parkeerssituatie.

Parkeren in het centrum

Bij de uitbreiding van het winkelcentrum Koperwiek zijn verbeteringen van de parkeersituatie uitgevoerd. De belangrijkste daarvan is de realisatie van de parkeergarage met 300 parkeerplaatsen aan de Kerklaan. Betere bekendheid en betere benutting van deze parkeerplaatsen is nodig. Hiervoor realiseren we in 2023 een parkeerverwijssysteem op de centrumring (zie ook paragraaf 4.3).

De parkeervoorzieningen rond het winkelcentrum zijn gereguleerd met een blauwe zone. Hiermee wordt beoogd het parkeren nabij de winkels vrij te houden voor bezoekers en specifiek om ongewenste overlast van overloop van het P+R parkeren voor de metro tegen te gaan. Ook de buurt aan de oostkant van de Kerklaan / deel Fluiterlaan kent een blauwe zone. Hier is eveneens het tegengaan van ongewenste overlast door overloop van P+R parkeren reden voor de regulering.

De buurten buiten de strook tussen Rivierweg en Kerklaan zijn nog niet gereguleerd (met uitzondering van bovengenoemd deel van de Fluiterlaan). Wanneer de parkeersituatie hiertoe aanleiding geeft en er is draagvlak onder de bewoners, dan is het mogelijk de blauwe zone uit te breiden (zie ook paragraaf 3.2).

Bij winkelcentrum De Terp is parkeren voor het bezoek aan de winkels beschikbaar in de parkeergarage onder de winkels. Het parkeren is in de parkeergarage geregeld met een blauwe zone om deze plaatsen beschikbaar te houden voor bezoekers aan het winkelcentrum. P+R parkeren voor de metro, zonder regulering, is beschikbaar onder het viaduct aan de oostkant van het metrostation en op het parkeerterrein aan het Hollandsch Diep bij het einde van het viaduct. In de omgeving van De Terp is verder geen sprake van regulering van het parkeren.

Parkeren in woongebieden

De woongebieden in Capelle zijn de wijken Middelwatering en Oostgaarde voor zover deze niet in het centrumgebied vallen en daarnaast Capelle West en 's-Gravenland, Fascinatio, Schenkel en Schollebaar. De afgelopen jaren zijn in verschillende buurten - deels op basis van specifieke behoefte en deels in het kader van de IBOR-aanpak - uitbreidingen van het aantal parkeerplaatsen gerealiseerd. In deze gevallen was sprake van knelpunten voor het parkeren voor bewoners die in de Uitvoeringsagenda Parkeren 2015 – 2018 waren opgenomen.

Op een deel van de Onacklaan in Fascinatio, op de Akkerwinde in Schenkel en in een deel van de Bizetbuurt in 's-Gravenland zijn blauwe zones ingesteld om overlast als gevolg van overloop van het nabijgelegen P+R-terrein bij het metrostation tegen te gaan. Deze maatregelen functioneren naar tevredenheid.

Mogelijk zullen transformatieprojecten aanleiding geven tot het overwegen van maatregelen om te zorgen dat geen onvoorziene parkeereffecten optreden in de omgeving van projectlocaties. Als in voorkomende gevallen regulering wordt overwogen, zal dit worden uitgevoerd als een blauwe zone of vergunningenregeling.

Wijk- en buurtcentra

Als ontwikkelingen bij wijk- en buurtcentra gaan leiden tot overlast in de directe omgeving, zal gerichte monitoring plaatsvinden om de knelpunten te identificeren. Dit geldt ook als de bereikbaarheid van wijk- en buurtcentra in de knel dreigt te komen. Als regulering wordt overwogen, zijn de uitgangspunten goede bereikbaarheid van de centra en het tegengaan van overlast voor woongebieden. De monitoring, afweging en toepassing van maatregelen vinden in nauw overleg met de omwonenden en andere betrokkenen plaats. Daarnaast is het bij wijk- en buurtcentra van belang dat er wordt voorzien in genoeg en goede stallingsvoorzieningen voor de fiets. Voor veel bewoners liggen de centra op relatief korte en daarmee goed fietsbare afstand. We willen niet dat gebrek aan goede stallingsvoorzieningen een belemmering vormt om met de fiets te komen.

Grote bedrijven / bedrijventerreinen nabij woonbuurten

In sommige gevallen leidt het parkeren door medewerkers van bedrijven tot parkeeroverlast voor de omgeving en dan met name in aangrenzende woonwijken. Als uit monitoring en evaluatie blijkt dat parkeerregulering een effectieve maatregel kan zijn, wordt in overleg met de bewoners onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van parkeerregulering en de mate waarin daar draagvlak voor is in de omgeving.

In Schenkel (Molenbuurt) is vergunninghoudersparkeren ingevoerd in de straten rondom het ziekenhuis. Deze regulering is in stand gebleven na de bouw van een parkeergarage bij het ziekenhuis. De parkeergarage is bestemd voor bezoekers van het ziekenhuis en in de garage geldt betaald parkeren. Een blauwe zone is in deze situatie niet effectief als regulering voor de omgeving omdat dit juist uitwijken zou faciliteren van bezoekers die niet willen betalen voor het parkeren. Het vergunningparkeren zal hier dan ook in stand blijven.

Capelle XL

Het bedrijvengebied Capelle XL rond de Hoofdweg kent een menging van parkeren op de openbare weg en parkeren op eigen terrein bij bedrijven. Op enkele plaatsen in het gebied zijn tekorten aan parkeerplaatsen opgelost door pragmatische voorzieningen (belijning, half op trottoir). Als op andere plaatsen zonder fysieke ingrepen specifieke knelpunten kunnen worden opgelost, door slimmer en efficiënter gebruik van de ruimte, kan dit in overleg met de bedrijven worden uitgevoerd.

Zones rondom metrostations

Het gebruik van de metro leidt rondom de stations in enkele gevallen tot een hoge parkeerdruk door Park and Ride (P+R). Wanneer dit tot overlast leidt, zal in samenspraak met de omgeving worden gezien of invoering of uitbreiding van de blauwe zone een oplossing biedt. Dit is ingevoerd in Fascinatio en in 's-Gravenland nabij Capelsebrug en in Schenkel nabij metrostation Schenkel omdat de hier aanwezige P+R-terreinen een grote aantrekkingskracht hebben en er sprake was van overloop naar de omgeving.

Parkeren in schoolomgeving (Kiss and Ride)

Het halen en brengen rond scholen blijft een aandachtspunt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en (het voorkomen van) parkeeroverlast. Oplossingen vragen om maatwerk waarbij samen met de scholen en de omgeving wordt gezocht naar een oplossing. Dit is vooral een gedragsvraagstuk en daarnaast ook een infrastructureel c.q. inrichtingsvraagstuk. Er is geen eenduidige oplossing. Maatwerk in overleg met de scholen en de ouders is noodzakelijk om tot een passende oplossing te komen. In het Programma Mobiliteit wordt prioriteit gegeven aan deze opgave. Daarnaast is de rol van de fiets bij scholen van groot belang. Veel kinderen komen met de fiets naar school en dit willen we verder stimuleren. Het liefst zien we zoveel mogelijk kinderen lopend of fietsend naar school komen. Dat vraagt veilige wandel- en fietspaden maar ook genoeg, goede en comfortabele stallingsvoorzieningen.

Parkeren in Rivium

Voor Rivium staan grote ruimtelijke wijzigingen gepland, met gevolgen voor parkeren. Dit komt voort uit de transformatie tot een hoogstedelijk woongebied. De insteek voor de planvorming is dat parkeren in Rivium wordt opgelost in parkeergarages en er geen parkeren op straat plaatsvindt. Voor Rivium gelden specifieke parkeernormen in samenhang met het hoogstedelijke karakter en de bereikbaarheid met openbaar vervoer. De toekomstige structuur en stedelijkheid van Rivium wijkt af van de rest van de gemeente. Om die reden heeft de gemeenteraad in 2020 een specifieke mobiliteitsaanpak en specifieke parkeernormen vastgesteld voor Rivium. Juist in dit gebied zetten we in op alternatieven voor de auto. Het gebied kent een goede HOV-bereikbaarheid (Parkshuttle, metro en waterbus) en we maken lagere parkeernormen mogelijk voor ontwikkelingen die inzetten op een hoger fietsgebruik en/of deelmobiliteit. Rivium valt om die reden buiten de werking van de Nota Parkeernormen.

3.4 Effecten van het huidige beleid en maatregelen

Het evalueren van het huidige beleid is lastig omdat het nog ontbreekt aan een monitoringsinstrument dat over een langere periode inzicht geeft in de parkeersituatie voor verschillende locaties en doelgroepen. Op basis van de gevoerde gesprekken en beschikbare data kan wel een algemeen beeld worden gevormd. Dit laat zien dat het Parkeerbeleid 2015 goed heeft gefunctioneerd. Dit blijkt ook uit het feit dat er in het Programma Mobiliteit geen grote koerswijziging ten aanzien van parkeren is opgenomen. We gaan door op de in 2015 ingeslagen weg. In grote delen van Capelle is er gemiddeld genomen sprake van een acceptabele parkeersituatie. Dat betekent echter niet dat er lokaal geen knelpunten zijn. Een evaluatie van de Uitvoeringsagenda 2015-2018 behorend bij het Parkeerbeleid 2015 leert bovendien dat niet alle agendapunten zijn opgepakt. Vanuit het Programma Mobiliteit is een Uitvoeringsprogramma uitgewerkt om de mobiliteitsopgaven voor de komende jaren aan te pakken.

3.5 Handhaving parkeerregulering

Bij het instellen van parkeerregulering hoort ook een handhavingsprotocol. De uitwerking van het handhavingsprotocol wordt in 2023 nader uitgewerkt. Wij vinden het van belang dat in gereguleerde gebieden op basis van kenteken en woonadres een ontheffing of een vergunning te verlenen. Het kenteken en het adres worden aan elkaar gekoppeld waardoor er een duidelijke situatie ontstaat wie er (recht op) een ontheffing c.q. vergunning heeft. De manier waarop we dit gaan controleren is onderdeel van de nadere uitwerking. Met oog de digitalisering van de handhaving kan gedacht worden aan een samenwerking met gemeente Rotterdam waarbij gebruik gemaakt kan worden van de scanauto. De scanauto scant het kenteken en controleert gelijktijdig of het desbetreffende voertuig in bezit is van een ontheffing of vergunning.

4 Visie en beleidsuitgangspunten

4.1 Overzicht visiepunten

Het Parkeerbeleid 2015 is gebaseerd op zeven visiepunten uit de in 2015 vastgestelde *Koersnota Parkeren*. Deze visiepunten zijn nog steeds relevant. Daarnaast is er een aantal nieuwe thema's zoals deelmobiliteit, regulering en monitoring. Een uitgebreide toelichting op de visiepunten volgt in navolgende paragrafen en volgend hoofdstuk.

	Visiepunt:	Toelichting:
1	We houden het parkeren gratis	We brengen de kosten van het parkeren niet in rekening bij parkeerders
2	We voeren gebiedsgericht beleid	We maken onderscheid tussen verschillende typen gebieden en passen ons beleid hierop aan
3	We houden rekening met verschillende doelgroepen	We stemmen ons beleid af op het gedrag en behoefte van specifieke doelgroepen
4	We zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen	Parkeeroplossingen moeten goed worden ingepast in ruimtelijke ontwikkelingen
5	We benutten eerst bestaande parkeerplaatsen waar mogelijk	We beoordelen eerst of een knelpunt of nieuwe vraag kan worden opgelost door een betere benutting
6	We zetten in op duurzaamheid	We houden rekening met elektrificatie van vervoer en zetten in op aanleg van 'groene' parkeerplaatsen
7	We zien fietsparkeren als logisch onderdeel van onze koers	We stellen eisen bij nieuwe ontwikkelingen en verbeteren fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties
	Nieuw visiepunt:	Toelichting:
8	We reguleren alleen als het niet anders kan	We onderzoeken alternatieve oplossingen en toetsen het draagvlak
9	We gaan de parkeersituatie structureel monitoren	We bepalen onze strategie in een telplan en voeren regelmatig parkeeronderzoeken uit
10	We onderzoeken of deelmobiliteit een keuze is in ons mobiliteitssysteem	Deelmobiliteit is in opkomst en biedt wellicht mogelijkheden maar effecten zijn nog onzeker
11	We benaderen maatregelen in bestaand gebied integraal en in samenhang met andere belangen	We nemen maatregelen vanuit IBOR en transformaties en zijn terughoudend met het nemen van maatregelen voor incidentele situaties
12	We houden in ons beleid rekening met verschillen in het type en de omvang van woningen	We doen door middel van gedifferentieerde parkeernormen recht aan verschillen in autobezit, afhankelijk van het type woning (grondgebonden of appartement, sociale huur of vrije sector) en de omvang van de woning

4.2 Toelichting visiepunten

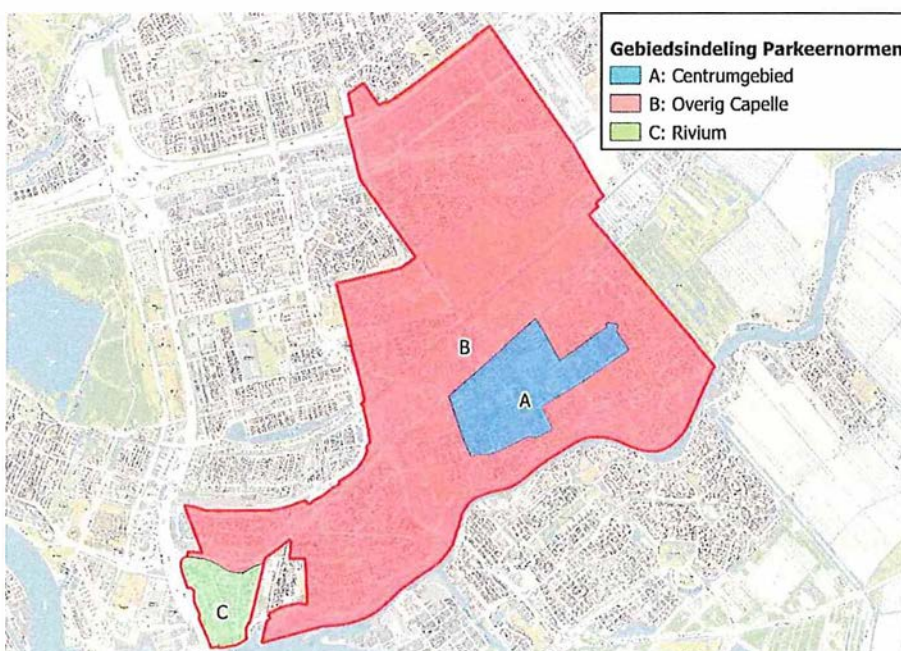
Visiepunt 1: we houden het parkeren gratis

Het autoparkeren blijft ook de komende jaren gratis. Dit geldt voor bewoners, bezoekers en werkenden die in het openbaar gebied parkeren. Ook in gereguleerde gebieden worden de kosten voor het parkeren (onthefingen, vergunningen en handhaving) niet in rekening gebracht bij de parkeerders. Het gratis parkeren bij winkelveorzieningen vinden we belangrijk om deze voorzieningen laagdrempelig bereikbaar te houden. Dit geldt ook voor het fietsparkeren. Ook hier geldt dat we het parkeren gratis willen houden om het gebruik zo laagdrempelig mogelijk te houden.

Visiepunt 2: gebiedsgericht beleid

Gebiedsgericht beleid betekent dat we in ons parkeerbeleid onderscheid maken in verschillende type gebieden zoals de woonbuurten, het Stadshart, Capelle XL, Rivium en de wijk- en buurtcentra. In de gebieden met veel bezoekers (winkelvoorzieningen; o.a. Stadshart en Capelle XL) hanteren we een vraagvolgend beleid. Dat wil zeggen dat als daar aanleiding toe is we parkeerplaatsen toevoegen binnen de ruimtelijke en financiële mogelijkheden. Onze voorkeur gaat eerst uit naar een betere benutting van bestaande parkeerplaatsen, openbaar en privaat. In woonbuurten en bij werklocaties hanteren we een meer sturende aanpak. Dit kan betekenen dat we kiezen voor parkeerregulering als de vraag naar parkeerplaatsen groter is dan het aanbod en als er geen andere mogelijkheden zijn om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Ook hier geldt dat we dit onderzoeken binnen de financiële en ruimtelijke mogelijkheden van de gemeente.

Voor het toepassen van parkeernormen en maatwerkmogelijkheden geldt ook een gebiedsgericht beleid. Op basis van de stedelijkheidsgraad (zie ook hoofdstuk 2) is Capelle opgedeeld in drie gebieden (zie figuur 3). De parkeernormering is gedifferentieerd, om op die manier per gebied tot zo goed mogelijk passende parkeernormen te komen. Dit geldt voor zowel de fiets- als autoparkeernormen. Een uitgebreide toelichting is opgenomen in de Nota Parkeernormen.



Figuur 3: Gebiedsindeling voor toepassing parkeernormen

Visiepunt 3: we houden rekening met verschillende doelgroepen

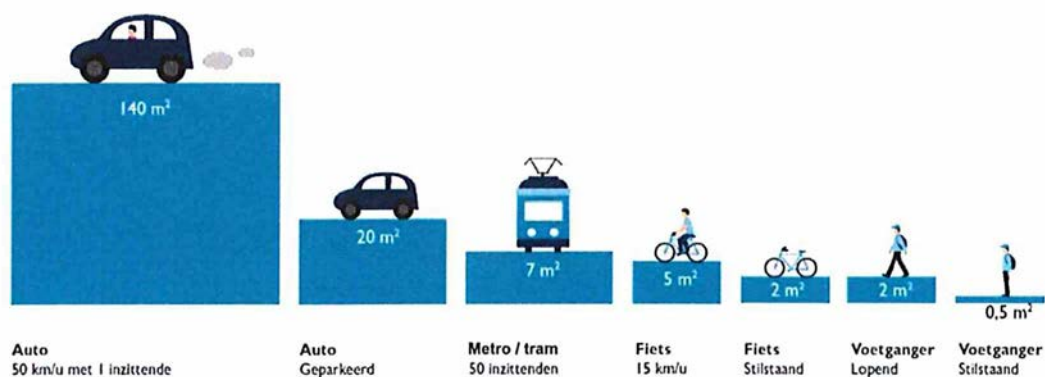
Het parkeergedrag en de parkeerwensen verschillen per doelgroep. Wij houden rekening met de wensen van de verschillende doelgroepen en streven er naar deze zoveel mogelijk met elkaar in balans te brengen zonder dat er hinder door parkeren ontstaat. Het uitgangspunt is dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert. Ook zetten we in op dubbelgebruik in gebieden waar meerdere doelgroepen parkeren en zorgen we er voor dat alle doelgroepen op een acceptabele loopafstand van hun bestemming kunnen parkeren. Wat een acceptabele loopafstand is, verschilt per doelgroep en motief (zie Nota Parkeernormen). Kortom:

- Bewoners en hun bezoekers parkeren op korte afstand van de woning, mogelijk op het eigen terrein of op straat. Voor bezoekers hanteren we een iets grotere acceptabele loopafstand dan voor bewoners.
- Forenzen (werknemers) parkeren bij de P+R locaties of zoveel mogelijk bij de bedrijven op het eigen terrein. Gebruik van openbare parkeerplaatsen is mogelijk (efficiënt gebruik van beschikbare plaatsen) zolang dit geen parkeeroverlast in de omgeving oplevert.
- Bezoekers van de winkelvevoorzieningen parkeren op de centrale parkeervoorzieningen (vaak met blauwe zone, om de beschikbaarheid te vergroten) nabij de winkels.

Andere belangrijke doelgroepen zijn bijvoorbeeld het gehandicaptenparkeren, elektrische voertuigen, vrachtwagens of bijzondere bestemmingen zoals onderwijs- en zorginstellingen. In de Nota Parkeernormen is concreet vastgelegd wat de loopafstanden zijn voor de verschillende doelgroepen en functies.

Visiepunt 4: parkeren als ruimtelijke kwaliteit

Parkeren moet goed worden ingepast in de nieuw te ontwikkelen omgeving waarbij ook gelet wordt op de kwaliteit en de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen. De parkeeropgave van een nieuwe ontwikkeling mag niet zodanig worden afgewikkeld dat er in de nabije omgeving parkeeroverlast ontstaat. Het oplossen van parkeren op eigen terrein en dubbelgebruik blijft het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen. Om hier op toe te zien hebben we de parkeernormen en ook de rekenregels voor het toepassen daarvan, vastgelegd in de Nota Parkeernormen.



Figuur 4: ruimtegebruik van één persoon bij gebruik van verschillende modaliteiten

Visiepunt 5: eerst benutten daarna aanleggen

In Capelle accepteren we een parkeerdruk van maximaal 90% op buurniveau. Indien er sprake is van een structureel hogere parkeerdruk onderzoeken we in overleg met de omgeving passende maatregelen. Dit geldt dus op buurniveau en niet op straatniveau. Het kan voorkomen dat in een straat de parkeerdruk hoger is dan 90%, maar er in de directe omgeving ('om de hoek') binnen acceptabele loopafstand alsnog vrije plaatsen beschikbaar zijn. In zo'n geval is er genoeg parkeergelegenheid en gaan we geen extra parkeerplaatsen aanleggen ten koste van de openbare ruimte.

De druk op de openbare ruimte neemt toe en het ruimtegebruik van de auto is groot. Het toevoegen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte staat op gespannen voet met andere ruimtelijke belangen zoals groen, fiets- en voetpaden en andere voorzieningen. Het toevoegen van parkeerplaatsen kost niet alleen ruimte, maar ook geld. Er zijn kosten voor de realisatie van extra parkeerplaatsen en mogelijk ook voor het reguleren en handhaven. In het kader van een duurzame verstedelijking hanteren we het uitgangspunt dat bij het oplossen van knelpunten, we eerst op zoek gaan naar het beter benutten van het bestaande parkeerareaal. Dit mag uiteraard niet voor overlast elders zorgen. Pas als blijkt dat er onvoldoende mogelijkheden zijn voor een betere benutting voegen we parkeerplaatsen toe

Visiepunt 6: duurzaamheid: elektrisch vervoer en groene parkeerplaatsen

Elektrisch vervoer (EV) draagt bij aan een schonere lucht in de stad en de klimaatdoelstellingen. Onze laadstrategie is vastgelegd in het Laadpalenbeleid (tot en met 2022 het 'Laadpalenbeleid 2020-2022' en vanaf 2023 het 'Laadpalenbeleid 2023-2024'). Hiermee geven we richting aan de uitrol van een dekkend netwerk van oplaadinfrastructuur in Capelle aan den IJssel.

We zijn op dit moment faciliterend/vraagvolgend: we beoordelen een aanvraag voor een laadpaal op het moment dat deze binnenkomt. Bij nieuwe ontwikkelingen eisen we dat parkeerplaatsen EV-ready worden gemaakt. De precieze eisen zijn vastgelegd in het Laadpalenbeleid.

Met het plaatsen van laadpalen zetten we reguliere parkeerplaatsen om naar parkeerplaatsen voor elektrische auto's. Dit compenseren we niet omdat we er van uitgaan dat de elektrische auto een reguliere auto vervangt; met een verschuiving naar elektrisch vervoer en een steeds groter aandeel van het wagenpark dat elektrisch is, wordt ook een groeiend deel van het areaal parkeerplaatsen hierop aangepast.

Het aantal laadvoorzieningen in een gebied is afgestemd op het aantal elektrische auto's. We houden daarbij rekening met een hoge parkeerdruk als daarvan sprake is. Bij een parkeerdruk hoger dan 90% (nachtsituatie in woongebieden) onderzoeken we of er binnen een acceptabele loopafstand een alternatieve locatie is. Bovendien toetsen we eerst of er mogelijkheden zijn om de laadvoorzieningen privaat of semi-publiek te realiseren. Om dit te toetsen willen we een 'POET-lijst' gaan opstellen: Parkeren op Eigen Terrein. Dit overzicht helpt ons om snel te toetsen of een aanvrager beschikt of een eigen parkeerplaats. Dit overzicht is tevens te gebruiken voor het beoordelen van een vergunningaanvraag in gereguleerde gebieden.

Een tweede aspect van duurzaamheid is dat we streven naar de aanleg van 'groene' parkeerplaatsen. Dat wil zeggen: uitgevoerd in deels open, waterdoorlatende elementverharding met groen in de tussenruimtes. Daar waar mogelijk en gewenst passen we dit toe in onze eigen projecten (openbare ruimte) en we vragen ook van initiatiefnemers om dit op hun eigen terrein toe te passen.

Visiepunt 7: fietsparkeren

Circa een op de vier verplaatsingen in Capelle wordt met de fiets afgelegd. We zien een groeipotentieel en willen fietsen meer stimuleren. Met de opkomst van de elektrische fiets en de speed pedelec en realisatie van doorfietsroutes neemt de actieradius van de fietser toe. Het wordt hiermee een steeds aantrekkelijker alternatief voor de auto, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer (ketenmobiliteit met fiets en OV als belangrijke schakels).

De ambitie om fietsen meer te stimuleren betekent ook dat de fietsparkeervoorzieningen op orde moeten zijn. Het ontbreken van goede fietsparkeervoorzieningen kan een drempel vormen voor het fietsgebruik. En genoeg het aanbieden van genoeg stallingsplekken is belangrijk om verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan. Het gaat hierbij om fietsparkeervoorzieningen bij woningen, scholen, voorzieningen en OV-knooppunten. In de Nota Parkeernormen is vastgesteld welke kwaliteitseisen wij stellen aan fietsparkeervoorzieningen en wat de fietsparkeernormen zijn.

Daarnaast stellen we een Fietsbeleidsplan op waarin we eisen opnemen ten aanzien van de locatiekeuze en toegankelijkheid. Fietsparkeren rondom OV-haltes moet gratis blijven om zo het gebruik van de fiets en openbaar vervoer te stimuleren.

Het algemene beeld is dat fietsparkeren op straat in woonstraten geen probleem vormt. Het beeld van de situatie rondom winkelcentra en andere voorzieningen is onduidelijk. We gaan daarom onderzoek doen naar het gebruik en de drukte bij stallingen en zullen maatregelen nemen als hier aanleiding voor is (uit te werken in het Fietsbeleidsplan).

Visiepunt 8: alleen reguleren als het niet anders kan

Het uitgangspunt van de gemeente blijft dat parkeerregulering alleen wordt toegepast indien het niet anders kan. Dit betekent dat de kosten voor regulering (bijvoorbeeld handhaving) voor rekening komen van de gemeente. Reguleren en handhaving vormen een sluitstuk als andere maatregelen niet tot het gewenste effect leiden.

In gereguleerde gebieden geldt een maximaal aantal ontheffingen en vergunningen per huishouden. In vergunningsgebieden krijgt ieder huishouden naast de bewonersvergunning één bezoekersvergunning. In blauwe zones maken bezoekers gebruik maken van de blauwe schijf. Bij woningen met parkeergelegenheid op eigen terrein wordt het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering gebracht op het maximaal aantal te verlenen vergunningen of ontheffingen. Alleen adressen binnen het gereguleerd gebied komen in aanmerking voor een ontheffing of vergunning (inclusief vergunningen voor werknemers van bedrijven). De uitwerking hiervan is onderdeel van het plan van aanpak dat voor de betreffende wijk of buurt wordt opgesteld op het moment dat daar sprake is van invoering van parkeerregulering.

De huidige gereguleerde gebieden (zie par. 3.2) functioneren naar tevredenheid. De regulering in deze gebieden houden we in stand. Wel gaan we de effecten en de wijze van regulering evalueren. Deze inzichten gebruiken we om te bepalen wat voor type regulering (vergunning of blauwe zone) het beste past bij een gebied en doelgroep. Plaatselijk maatwerk (bijvoorbeeld variatie in tijdsduur blauwe zone of venstertijden) sluiten we niet bij voorbaat uit.

Visiepunt 9: structurele monitoring

We leggen de wijze waarop we de parkeersituatie voor fiets en auto in Capelle monitoren vast in een telplan. Een meer structurele invulling van de monitoring is noodzakelijk om proactief te kunnen anticiperen op parkeerproblemen, om ons beleid bij te sturen en om het effect van ons beleid te evalueren. Het telplan dient per gebiedstype en aanwezige

doelgroepen een aanpak, methodiek en meetmomenten aan te geven. We voeren bijvoorbeeld op meerdere momenten op een dag parkeerdrukmetingen uit om inzicht te krijgen in de oorzaak van de hoge parkeerdruk. We passen bijvoorbeeld metingen van de parkeerdruk toe om meer inzicht te krijgen in specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld kort, middel en langparkeerders) en om de effectiviteit van blauwe zones te monitoren.

In het telplan bepalen we de strategie voor wat betreft de frequentie en momenten in het jaar. Om een betrouwbaar beeld te krijgen is ons voornemen om de tellingen over het jaar te verspreiden in plaats van deze om de twee jaar te concentreren in één of twee weken.

Visiepunt 10: onderzoek naar deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem

Deelmobiliteit is in opkomst. We zien landelijk steeds meer aanbieders van deelmobiliteitsconcepten waarbij deelauto's, scooters en (elektrische) fietsen toegankelijk worden gemaakt. Of digitale platforms (apps) waarmee particulieren bijvoorbeeld hun eigen auto beschikbaar stellen voor deelgebruik.

Deelmobiliteit kan er voor zorgen dat mensen betere toegang krijgen tot verschillende vormen van vervoer. Bijvoorbeeld het kunnen beschikken over een auto als die een keer nodig is, terwijl iemand zelf geen auto bezit. Deelmobiliteit leidt dan voor mensen tot een bredere keuze in de manier waarop ze zich kunnen verplaatsen.

Tegelijkertijd zijn we realistisch over de te verwachten effecten en dus terughoudend in het toepassen van een lagere parkeernormering bij deelmobiliteit. Dit omdat deelmobiliteit zich nog niet op grote schaal heeft bewezen en er buiten gereguleerd gebied geen sterke prikkel is om geen eigen (tweede) auto te hebben. Om deze reden is in de Nota Parkeernormen alleen een korting op de parkeernorm opgenomen bij inzet van deelmobiliteit in gereguleerd gebied en gemaximaliseerd tot 10% van de parkeereis. Bovendien moet een initiatiefnemer altijd een plan hebben voor de 'terugvaloptie', voor het geval de inzet van deelmobiliteit niet tot het beoogde effect leidt.

Een tweede kanttekening bij deelmobiliteit is de aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte en het tegengaan van verrommeling. We zien dat een deel van gebruikers anders omgaat met vervoersmiddelen als ze 'slechts' gebruiker zijn en geen eigenaar. We willen dat de inzet van deelmobiliteit niet leidt tot verrommeling.

Wat de kansen en mogelijkheden zijn voor de inzet van deelmobiliteit gaan we verder onderzoeken en uitwerken. Hiervoor stellen we in 2023 een Deelmobiliteitsplan op, aansluitend bij de regionale planvorming (door de MRDH).

Visiepunt 11: integrale maatregelen in bestaand gebied

Als reactie op klachten over parkeerverlast nemen we verschillende typen maatregelen met als doel deze overlast te verhelpen. Het gevolg is dat in sommige delen van onze gemeente veel parkeerverboden (gele strepen) zijn. Dit zorgt voor een onnodige rommelige uitstraling van de openbare ruimte. We gaan parkeerverlast meer integraal (vanuit IBOR) en op gebiedsniveau beoordelen en aanpakken. We zijn daarbij terughoudend met beperkende maatregelen zoals parkeerverboden. Het toepassen van een parkeerverbodzone is een mogelijkheid, echter ook hiervoor geldt dat dit alleen wordt toegepast als het bijdraagt aan de optimalisatie van het aantal en juist gebruik van parkeerplaatsen. We passen bovendien bij voorkeur geen maatregelen toe die veel handhaving vragen, bijvoorbeeld plaatselijke parkeerverboden. Voor zeer incidentele situaties (bijvoorbeeld een parkeerverbod bij ondergrondse afvalcontainers) nemen we geen maatregelen. Alle maatregelen die we nemen zijn conform de richtlijnen van het CROW.

Visiepunt 12: we houden rekening met verschillen in het type en de omvang van woningen

Initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen laten een grote diversiteit zien in het type woningen dat wordt ontwikkeld en de doelgroepen waarvoor wordt ontwikkeld. Van studioappartementen van nog geen 40 m² voor starters op de woningmarkt tot ruime grondgebonden gezinswoningen. We houden rekening met deze diversiteit door een differentiatie in onze parkeernormering op basis van de omvang en het type woningen. In kleinere woningen, wonen gemiddeld genomen kleinere huishoudens en is het autobezit dus ook lager dan in grotere woningen. Door hiermee rekening te houden, komen we voor de verschillende categorieën woningen tot de best passende parkeernorm. Dat geldt voor de fietsparkeernormen en de autoparkeernormen.

We zien niet alleen een differentiatie naar woonoppervlakte maar bieden ook sociale huur een eigen plaats in onze parkeernormen. In de landelijke kentallen (CROW) wordt onderscheid gemaakt tussen sociale en vrij sector huur en ook in onze eigen tellingen en de gegevens van de grootste aanbieder van sociale huurwoningen in Capelle zien we dat het autobezit onder bewoners van sociale huurwoningen gemiddeld lager ligt. We houden hiermee rekening door in onze parkeernormen sociale huur als aparte categorie met een eigen parkeernormering op te nemen. Hiermee voorkomen we dat een te hoge parkeernorm, zowel ruimtelijk als financieel, een belemmering vormt voor de ontwikkeling van sociale huurwoningen.

4.3 Overige beleidsregels en maatregelen

Parkeerverwijzing centrumring

Parkeerverwijzing draagt bij aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van Capelle aan den IJssel en haar winkelveorzieningen. Dit is vooral voor (incidentele) bezoekers van belang. Ook ligt er een uitdaging om de bestaande parkeervelden en de parkeergarage beter te benutten. Een betere benutting van de parkeervelden en de parkeergarage zorgt voor minder druk op straat. Een goede parkeerverwijzing zorgt er voor dat bezoekers snel zien waar ze het beste kunnen parkeren. Dit is niet alleen fijn voor de bezoeker maar beperkt ook overlast voor de omgeving, bijvoorbeeld omdat er minder sprake is van 'zoekverkeer'. Het statisch parkeerverwijssysteem wordt in 2023 gerealiseerd en is gericht op de verkeer aantrekkende functies bij de centrumring. Er zijn op dit moment nog geen andere locaties binnen de gemeente waar een parkeerverwijzing wordt overwogen.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Wij hechten grote waarde aan het zo zelfstandig mogelijk kunnen functioneren van gehandicapten. Hieronder valt ook de eigen automobilititeit. Capelle telt op dit moment circa 190 gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, een fractie van het totaal aantal openbare parkeerplaatsen binnen de gemeente. Het proces ten aanzien van de aanvraag van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken gaan we verder optimaliseren.

Bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we voor het realiseren van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen de meest recente richtlijnen van het CROW, bijvoorbeeld ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen en loopafstanden. Voor de inrichting van publieke parkeerplaatsen stemmen we ons voornemen en de inrichting altijd af met de Belangengroep Gehandicapten Capelle (BGC).

Een gehandicaptenparkeerkaart is noodzakelijk om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Bij de aanvraag dient een doktersverklaring te zijn meegenomen met daarin een verklaring over de loopafstand. Een passagierskaart komt in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in aanmerking. Een

gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangewezen voor een periode van maximaal 5 jaar. Hierna beoordelen we de aanvraag opnieuw op basis van een medische verklaring en de parkeersituatie.

Alle aanvragen toetsen we aan de hand van de nog op te stellen 'POET-lijst' (Parkeren op Eigen Terrein; een inventarisatie van welke woningen over een parkeerplaats op eigen terrein beschikken). Personen die beschikken over eigen parkeergelegenheid (inrit of parkeerplaats) komen niet in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Aanvrager komt bovendien alleen in aanmerking indien er binnen een acceptabele loopafstand onvoldoende openbare parkeergelegenheid beschikbaar is. Dit beoordelen we op basis van de jaarlijkse parkeertellingen die we uitvoeren. De aanvraag wordt ook afgewezen indien er geen openbare parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand van het woonadres van de aanvrager zijn. Automobilisten in het bezit van een (Europese) gehandicaptenkaart zijn vrijgesteld van de parkeerdurbeperking in de blauwe zone.

K+R schoolomgevingen

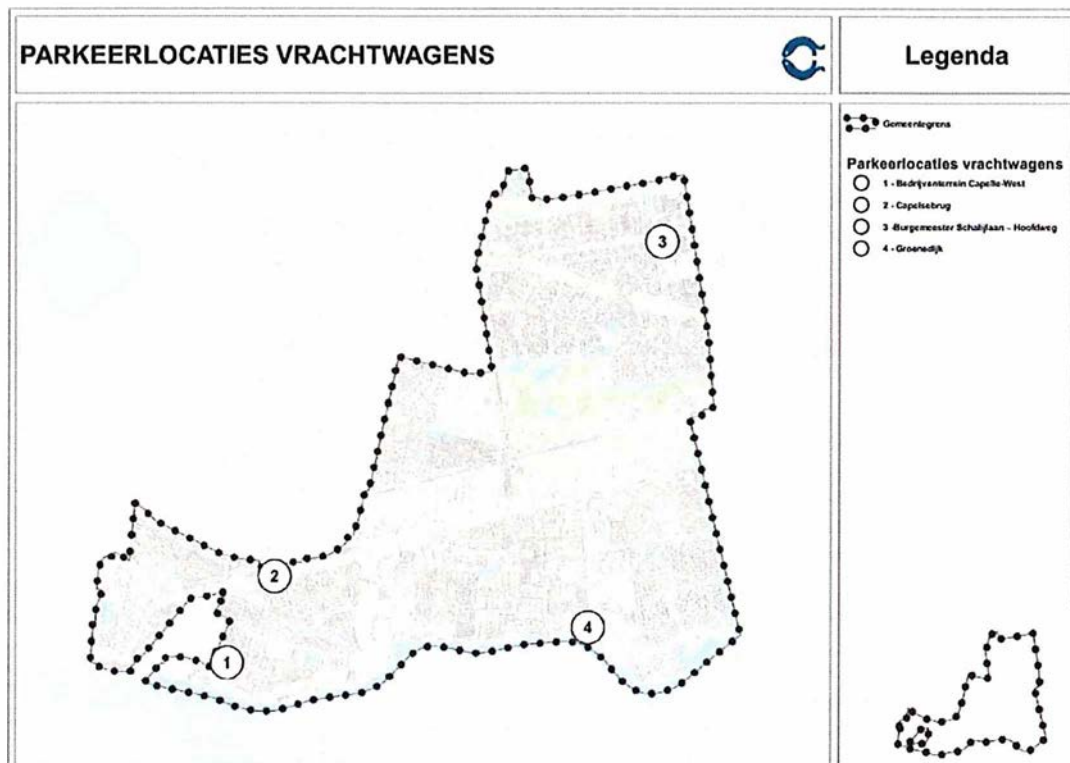
Het (fout) parkeren bij schoolomgevingen is een veel gehoorde klacht die al langer op de agenda staat binnen de gemeente. De overlast beperkt zich tot één of twee momenten per dag tijdens het halen en brengen van kinderen. Deze vorm van overlast is niet uitsluitend een parkeervraagstuk, maar (vooral) een verkeersveiligheidsvraagstuk. En het is vaak ook meer een gedragsvraagstuk dan een inrichtingsvraagstuk. Het gaat daarbij vaak om subjectieve veiligheid en niet om daadwerkelijke ongevallen. In de praktijk betekent dit onderlinge irritatie en ongewenst gedrag.

Wij zien een schoolomgeving op de eerste plaats als het domein van de voetganger en fietser en gaan terughoudend om met het aanleggen van K+R plaatsen. Die terughoudendheid is van toepassing in heel Capelle, ook buiten schoolomgevingen. Het nadeel van K+R plaatsen is dat deze vaak worden gebruikt voor andere doeleinden (langparkeerders). Dit soort oneigenlijk gebruik is niet eenvoudig te handhaven. Onze voorkeur gaat uit naar infrastructurele maatregelen die zodanig functioneren dat deze alleen voor K+R kunnen worden gebruikt, bijvoorbeeld doordat langer blijven staan een wachtrij veroorzaakt. Daarnaast gaat de voorkeur uit naar het benutten van parkeerplaatsen in bestaand gebied.

De oorzaak van overlast en mogelijke oplossingen variëren per locatie. Als er serieuze klachten of ongevallen zijn voeren we een verkeersveiligheidsaudit uit om vervolgens in goed overleg met de scholen en ouders te bespreken hoe deze problematiek kan worden aangepakt. We zien het ook als goede oplossing als scholen hun begin- en eindtijden spreiden als er meerdere scholen bij elkaar liggen, om zo de piek af te vlakken, zowel qua parkeervraag als verkeersdrukke.

Vrachtwagenparkeren

Een specifieke doelgroep zijn de vrachtwagens en andere grote voertuigen. Voor het parkeren van dit type voertuigen heeft de gemeente momenteel vier locaties aangewezen (zie figuur 5). We gaan er voorlopig van uit dat de huidige locaties voldoende zijn om te voorzien in de vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen. Indien aanvullende locaties nodig zijn, voeren we hiertoe een onderzoek uit. Uitgangspunt is dat we deze locaties zo veel mogelijk buiten bestaande woongebieden houden en concentreren op of langs bedrijventerreinen of andere locaties binnen de gemeente waar men er geen hinder van ondervindt. Het vrachtwagenparkeren bij het bedrijventerrein Capelle-West blijft een zorgpunt. We blijven de situatie monitoren en zoeken naar een oplossing. Een algemeen aandachtspunt is de sociale veiligheid. Waar nodig worden de locaties voorzien van regulering om de beschikbaarheid voor het vrachtwagenparkeren te waarborgen.



Figuur 5: aangewezen parkeerlocaties vrachtwagens

P+R bij trein- en metrostations

We zetten in op het verbeteren van de kwaliteit van de Park and Ride (P+R) voorzieningen rondom OV-knooppunten. Goede P+R voorzieningen dragen bij aan een duurzame bereikbaarheid van de regio. De P+R-voorzieningen bij Capelsebrug, Slotlaan/Capelle Centrum en De Terp staan over het algemeen op werkdagen overdag vol. Dit kan leiden tot een hogere parkeerdruk en overlast in de wijken daaromheen. In deze wijken rondom de P+R locaties monitoren we de situatie en nemen we maatregelen als er sprake is van parkeeroverlast als gevolg van P+R. Bijvoorbeeld door het instellen van een blauwe zone (zoals ingevoerd op de Onacklaan in Fascinatio en op de Akkerwinde in Schenkel) of een vergunningengebied. Dit doen we dan altijd in samenspraak met de omgeving: bewoners, bedrijven, scholen en instellingen.

De metrohalte Capelsebrug inclusief P+R voorziening is toe aan modernisering. Bij De Terp onderzoeken we een nieuwe inrichting van de P+R waarbij we rekening houden met de fietsers, vrachtwagens (bevoorrading winkels) en aantal parkeerplaatsen.

Naast de overstap van auto op OV is ook de overstap tussen fiets en OV van groot belang. De fiets is erg belangrijk als voor- en natransportmiddel, in combinatie met een reis met het openbaar vervoer. Daarvoor zijn genoeg fietsenstallingsplekken nodig, die functioneel zijn (voldoende ruim, fiets staat stevig en kan goed op slot worden gezet) en die ook sociaal veilig zijn. In de nota Parkeernormen is opgenomen welke eisen we hieraan stellen.

5 Werkwijze en bevoegdheden

5.1 Maatregelen en maatwerk in overleg

We streven als gemeente naar een eenduidige en eenvoudige werkwijze. De maatregelen die wij nemen, bijvoorbeeld bij het aanpakken van een parkeerprobleem, kunnen echter variëren. Wij vinden het belangrijk dat de maatregelen die we nemen in overleg met direct belanghebbenden worden genomen en dat er de mogelijkheid voor maatwerk is.

Om die reden 'timmeren' we het parkeerbeleid en de beleidsregels niet helemaal dicht. We nemen alleen maatregelen als er voldoende draagvlak voor is. Dit doen we bijvoorbeeld in situaties waar sprake is van het mogelijk invoeren van parkeerregulering. In de Nota Parkeernormen zijn spelregels opgenomen ten aanzien van de invoering van parkeerregulering.

Indien op basis van onderzoek of signalen van inwoners blijkt dat er sprake is van een parkeerprobleem willen we dit zoveel mogelijk in IBOR-verband beoordelen. Het toevoegen of opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte heeft immers een relatie met andere ruimtelijke belangen. De ruimte is schaars en het toevoegen van parkeerplaatsen zal in de regel ten koste gaan van groen en raakt daarmee verschillende belangen en heeft gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit. In zo'n situatie treden we altijd in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden. Als gemeente maken wij uiteindelijk een afweging tussen alle (ruimtelijke) belangen.

Daar waar sprake is van een parkeerprobleem staan we in principe open voor pilots en tijdelijke maatregelen. Bijvoorbeeld rondom schoolomgevingen tijdens het halen en brengen. Wel willen we voorkomen dat er een lappendeken aan maatwerkoplossingen ontstaat. Het parkeerregime moet voor de gebruikers eenvoudig te begrijpen zijn. We toetsen daarnaast altijd de juridische aspecten van een oplossing.

5.2 Bevoegdheden en verantwoordelijkheden

Afwijken van de parkeereis

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet voldoet aan de parkeereis, berekend op basis van de parkeernormen en rekenregels zoals beschreven in de Nota Parkeernormen 2023, moet de aanvraag in principe worden afgewezen.

Het college kan hiervan afwijken door middel van een separaat besluitpunt bij het verlenen van de Omgevingsvergunning. Dit bij hoge uitzondering en de mogelijkheid hiertoe komt pas in beeld als overtuigend is aangetoond dat realisatie van de parkeereis niet mogelijk is.

Bij de afweging af te wijken van de parkeereis kan worden betrokken dat zich bijzondere omstandigheden kunnen voordoen waardoor er doorslaggevende bezwaren zijn om aan de parkeereis te voldoen. Voorbeelden hiervan zijn (niet uitputtend):

- Er sprake is van een functiewijziging bij een (rijks)monument waarbij het onwenselijk is om het monument aan te tasten om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken.
- Een maatschappelijk e/o ruimtelijk belang. Bijvoorbeeld een al lange tijd leegstaand pand in een centrumgebied, zonder ruimte op eigen terrein en zonder overschot aan parkeerplaatsen in de omgeving. Omdat er niet mag worden gesaldeerd met het voorgaande gebruik en parkeren niet op eigen terrein past, kan hier geen nieuwe

functie komen en is de kans groot dat het pand verder vervalst. In dit geval kan worden beargumenteerd dat er sprake is van een bijzonder belang (mogelijkheid van ontwikkeling, tegengaan van leegstand en verpaupering) op basis waarvan ontwikkeling toch wordt toegestaan.

- Er sprake van een dussdanig specifieke functie e/o gebruik, dat de in de nota opgenomen parkeernormen niet voorzien in een passende normering. Door middel van uitgebreid referentie-onderzoek dient in dat geval de passende parkeernorm te worden onderbouwd en aangetoond.
- Het is niet mogelijk om te voldoen aan de parkeereis om redenen van verkeersveiligheid of welstand. Ook in dat geval geldt dat alternatieven en mogelijkheden om wel te kunnen voldoen aan de parkeereis, uitgebreid zijn onderzocht en overtuigend wordt aangetoond dat realisatie van de parkeereis niet mogelijk is.

Als het niet mogelijk is om aan de parkeereis te voldoen, kan het wel mogelijk zijn dat parkeergelegenheid in de omgeving wordt toegevoegd, zodat in een groter gebied de nieuwe parkeervraag (deels) wordt opgevangen. De gemeente kan dit in voorkomende gevallen als voorwaarde stellen voor de betreffende ontwikkeling.

Overige bevoegdheden

De bevoegdheid voor het instellen van parkeerverboden is ambtelijk gemandateerd naar het unithoofd Ruimtelijke Ontwikkeling. Besluiten over adviezen voor kleine maatregelen worden genomen door het afdelingshoofd Stadsontwikkeling of unithoofd Ruimtelijke Ontwikkeling.

Voor overige infrastructurele maatregelen waar (aanvullend) budget voor nodig is, is een besluit van de gemeenteraad nodig in verband met het beschikbaar stellen van het budget. De beleidsadviseurs mobiliteit van de gemeente hebben een toetsende en adviserende rol in het oplossen van parkeervraagstukken en beoordelen van ruimtelijke initiatieven.



Parkeernormen 2025

*[De wijzigingen in deze nota Parkeernormen 2025 ten opzichte van de nota Parkeernormen 2023 zijn in **geel** weergegeven. Na vaststelling wordt dit verwijderd.]*

Colofon

Parkeernormen gemeente Capelle aan den IJssel, actualisatie 2025
Vastgesteld door de gemeenteraad op **0000**

Aantal pagina's: 62
Gemeente Capelle aan den IJssel, afdeling Stadsontwikkeling

Inhoudsopgave

1	Introductie	5
1.1	Parkeernormen ontwikkelen mee met Capelle.....	5
1.2	Doel	5
1.3	Actualisatie in 2025	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Beleidsuitgangspunten en juridisch kader	7
2.1	Nota Parkeerbeleid als kader	7
2.2	Juridisch kader.....	8
2.3	Overgangsregeling	8
3	Uitgangspunten voor het toepassen van de parkeernormen	9
3.1	De toepassing van parkeernormen	9
3.2	Gebiedsindeling	9
3.3	Bepaling autoparkeernormen	11
3.4	Bepaling fietsparkeernormen.....	12
3.5	Correctie op de parkeernorm door nabijheid van HOV	12
3.6	Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik.....	14
3.7	Parkeren op eigen terrein bij woningen	15
3.8	Loopafstanden	15
3.9	Parkeren voor bezoekers	16
3.10	Parkeren op eigen terrein en benutten van restcapaciteit openbare ruimte	16
3.11	De norm is een minimumnorm	17
3.12	Wat als er geen parkeernorm is?	17
3.13	Afronding	17
3.14	De definitie van een parkeerplaats	18
3.15	Parkeren voor gehandicapten	18
3.16	Rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer	18
4	Stappenplan voor het bepalen van de parkeerbalans	20
4.1	Stap 1: Bepalen van de toe te passen parkeernormen	20
4.2	Stap 2: Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte	20
4.3	Stap 3: Bepalen van de parkeereis	20
4.4	Stap 4. Mogelijke verlaging van de parkeereis.....	21
4.5	Stap 5. Opstellen van de parkeerbalans	21
4.6	Stap 6. Beoordeling balans en vastleggen afspraken	22

5	Vrijstelling of verlaging van de parkeereis	23
5.1	Vrijstelling van de parkeereis.....	23
5.2	Verlaging van de parkeereis door inzet van deelauto's.....	23
5.3	Verlaging van de parkeereis door salderen.....	25
6	Parkeerregulering	26
6.1	Doel van parkeerregulering	26
6.2	Stappenplan parkeerregulering	26

Bijlage 1:	Gebiedsindeling
Bijlage 2:	Parkeernormen auto
Bijlage 3:	Parkeernormen fiets
Bijlage 4:	Rekenvoorbeelden
Bijlage 5:	Kwaliteitseisen fietsenstalling

1 Introductie

1.1 Parkeernormen ontwikkelen mee met Capelle

De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert parkeerbeleid en parkeernormen als kader voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen in geval van nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties. Het gemeentelijk parkeerbeleid is bepalend voor de wijze waarop het parkeren in Capelle aan den IJssel plaatsvindt en wordt gefaciliteerd.

Parkeren staat niet op zichzelf. Capelle is een stad in ontwikkeling. De visie op de verdere groei en ontwikkeling van Capelle is beschreven in de Stadsvisie. Het realiseren van de doelstellingen van de Stadsvisie is alleen mogelijk als Capelle een aantrekkelijke gemeente blijft. Onderdeel daarvan is passend parkeerbeleid, waarin vastligt op welke wijze de gemeente parkeren inpast in de ruimtelijke opgaven.

Initiatiefnemers, ontwikkelaars, zelfbouwers, bewoners, bedrijven en corporaties weten op basis van het parkeerbeleid waar ze aan moeten voldoen. Voor de gemeente fungeert het parkeerbeleid als een toetsingskader om initiatieven te beoordelen. De gemeente actualiseert regelmatig haar parkeerbeleid zodat het aansluit bij de laatste inzichten en doelstellingen ten aanzien van parkeren.

Voorliggende Nota Parkeernormen heeft betrekking op het gehele grondgebied van de gemeente met uitzondering van Rivium. Als onderdeel van de Mobiliteitsaanpak Rivium zijn in 2020 door de gemeenteraad separate parkeernormen voor Rivium vastgesteld.

1.2 Doel

Het parkeerbeleid en de parkeernormen hebben tot doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid te garanderen. Met een parkeerbalans moet worden aangetoond dat hieraan wordt voldaan. De ruimte in de stad is schaars. Voorzien in voldoende parkeergelegenheid betekent enerzijds niet te weinig parkeerplaatsen, zodat een voorziening de daarmee samenhangende parkeervraag goed kan opvangen, goed kan functioneren en er geen (parkeer)overlast ontstaat. En anderzijds betekent het ook: niet te veel parkeerplaatsen. Dit met het oog op de schaarse ruimte en andere beleidsdoelstellingen, zoals ruimtelijke kwaliteit, groen, verblijfsruimte, klimaatadaptatie en woningbouw die eveneens een claim leggen op de schaarse ruimte.

1.3 Actualisatie in 2025

Voorliggende nota betreft de Nota Parkeernormen 2025. Dit is een actualisatie van de Nota Parkeernormen 2023 (vastgesteld door de raad op 13 februari 2023). De aanleiding voor deze actualisatie is gelegen in de publicatie van nieuwe parkeerkencijfers door kenniscentrum CROW. Gemeenten in Nederland, en ook Capelle aan den IJssel, baseren hun parkeernormen op deze landelijke kencijfers.

De aanpassing in voorliggende nota ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2023 is nadrukkelijk een 'technische aanpassing'. Daar waar aan de orde zijn de parkeernormen aangepast en overige noodzakelijke aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van de nieuwe landelijke kencijfers en om eventuele punten beter te verduidelijken, maar de opzet van de nota en de uitgangspunten en rekenregels zijn niet aangepast.

1.4 Leeswijzer

Deze Nota Parkeernormen is als volgt samengesteld.

- Hoofdstuk 2 gaat in op de beleidsuitgangspunten en het juridisch kader
- Hoofdstuk 3 beschrijft de uitgangspunten voor het toepassen van de parkeernormen
- Hoofdstuk 4 beschrijft het stappenplan voor het opstellen van de parkeerbalans
- Hoofdstuk 5 gaat in op vrijstelling of afwijking van de parkeereis
- Hoofdstuk 6 gaat in op parkeerregulering

De parkeernormen voor de verschillende functies en de rekenvoorbeelden zijn opgenomen in de bijlagen.

2 Beleidsuitgangspunten en juridisch kader

2.1 Nota Parkeerbeleid als kader

Hoe de gemeente Capelle aan den IJssel met parkeren omgaat, is vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid. Het parkeerbeleid in Capelle is gestoeld op een aantal visiepunten. Deze visiepunten vormen de basis voor deze Nota Parkeernormen. Een uitgebreide beschrijving van de visiepunten is te vinden in de Nota Parkeerbeleid. De Nota Parkeerbeleid en de voorliggende Nota Parkeernormen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; de eerste beschrijft het beleidskader en de tweede de (kwantitatieve) invulling daarvan. In onderstaande tabel staat een overzicht van de visiepunten. Een uitgebreide toelichting is opgenomen in de Nota Parkeerbeleid.

	Visiepunt:	Toelichting:
1	We houden het parkeren gratis	We brengen de kosten van het parkeren niet in rekening bij parkeerders
2	We voeren gebiedsgericht beleid	We maken onderscheid tussen verschillende typen gebieden en passen ons beleid hierop aan
3	We houden rekening met verschillende doelgroepen	We stemmen ons beleid af op het gedrag en behoefte van specifieke doelgroepen
4	We zien parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen	Parkeeroplossingen moeten goed worden ingepast in ruimtelijke ontwikkelingen
5	We benutten eerst bestaande parkeerplaatsen waar mogelijk	We beoordelen eerst of een knelpunt of nieuwe vraag kan worden opgelost door een betere benutting
6	We zetten in op duurzaamheid	We houden rekening met elektrificatie van vervoer en zetten in op aanleg van 'groene' parkeerplaatsen
7	We zien fietsparkeren als logisch onderdeel van onze koers	We stellen eisen bij nieuwe ontwikkelingen en verbeteren fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties
	Nieuw visiepunt:	Toelichting:
8	We reguleren alleen als het niet anders kan	We onderzoeken alternatieve oplossingen en toetsen het draagvlak
9	We gaan de parkeersituatie structureel monitoren	We bepalen onze strategie in een telplan en voeren regelmatig parkeeronderzoeken uit
10	We onderzoeken of deelmobiliteit een keuze is in ons mobiliteitssysteem	Deelmobiliteit is in opkomst en biedt wellicht mogelijkheden maar effecten zijn nog onzeker
11	We benaderen maatregelen in bestaand gebied integraal en in samenhang met andere belangen	We nemen maatregelen vanuit IBOR en transformaties en zijn terughoudend met het nemen van maatregelen voor incidentele situaties
12	We houden in ons beleid rekening met verschillen in het type en de omvang van woningen	We doen door middel van gedifferentieerde parkeernormen recht aan verschillen in autobezit, afhankelijk van het type woning (grondgebonden of appartement, sociale huur of vrije sector) en de omvang van de woning

2.2 Juridisch kader

De Reparatiwet BZK 2014, die in 2014 in werking is getreden, stelt dat parkeernormen niet langer in een Bouwverordening mogen worden vastgelegd. Welke parkeernormen van toepassing zijn, moet in de gemeentelijke bestemmingsplannen worden geregeld. Hiervoor kan in de bestemmingsplannen een zogenaamde dynamische verwijzing worden opgenomen naar de nota waarin de parkeernormen zijn vastgelegd, is beschreven hoe ze worden toegepast en waarin bijvoorbeeld criteria voor het afwijken van de parkeernormen zijn opgenomen.

Een groot voordeel van het verwijzen naar de beleidsnota is dat parkeernormen voor de gehele stad met één besluit (herziening van de beleidsnota) kunnen worden aangepast. Het is bij wijziging van de parkeernormering dan niet nodig om elk bestemmingsplan te herzien. In geval van een specifieke regeling voor een bepaald gebied, kan alsnog worden gekozen voor het opnemen van een specifieke regeling in het betreffende bestemmingsplan.

Voor alle bestaande bestemmingsplannen in de gemeente Capelle aan den IJssel wordt het parkeren geregeld middels het meest recente paraplubestemmingsplan 'Parkeren', waarmee wordt voorzien in de juridisch-ruimtelijke borging van het parkeerbeleid. In het bestemmingsplan Parkeren wordt verwezen naar de vigerende Nota Parkeerbeleid en Nota Parkeernormen. Het Bestemmingsplan Parkeren, de Nota Parkeerbeleid en de Nota Parkeernormen vormen samen het parkeerbeleid van de gemeente Capelle aan den IJssel.

2.3 Overgangsregeling

Een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend vóór de vaststelling van voorliggende nota, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels.

3 Uitgangspunten voor het toepassen van de parkeernormen

3.1 De toepassing van parkeernormen

De gemeente Capelle aan den IJssel hanteert parkeerbeleid en parkeernormen als kader voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen, in geval van nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties. Het toepassen van parkeernormen is belangrijk om te kunnen bepalen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor een goede ruimtelijke ordening in relatie tot parkeren.

Parkeernormen hebben dus betrekking op nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties) en gelden niet voor bestaande situaties. Parkeernormen zijn aan verandering onderhevig en bewegen mee met trends in auto/fietsbezit en -gebruik en voortschrijdend inzicht over de parkeervraag van voorzieningen. Oudere wijken zijn bijvoorbeeld vaak aangelegd met een lagere parkeernorm omdat het autobezit toen lager was.

Ontwikkelingen in bezit en gebruik en verplaatsingsgedrag zullen door blijven gaan. Zichtbaar zijn een toenemend gebruik van elektrische voertuigen, maar bijvoorbeeld ook sterke prijsontwikkelingen in brandstofkosten die gevolgen kunnen hebben op het autogebruik. En als gevolg van de Covid-pandemie waren er grote veranderingen zichtbaar met gevolgen op het gebruik van het OV, de fiets en de auto en een sterke toename in thuiswerken. En daardoor ook andere verplaatsingspatronen en een andere parkeervraag – bijvoorbeeld bij kantoren.

Wat het effect is van dergelijke ontwikkelingen op langere termijn is niet duidelijk. De parkeernormen die in deze nota worden gehanteerd zijn gebaseerd op actuele inzichten met betrekking tot de parkeervraag van verschillende functies en voorzieningen. Duidelijk is dat maatschappelijke ontwikkelingen (in de brede zin) gevolgen kunnen hebben op de keuzes die mensen maken in de manier waarop ze zich verplaatsen. En daarmee ook op de behoefte aan parkeerplaatsen. Deze parkeernormen bieden daarmee een belangrijk kader, op de manier zoals beschreven in deze nota, en tegelijkertijd zal de gemeente omgaan met gewijzigde inzichten als duidelijk is dat deze leiden tot een gewijzigde behoefte aan parkeerruimte.

3.2 Gebiedsindeling

De parkeernorm die voor een ontwikkeling passend is hangt af van de locatie. Hoe meer stedelijk het karakter van een gebied is, hoe lager de parkeernorm, omdat daar vaak een ruimer aanbod van vervoerswijzen aanwezig is. Voor deze Nota Parkeernormen is de gebiedsindeling uit de vorige nota geactualiseerd waarbij gebruik is gemaakt van actuele gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek over de stedelijkheid op buurniveau.

In Capelle aan den IJssel is sprake van de stedelijkheidsgraad “zeer sterk stedelijk” of “sterk stedelijk”. Alleen voor de buurten Fascinatio, Rivium en delen van 's-Gravenland geldt op dit moment een lagere stedelijkheidsgraad.

Vanwege de herontwikkeling van Rivium en andere inbreidingsprojecten zal hier uiteindelijk ook sprake gaan zijn van een stedelijkheidsgraad "sterk stedelijk". In Capelle aan den IJssel wordt op basis hiervan voor het bepalen van de autoparkeernormen de volgende gebiedsindeling onderscheiden.

Zone A: Centrumgebied

Dit betreft de winkelcentra Koperwiek en de Terp en de direct aangrenzende buurten. De grenzen van Zone A zijn de Slotlaan, N219, Couwenhoekseweg, De Linie/Hollandsch Diep, Atolpad, Keerkring, Reigerlaan, Meeuwensingel en Rembrandtsingel.

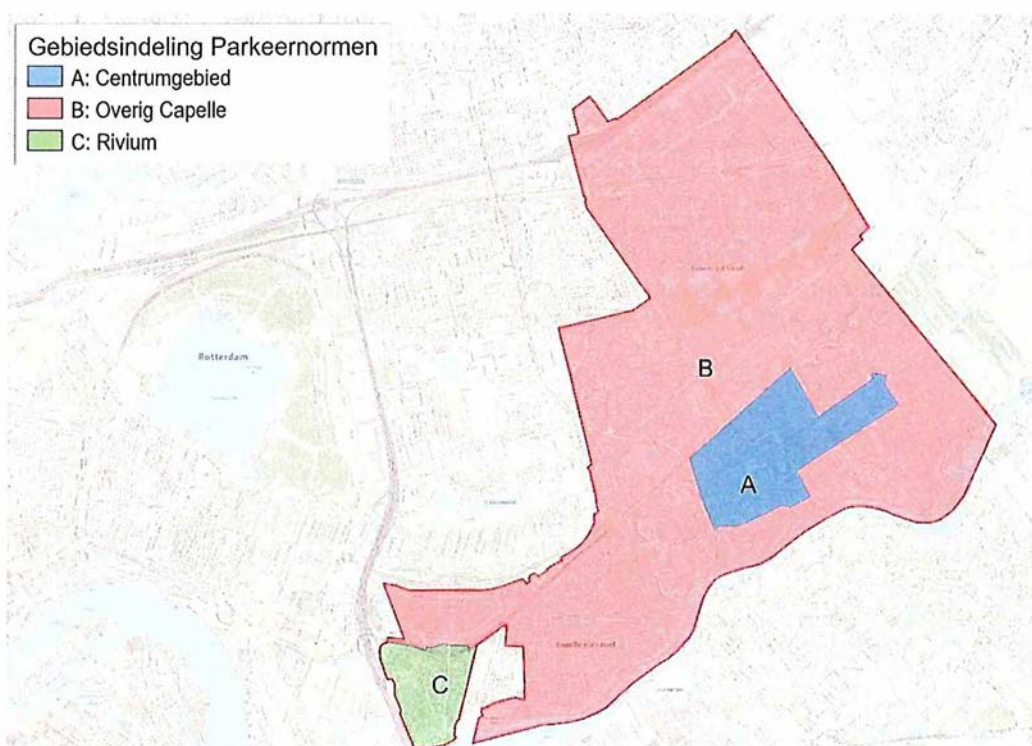
Zone B: Overig Capelle

Het grootste deel van de gemeente is als Zone B geclassificeerd. Dit zijn hoofdzakelijk sterk stedelijke woongebieden met uitzondering van Rivium.

Zone C: Rivium

Voor Rivium is de Mobiliteitsaanpak 2020-2030 opgesteld. Vanwege de herontwikkeling ontstaat hier een stadswijk met een duidelijk ander profiel dan de overige wijken binnen de gemeente. Om deze reden heeft de gemeenteraad in april 2020 voor Rivium separate parkeernormen vastgesteld. Rivium valt om die reden buiten de werking van deze nota. Aansluitend bij de gebiedscategorisering van CBS en CROW is de indeling dan als volgt.

Zone	Stedelijkheidsgraad	Ligging
A. Centrumgebied	Zeer sterk stedelijk	Centrum
B. Overig Capelle	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom



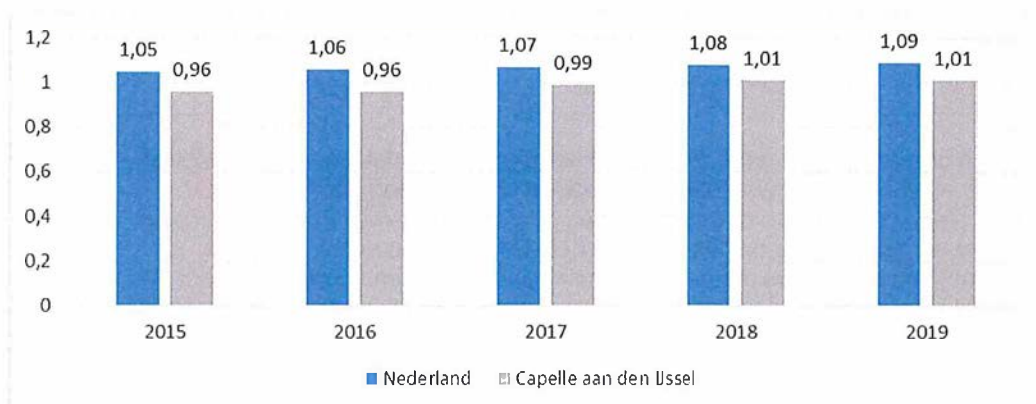
Figuur 1: gebiedsindeling voor de parkeernormering

3.3 Bepaling autoparkeernormen

Voor het bepalen van de parkeernormen is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie *Parkeerkencijfers 2024*, CBS-data en eigen onderzoek (parkeertellingen). Daarnaast is het provinciale beleid voor de parkeernorm voor sociale huur, zoals opgenomen in de *Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV)* verwerkt. Het doel is er voor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor de inwoners, ondernemers en bezoekers.

De landelijke parkeerkencijfers van het CROW zijn gebaseerd op het gemiddelde autobezit in Nederland. De kencijfers kennen een bandbreedte (minimaal – maximaal). Om te beoordelen waar Capelle zich binnen deze bandbreedte bevindt is een vergelijking gemaakt tussen CBS-data en eigen tellingen met betrekking tot autobezit en parkeerdruk.

Uit CBS-cijfers blijkt dat het autobezit per huishouden in Capelle aan den IJssel iets lager ligt dan het gemiddelde autobezit in Nederland (zie onderstaande figuur). In vergelijking met andere (zeer sterk) verstedelijkte gebieden in Nederland (0,69 – 1,09 auto's per huishouden) heeft Capelle een hoger autobezit. Het autobezit varieert uiteraard per type huishouden en per buurt.



Figuur 3: Personenauto's per huishouden in Nederland en Capelle (CBS)

Eigen onderzoek (parkeerdrukmetingen) toont ook aan dat de parkeerdruk in de hele gemeente op een doordeweekse avond/nacht circa 70 procent bedraagt. Met andere woorden: ongeveer drie op de tien parkeerplaatsen in het openbaar gebied staan leeg. Ondanks sterke verschillen tussen buurten en ook binnen buurten, kan worden geconcludeerd dat Capelle op het niveau van de hele gemeente voorziet in de parkeerbehoefte van de eigen inwoners en haar bezoekers. Omdat het autobezit in Capelle grofweg in lijn is met het Nederlands gemiddelde en er op basis van de parkeertellingen gemiddeld genomen geen grote tekorten zijn, is er gekozen voor het hanteren van de gemiddelde waarden van de kencijfers van CROW (net als in de normen 2015 en 2023).

In voorliggende nota zijn meergezinswoningen (appartementen) onderverdeeld in meerdere categorieën, naar gebruiksoppervlakte (GBO). Dit doet recht aan het gegeven dat in kleinere woningen gemiddeld kleinere huishoudens wonen en het gemiddelde autobezit dus lager ligt. Ook in de CROW-kentallen 2024 is een onderverdeling naar woonoppervlakte opgenomen. Deze is echter grover (minder categorieën) dan de Capelse onderverdeling. Daarom is in deze nota vastgehouden aan de onderverdeling die ook in de Nota *Parkeernormen 2023* was opgenomen en die in de praktijk goed functioneert.

Voor motoren zijn geen aparte parkeernormen opgenomen. Het betreft kleine aantallen en in de landelijke richtlijnen zijn hier ook geen kentallen voor beschikbaar. Voor specifieke ontwikkelingen, zoals bij hoogbouw, kan de gemeente hiervoor aanvullende eisen stellen.

3.4 Bepaling fietsparkeernormen

Het is belangrijk dat bewoners, werknemers, bezoekers, klanten (en anderen) in Capelle hun fiets goed kunnen stallen. Dat betekent onder meer dat er voldoende stallingsplek is, dat parkeerplaatsen ruim genoeg zijn om de fiets goed neer te zetten en dat de stalling op een logische plaats staat ten opzichte van de bestemming. Om te voorzien in voldoende stallingsplaatsen en te voorkomen dat de openbare ruimte door een tekort aan stallingsplaatsen verrommelt, hanteert de gemeente fietsparkeernormen.

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025' (januari 2025). Daarbij is uitgegaan van de bovenkant van de bandbreedte van de in de publicatie opgenomen kentallen. Voor zone A is de gebiedstypering 'centrum' gehanteerd en voor zone B 'schil centrum', zoals opgenomen in de publicatie.

Zone	Stedelijkheidsgraad	Ligging
A. Centrumgebied	Zeep sterk stedelijk	Centrum
B. Overig Capelle	Zeep sterk stedelijk	Schil centrum

Voor scooters en brommers is er geen aparte parkeernorm. Dit omdat het – in vergelijking met fiets en auto – over relatief kleine aantallen gaat en omdat er nog geen landelijke kentallen zijn. In plaats daarvan wordt geëist dat een deel van de parkeerplaatsen zodanig groot wordt uitgevoerd dat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat. Deze eisen zijn opgenomen in bijlage 5. Voor specifieke ontwikkelingen waar een meer dan gemiddeld gebruik van scooters en brommer wordt verwacht, kan de gemeente aanvullende eisen stellen aan het parkeren van scooters en brommers.

Ook voor scootmobielen zijn geen parkeernormen opgenomen. Ook hiervoor zijn geen landelijke kentallen beschikbaar en de vraag is sterk afhankelijk van de functie/locatie. Ook hiervoor geldt als eis bij collectieve fietsenstallingen dat een deel van de capaciteit wordt uitgevoerd als vak, dat groot genoeg is om een scootmobiel te stallen (zie bijlage 5). Waar nodig kan de gemeente aanvullende eisen stellen, bijvoorbeeld bij een zorgcomplex.

De kwaliteitseisen waar een stalling aan moet voldoen zijn ook onderdeel van de Leidraad Fietsparkeren van het CROW. In bijlage 5 van deze Nota zijn de belangrijkste Capelse kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

3.5 Correctie op de parkeernorm door nabijheid van HOV

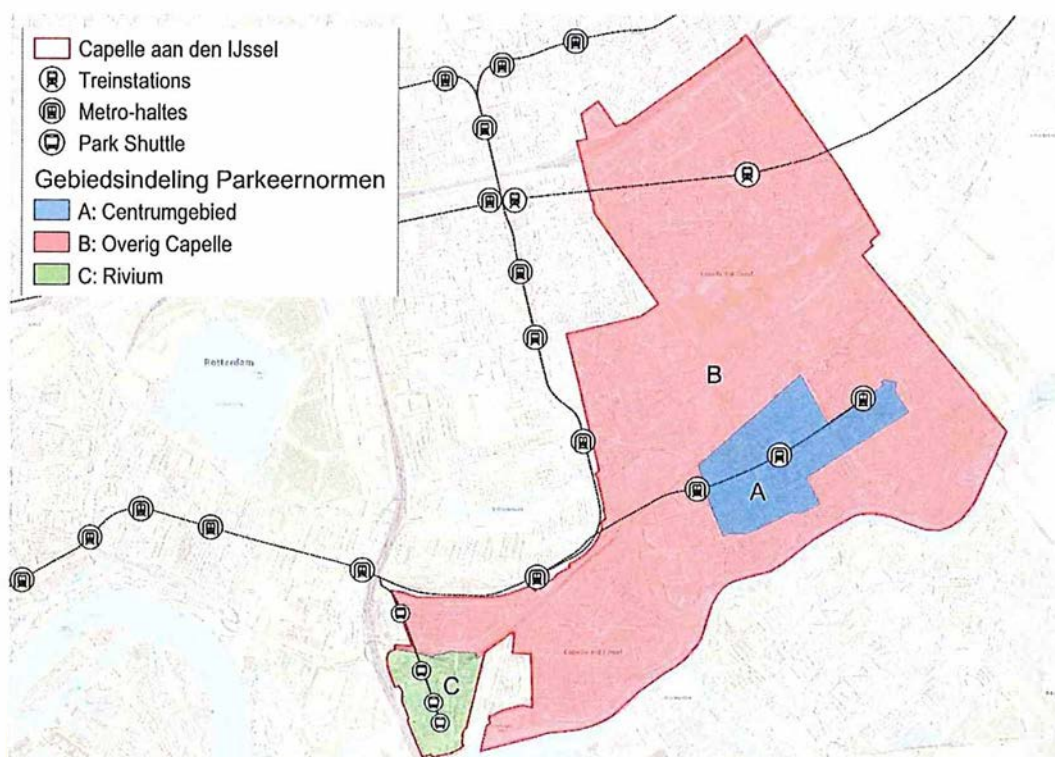
Indien een ruimtelijke ontwikkeling in zone B (zie paragraaf 3.2) wordt gerealiseerd in de nabijheid (loopafstand) van een HOV-halte (HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer), kan de parkeernorm voor de auto met maximaal 20 procent worden verlaagd. Woningen en werklocaties op loopafstand van een HOV-halte zijn beter bereikbaar met het openbaar vervoer, waardoor het OV-gebruik hier beter kan concurreren met de auto.

Dit past in het gemeentelijke beleid om stedelijke verdichtingslocaties zoveel mogelijk te zoeken in de omgeving van HOV-haltes.

In figuur 2 staat aangegeven wat de HOV-haltes zijn. Er wordt gemeten vanaf de entree van de ontwikkeling (daar waar de toegang tot het gebouw aansluit op de openbaar toegankelijke ruimte) tot aan de HOV-halte (het midden van beide perrons) op basis van de werkelijke loopafstand. Deze verlaging geldt voor de functies wonen en werken (alle gebruikers). Voor sociale huurwoningen geldt een vaste lage parkeernorm, ongeacht de omvang en locatie van de woning. De HOV-korting geldt derhalve niet voor sociale huurwoningen.

Tot de HOV-haltes behoren de metrostations, ParkShuttle-haltes en NS-stations. Haltes en stations buiten zone B die wel van invloed zijn op ontwikkelingen in zone B tellen ook mee. Dit geldt ook voor de metrohaltes in Rotterdam die binnen de genoemde loopafstanden vallen ten opzichte van een ontwikkeling in Capelle. Deze verlaging is alleen van toepassing op ontwikkelingen in zone B en op parkeernormen voor de auto. In het centrumgebied (zone A) is met lagere parkeernormen al rekening gehouden met nabijheid van HOV. De volgende kortingen op de parkeernormen, afhankelijk van de afstand tot een HOV-halte, zijn van toepassing:

Afstand tot HOV-halte	Verlaging parkeernorm
0 tot 300 meter	20%
300 tot 600 meter	10%



Figuur 2: ligging van de HOV-haltes

3.6 Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk om rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dezelfde parkeerplaats kan bijvoorbeeld overdag worden gebruikt door werknemers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door de beoogde doelgroepen gebruikt kan worden. Parkeerplaatsen die exclusief voor één functie zijn gereserveerd, bijvoorbeeld aan woningen toegewezen parkeerplaatsen, kunnen daar dus geen deel van uit maken.

Ook bij fietsparkeren voor bewoners is in de regel geen dubbelgebruik mogelijk. Dubbelgebruik voor overige functies is alleen mogelijk als er sprake is van verschillende functies op een samengestelde, geclusterde locatie, waar de stallingsplaatsen ook werkelijk zo zijn gepositioneerd dat ze voor die functies worden gebruikt. Bijvoorbeeld bij een winkelcentrum of gebouw met meerdere functies en één ingang. Mensen die hun fiets parkeren zullen dat immers vlakbij de ingang van de betreffende functie doen.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die in onderstaande tabel zijn opgenomen.

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond (1)	vrijdag-middag	vrijdag-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% (2)	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% (3)	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% (3)	0% (4)
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/ podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatie	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeg/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten en bezoek	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant (5)	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

1) indien sprake is van een traditionele koopavond (winkels op één avond van de week geopend)

2) indien op zaterdag open: 100%

3) indien 's avonds open: 70%

4) indien koopzondag: 100%

5) Hier is sprake van richtgetallen; maatwerk is noodzakelijk bij verschillende soorten restaurant

Niet van alle categorieën of soorten functies zijn in de tabel aanwezigheidspercentages opgenomen. In die gevallen zijn er in de landelijke richtlijnen van het CROW (nog) geen aanwezigheidspercentages beschikbaar. Als een aanvraag of plan (deels) voorziet in een functie waarvoor in bovenstaande tabel geen aanwezigheidspercentage is opgenomen, dan is er een aantal mogelijkheden (in volgorde van wenselijkheid):

- De aanwezigheidspercentages voor de specifieke functies worden onderbouwd aan de hand van referentieonderzoek c.q. praktijkcijfers op vergelijkbare locaties. De beoordeling hiervan ligt bij de gemeente.
- De aanwezigheidspercentages van een functie die wel in bovenstaande tabel is opgenomen, worden gehanteerd, indien aannemelijk kan worden gemaakt dat de aanwezigheid van de beoogde functie hiermee overeen komt. Ook dit is ter beoordeling aan de gemeente.
- Er wordt geen rekening gehouden met aanwezigheidspercentages voor die functie(s) en derhalve gerekend met een aanwezigheid van 100% op alle momenten.

3.7 Parkeren op eigen terrein bij woningen

Parkeerplaatsen die op eigen terrein (privégrond) van grondgebonden woningen liggen, tellen slechts ten dele mee in het beoordelen van het aantal parkeerplaatsen in een inrichtingsplan of stedenbouwkundig plan (het parkeeraanbod). Dit komt omdat deze plekken uitsluitend toegankelijk zijn voor de eigenaren van de betreffende woning. Met andere woorden: ze zijn niet door andere parkeerders te gebruiken. Ook blijkt in de praktijk dat niet alle parkeergelegenheid op eigen terrein ook als zodanig wordt gebruikt. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein gelden daarom de correctiefactoren die zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings- aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	met plaats voor 2 auto's
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,2	
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	met plaats voor 3 auto's
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

3.8 Loopafstanden

Of een parkeerplaats daadwerkelijk gebruikt gaat worden voor de functie waarvoor hij is bedoeld, hangt mede af van de loopafstand tot de bestemming. Welke loopafstand acceptabel is, hangt onder andere af van de parkeerduur en de reden van het bezoek. Zo is de maximale acceptabele loopafstand voor korte bezoeken, bijvoorbeeld aan de dokter, veel korter dan voor recreatieve functies.

De loopafstanden zoals opgenomen in onderstaande tabel gelden als richtlijn. Dit is de werkelijke (dus niet hemelsbrede) loopafstand tussen de parkeerplaats en bestemming via de openbare ruimte. Deze loopafstanden zijn gebaseerd op de CROW richtlijnen. Bij het bepalen van de beschikbare parkeerplaatsen ten opzichte de bestemming dient daarnaast te worden gekeken naar fysieke begrenzingen en barrières, zoals drukke wegen en watergangen, zodat er sprake is van een logische begrenzing.

Hoofdfunctie	Maximale loopafstand (m)
Wonen, bewoners, 1 ^e auto	100
Wonen, bewoners, 2 ^e auto e.v.	200
Wonen, bezoek	200
Winkelen	400
Werken	500
Ontspanning	400
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

Voor bewoners worden twee afstanden gehanteerd. Voor de eerste auto is de maximale loopafstand 100 meter en voor de tweede (en derde, en meer) van 200 meter. Bij openbare parkeerplaatsen is dit onderscheid niet te maken, maar wel bij parkeerplaatsen op eigen terrein. Als woningen een parkeerplaats op eigen terrein hebben, wordt er een ruimere afstand van 200 meter gehanteerd voor de tweede auto (en meer). Hiermee wordt voorkomen dat er ten koste van groen / openbare ruimte parkeerplaatsen worden aangelegd terwijl er iets verderop nog vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

3.9 Parkeren voor bezoekers

Voor alle functies geldt dat het bezoekersparkeren gerealiseerd moet worden op voor bezoekers toegankelijke en beschikbare parkeerplaatsen. Voor bezoek aan bewoners van woningen zijn specifieke parkeernormen gegeven. Voor niet-woonfuncties is het bezoek onderdeel van de parkeernorm. Indien parkeerplaatsen worden toegewezen aan bewoners (bijvoorbeeld in de vorm aan woningen gekoppelde parkeerplaatsen of een parkeergarage die uitsluitend toegankelijk is voor bewoners) dan zijn deze plekken niet beschikbaar voor bezoekers en kan er geen dubbelgebruik worden gerekend tussen het bewonersdeel en bezoekersdeel.

3.10 Parkeren op eigen terrein en benutten van restcapaciteit openbare ruimte

Het uitgangspunt is dat de parkeereis (zie hoofdstuk 4) van een nieuwe ontwikkeling wordt ingepast op het eigen terrein. Zie ook de Nota Parkeerbeleid op dit punt. Tegelijkertijd biedt het beleid de mogelijkheid om gebruik te maken van eventuele aanwezige restcapaciteit in de openbare ruimte. Eén van de beleidsdoelstellingen is immers om mogelijk aanwezige restcapaciteit te benutten voordat er ten koste van de schaarse ruimte extra parkeerplaatsen worden aangelegd.

Gezien de gevolgen hiervan op de parkeerdruk in de omgeving dient de gemeente hiermee nadrukkelijk in te stemmen en geldt hiervoor geen algemene toestemming. De gemeente heeft altijd het recht om af te zien van de mogelijkheid om bestaande restcapaciteit te benutten. Op basis van metingen (op verschillende momenten) dient (in opdracht van de initiatiefnemer) op basis van onafhankelijk onderzoek te worden aangetoond dat deze restcapaciteit ook werkelijk aanwezig is. Daarbij geldt een parkeerdruk van maximaal 80%, ná toename van de parkeerdruk ten gevolge van de ontwikkeling.

De achterliggende reden hiervoor is dat een maximale parkeerdruk van 90% in bestaande situaties acceptabel wordt geacht en er enige marge moet worden aangehouden om rekening te houden met autonome groei van het autobezit en daarmee de parkeerdruk.

3.11 De norm is een minimumnorm

Voor de parkeernormen geldt dat deze als minimumnorm gelden. Dit betekent dat minder parkeerplaatsen realiseren dan het aantal op basis van de normen en de in deze nota opgenomen rekenregels, niet is toegestaan. De aanleg van meer parkeerplaatsen is mogelijk, onder de hierna genoemde voorwaarden.

Meer parkeerplaatsen realiseren dan het aantal dat is bepaald op basis van de parkeernormen, is toegestaan zolang dit geen zwaarwegende negatieve effecten heeft, bijvoorbeeld in de vorm van aantasting van groen, openbare ruimte, ruimtelijke kwaliteit, waterberging en/of verkeersveiligheid. Indien daarvan sprake is dan kan de initiatienemer gehouden worden aan het realiseren van minder parkeerplaatsen.

3.12 Wat als er geen parkeernorm is?

Het kan voorkomen dat voor een functie in deze nota geen parkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, zijn er drie mogelijkheden:

- Mogelijk zijn er in de tussentijd bij CROW wel cijfers (parkeerkentallen) beschikbaar gekomen voor de betreffende functie. Deze kunnen in dat geval worden gehanteerd.
- Er vindt onderzoek plaats naar de parkeervraag van eenzelfde functie op een vergelijkbare locatie, op basis waarvan tot een goede (referentie) onderbouwing wordt gekomen.
- De parkeernorm die geldt voor de meest vergelijkbare functie waarvoor wel normen zijn opgenomen, wordt gehanteerd.

3.13 Afronding

De parkeereis (zie hoofdstuk 4 voor de definitie) wordt berekend in twee cijfers achter de komma en eerst afgerond op één decimaal, waarbij vanaf ,05 wordt afgerond naar boven. De afronding naar het gehele getal (de parkeereis van het gehele project) vindt plaats op het einde van de berekening (en dus niet bij tussenstappen) en is altijd naar boven. Dus:
 $5,04 = 5,0 = 5$ parkeerplaatsen
 $5,05 = 5,1 = 6$ parkeerplaatsen
 $5,06 = 5,1 = 6$ parkeerplaatsen

3.14 De definitie van een parkeerplaats

Waar in deze Nota Parkeernormen gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform NEN 2443:2013 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013 en de CROW-publicatie ASVV 2021 voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte (langs straten e.d.). Als deze publicaties worden geactualiseerd, geldt vanaf dat moment de actualisatie.

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in of op een fietsparkeervoorziening die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291). In bijlage 5 zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

De van toepassing zijnde eisen uit NEN 2443 en de genoemde CROW-publicaties hebben niet alleen betrekking op de omvang van de parkeerplaats zelf, maar op de gehele parkeervoorziening, dus ook de rijstroken, tussenpaden, toegangspaden en hellingen e.d.

3.15 Parkeren voor gehandicapten

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is minimaal 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats.
- Bij publieke voorzieningen, zoals gemeentehuis, bibliotheek of ziekenhuis is minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats.
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo kort mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn.
- De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2021, of de actualisatie daarvan.

3.16 Rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer

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

De initiatiefnemer

De 'initiatiefnemer' van een dergelijke ontwikkeling is een breed begrip. Met de 'initiatiefnemer' wordt de partij bedoeld die, op het gebied van parkeren betrokken is bij de aanvraag van een omgevingsvergunning of het verzoek tot het opstellen van een bestemmingsplan of omgevingsplan en hiervoor de verantwoordelijkheid draagt.

Bij het toetsen aan het onderdeel mobiliteit bij een aanvraag omgevingsvergunning of verzoek tot vaststelling bestemmingsplan of omgevingsplan, dient de initiatiefnemer in ieder geval alle voor parkeren relevante gegevens aan te leveren die nodig zijn voor de gemeente om het plan te toetsen.

Het betreft:

- Een uitgewerkte parkeerbalans auto met toelichting welke uitgangspunten op basis van het voornemen en vigerend parkeerbeleid zijn aangehouden en een beschrijving van de balans zelf. Bijvoorbeeld omschrijving en toelichting van functies, parkeernormen, of het op eigen terrein kan worden opgelost of niet en zo niet hoe gezorgd wordt voor een sluitende parkeerbalans (voldoende aanbod voor de parkeervraag). Daarbij rekening houdende met mogelijk dubbelgebruik, correctiefactoren en saldering conform het geldende parkeerbeleid.
- Een uitgewerkte parkeerbalans fiets met toelichting welke uitgangspunten op basis van het voornemen en vigerend parkeerbeleid zijn aangehouden en een beschrijving van de balans zelf.
- Verkeersintensiteiten autoverkeer van de oude situatie en nieuwe situatie met de berekening hoeveel meer of minder verkeer de ontwikkeling genereert met daarbij een beschrijving of dit past binnen de huidige/nieuwe wegenstructuur.
- Een ontwerp van het eigen terrein met parkeerterrein/parkeergarage, interne wegen- en padenstructuur en de aansluitingen op het openbare wegennet, inclusief maatvoeringen en verkeerscirculatie. Het heeft de voorkeur van de gemeente dat initiatiefnemer parkeerplaatsen zoveel mogelijk 'groen' uitvoert (deels open, waterdoorlatende elementverharding met groen in de open delen).

De gemeente

De gemeente treedt op als toetsende partij. Hiervoor hanteert de gemeente het vigerende parkeerbeleid. De belangrijkste aspecten die bij nieuwbouw, sloop-nieuwbouw, uitbreidingen, functiewijzigingen en transformaties worden getoetst zijn:

- Of er sprake is van een sluitende parkeerbalans; ofwel of het plan voorziet in genoeg parkeerplaatsen voor auto's en fietsen, rekening houdend met de in het beleid opgenomen bepalingen.
- Of het parkeren op een duurzame en toekomstbestendige wijze wordt opgelost. Dat wil zeggen zonder risico van overlast in de omliggende openbare ruimte en met voldoende borging van bijvoorbeeld private afspraken. Hierbij hoort ook een toets op de wijze waarop het bezoekersparkeren wordt opgelost en de beoordeling of dit in de praktijk ook werkelijk zal functioneren. Als voor bezoekers bedoelde parkeerplaatsen bijvoorbeeld niet goed vindbaar zijn of het te veel moeite kost om ze te gebruiken, dan zal dat er toe leiden dat veel bezoekers deze plaatsen niet gebruiken en alsnog een beslag leggen op openbare parkeerplaatsen in de omgeving.
- Of het parkeren ook in de praktijk zal functioneren. Hierbij wordt onder meer gekeken naar de maatvoering van parkeerplaatsen, garages en stallingen en de maatvoering van de interne en ontsluitende infrastructuur, zodat duidelijk is dat de parkeercapaciteit ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd en bereikbaar en functioneel toegankelijk is.

4 Stappenplan voor het bepalen van de parkeerbalans

Zodra een ontwerp, programma of ander initiatief in voldoende mate is uitgewerkt, kan een inschatting worden gemaakt van de parkeerbehoefte. Dit inzicht kan de initiatiefnemer vervolgens gebruiken om in het plan te voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Het is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer dat de parkeernormen op een juiste manier worden toegepast en er wordt gekomen tot een sluitende parkeerbalans. De gemeente Capelle aan den IJssel treedt op als toetsende partij. Hoe de parkeerbalans tot stand komt, is toegelicht in het stappenplan in dit hoofdstuk. In bijlage 4 zijn rekenvoorbeelden opgenomen van de in dit hoofdstuk beschreven stappen.

4.1 Stap 1: Bepalen van de toe te passen parkeernormen

Capelle aan den IJssel hanteert in haar parkeernormering een gebiedsgerichte benadering zoals beschreven in hoofdstuk 3. De parkeernorm is afhankelijk van de ligging in Zone A of Zone B en in Zone B afhankelijk van de afstand tot een HOV-halte. In de eerste stap dient op basis van de locatie van de ontwikkeling te worden bepaald welke parkeernormen van toepassing zijn voor de functies waar de ontwikkeling betrekking op heeft.

4.2 Stap 2: Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de betreffende functie (uitgedrukt in eenheden zoals opgenomen in deze nota) te vermenigvuldigen met de parkeernorm (voor fiets en auto) die van toepassing is voor de betreffende functie en zoals die is bepaald in stap 1. De initiatiefnemer moet in deze fase de functies en aantallen/eenheden van de voorgenomen ontwikkeling voldoende kunnen specificeren om de normatieve parkeerbehoefte te kunnen bepalen. De optelling van de normatieve parkeerbehoefte van de afzonderlijke functies (omvang/eenheden vermenigvuldigd met de parkeernorm) vormt de normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

4.3 Stap 3: Bepalen van de parkeereis

De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling (minimaal) beschikbaar dient te zijn, in de vorm van bestaande en/of nieuw aan te leggen parkeerplaatsen.

Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit voor de bewoners bijvoorbeeld 's nachts het grootst, terwijl het aandeel voor bezoekers van bewoners op zaterdagavond zijn piek heeft. Bij een bedrijf of kantoor ligt de maximale vraag naar parkeerplaatsen vooral op doordeweekse dagen overdag. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de normatieve parkeerbehoefte.

De parkeereis wordt berekend door voor iedere functie, de in stap 2 bepaalde normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de voor die functie geldende aanwezigheidspercentages (zoals opgenomen paragraaf 3.6) en de uitkomsten van de afzonderlijke functies voor elk dagdeel bij elkaar op te tellen. Het dagdeel waarvoor de hoogste waarde geldt, is het drukste en daarmee maatgevende moment en bepaalt de parkeereis (zie ook de rekenvoorbeelden in bijlage 4).

In alle gevallen moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers. Deelauto's dienen een eigen, vaste, bij voorkeur goed zichtbare parkeerplek te hebben en deze plaatsen komen niet in aanmerking voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen voor bezoek komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik.

4.4 Stap 4. Mogelijke verlaging van de parkeereis

Er kan sprake zijn van een verlaging van de in stap 3 berekende parkeereis, door de inzet van deelauto's en/of door salderen van een historisch tekort. Beide begrippen en de wijze waarop de parkeereis op basis hiervan kan worden verlaagd, zijn nader toegelicht in hoofdstuk 5. Indien hiervan sprake is wordt de verlaging van de parkeereis als gevolg van de inzet van deelauto's en/of saldering in stap 4 berekend, op de wijze zoals in hoofdstuk 5 beschreven.

4.5 Stap 5. Opstellen van de parkeerbalans

De parkeerbalans geeft het overzicht van de vraagzijde en de aanbodzijde zodat kan worden beoordeeld of er sprake is van een sluitende parkeerbalans (ofwel: of er voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling genoeg parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn).

De vraagzijde is de parkeereis zoals die in de eerste vier stappen van dit stappenplan is berekend.

De aanbodzijde betreft het totale aantal bestaande en/of nieuw aan te leggen parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar zal zijn. De aanbodzijde heeft een aantal mogelijke componenten:

- Reeds beschikbare parkeerplaatsen op het eigen terrein waarop de ontwikkeling plaatsvindt, bijvoorbeeld in het geval van sloop-nieuwbouw of een transformatie en voor zover die parkeerplaatsen ook onderdeel zijn van het nieuwe plan.
- Nieuw aan te leggen parkeerplaatsen op het eigen terrein als onderdeel van de nieuwe ontwikkeling, op maaiveld of in een gebouwde voorziening (zoals een parkeergarage).
- Parkeerplaatsen die op eigen terrein (privégrond) van grondgebonden woningen liggen, tellen slechts ten dele mee in het beoordelen van het aantal parkeerplaatsen in een inrichtingsplan of stedenbouwkundig plan (het parkeeraanbod). Zie de correctiefactoren zoals opgenomen in paragraaf 3.7.

- Mogelijke restcapaciteit in de openbare ruimte. Zoals beschreven in deze nota is het uitgangspunt (primair) dat de parkeervraag van een nieuwe ontwikkeling wordt ingepast op het eigen terrein. Tegelijkertijd biedt het beleid (secundair) de mogelijkheid om gebruik te maken van eventuele aanwezige restcapaciteit in de openbare ruimte. Eén van de beleidsdoelstellingen is immers om aanwezige restcapaciteit te benutten voordat er ten koste van de schaarse ruimte extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Gezien de gevolgen hiervan op de parkeerdruk in de omgeving dient de gemeente hiermee nadrukkelijk in te stemmen en geldt hiervoor geen algemene toestemming. De gemeente heeft altijd het recht om af te zien van deze mogelijkheid.

Op basis van representatieve en onafhankelijk uit te voeren metingen (op verschillende momenten) dient te worden aangetoond dat deze restcapaciteit ook werkelijk aanwezig is. Daarbij geldt een parkeerdruk van maximaal 80% na toename als gevolg van de ontwikkeling. De achterliggende reden hiervoor is dat een maximale parkeerdruk van 90% in bestaande situaties acceptabel is en er enige marge moet worden aangehouden om rekening te houden met autonome groei van het autobezit c.q. de parkeerdruk. Ofwel: als de beschikbare restcapaciteit zou worden aangevuld tot 90% zou bij een kleine toename van het autobezit de parkeerdruk direct boven de 90% uitkomen. Daarnaast dient hierbij uiteraard rekening te worden gehouden met de geldende loopafstanden (zoals opgenomen in par. 3.8).

- Gebruik van parkeerplaatsen op privéterrein van derden. De initiatiefnemer moet in dit geval op basis van een koop- of huurovereenkomst (inclusief kettingbeding) aantonen hoeveel parkeerplaatsen worden afgenomen voor een periode van minimaal 10 jaar. Deze parkeerplaatsen dienen aantoonbaar toegankelijk te zijn voor de gebruikers van de beoogde ontwikkeling, rekening houdend met de geldende maximale loopafstanden. Onderdeel van de onderbouwing is een door een onafhankelijk deskundige opgestelde rapportage van de huidige bezettingsgraad van de private parkeervoorziening.

4.6 Stap 6. Beoordeling balans en vastleggen afspraken

De gemeente toetst de parkeerbalans, dus zowel de onderbouwing van de vraag- als aanbodzijde. Indien sprake is van een sluitende balans, met inachtneming van alle in deze nota opgenomen bepalingen, dan voldoet de aanvraag voor wat betreft het onderdeel parkeren.

Op verzoek van de gemeente overlegt de initiatiefnemer aanvullende gegevens, indien de gemeente aangeeft deze nodig te hebben om te komen tot een volledige beoordeling.

Daar waar aan de orde worden de gemaakte afspraken nauwkeurig vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele anterieure overeenkomst. Met deze afspraken worden de betrokken partijen en hun rechtsgeldige opvolgers gehouden aan de geboden parkeeroplossing.

5 Vrijstelling of verlaging van de parkeereis

De parkeereis is het minimale aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar moet zijn, als reeds bestaande en/of nieuw te realiseren parkeerplaatsen. Het vertrekpunt voor het bepalen van de parkeereis zijn de parkeernormen en rekenregels zoals opgenomen in deze nota. In bepaalde gevallen kan er sprake zijn van een vrijstelling van de parkeereis. Hier wordt in paragraaf 5.1 op ingegaan. Daarnaast kan er sprake zijn van een verlaging van de parkeereis door de inzet van deelauto's (paragraaf 5.2) of door salderen (paragraaf 5.3).

5.1 Vrijstelling van de parkeereis

Omdat bij kleine ontwikkelingen het om meerdere redenen vaak niet haalbaar is om te voldoen aan de parkeernorm verleent de gemeente in principe en in beginsel vrijstelling van de parkeereis voor de auto. De vrijstelling geldt voor alle ontwikkelingen (nieuwbouw, transformatie, herbestemming, functiewijziging en sloop-nieuwbouw) waarbij de parkeereis kleiner of gelijk is aan drie parkeerplaatsen. De vrijstelling geldt ook in gebieden met een hoge parkeerdruk. De vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie "wonen". Voor de parkeereis voor de fiets gelden geen vrijstellingen.

Daarnaast kan het college besluiten om in het kader van een bijzonder gemeentelijk belang, deels of volledige vrijstelling te verlenen op de parkeereis. Dit bij hoge uitzondering, nadat overtuigend is aangetoond dat de realisatie van de parkeereis niet mogelijk is en met inachtneming van bijzondere omstandigheden die een afwijking rechtvaardigen. In paragraaf 5.2. van de Nota Parkeerbeleid 2023 wordt hier nader op ingegaan.

5.2 Verlaging van de parkeereis door inzet van deelauto's

Inzet van deelauto's

Door bij een nieuwe ontwikkeling te voorzien in een aanbod van deelmobiliteit worden bewoners gestimuleerd om meer bewust over de eigen mobiliteit na te denken. De noodzaak om zelf een (tweede) auto te bezitten wordt kleiner als er in de directe omgeving een alternatief in de vorm van een deelauto aanwezig is.

Als bij een woningontwikkeling in gereguleerd parkeergebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geoormerkte deelautoparkeerplaatsen, wordt de autoparkeereis voor bewoners met maximaal 10% verlaagd in de verhouding één autoparkeerplaats met deelauto in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. De deelauto's mogen ook worden geplaatst in een nabijgelegen parkeervoorziening op geoormerkte deelautoparkeerplaatsen.

Het is mogelijk dat de deelauto's ook worden aangeboden aan gebruikers/bewoners van buiten de ontwikkeling waarvoor de deelauto's initieel zijn bedoeld. Dit kan het draagvlak van een dergelijk initiatief ondersteunen. Initiatiefnemer dient dan wel aan te tonen dat voor de initiële gebruikers/bewoners de deelauto's in voldoende mate beschikbaar zijn en blijven, om de genoemde korting op de parkeereis in stand te kunnen houden. Ook hier geldt dat de maximale loopafstanden zoals genoemd in paragraaf 3.6 van toepassing zijn.

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

1. Een beschrijving van het beoogde deelautoconcept en de wijze waarop dit concept aan de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers van de functie voldoet.
2. Zo veel als mogelijk aantoonbare referenties met bijbehorende gegevens van de behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen op vergelijkbare locaties.
3. Een definitie van een zogenaamde 'terugvaloptie'. Er is immers sprake van een risico als de in de onderbouwing gehanteerde argumenten en benoemde uitkomsten zich in werkelijkheid niet gaan aandienen. Met als mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk kan ontstaan in de openbare ruimte. Om die reden wordt aan de initiatiefnemer een risicobeheersmaatregel gevraagd (terugvaloptie) zodat initiatiefnemer alsnog aan de oorspronkelijke parkeereis kan voldoen. De terugvaloptie bestaat uit een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer doet om het risico van het tekort aan parkeerplaatsen – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken. Inclusief een wijze waarop de risico's (en eventuele restrisico's) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente altijd een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectuering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

Mobility as a Service (MaaS)

De inzet van deelauto's kan worden gezien als onderdeel van 'Mobility as a Service' c.q. een breed pakket aan vervoersmaatregelen, gericht op het aanbieden van een zo breed mogelijk pakket aan alternatieven voor het bezit en gebruik van de auto. Het gaat om het laagdrempelig (liefst bij één aanbieder) beschikbaar zijn van verschillende producten (deelauto, deelfiets, stalling, ticket OV-reis). Gemeente Capelle aan den IJssel ziet de opkomst van Mobility as a Service (MaaS) als een kansrijke ontwikkeling.

Naast de mogelijke reductie op de parkeereis voor de inzet van deelauto's zoals hierboven beschreven, kiest de gemeente Capelle aan den IJssel op dit moment niet voor een generieke mogelijke korting op de parkeernormen gekoppeld aan 'Mobility as a Service'. Hiervoor zijn twee redenen. Als eerste dat deze ontwikkeling c.q. het aanbod van MaaS-diensten niet is gekoppeld aan specifieke ontwikkelingen of initiatieven. Het gaat om producten die op de markt komen en dan voor iedereen beschikbaar zijn. Ten tweede; er is nog veel onduidelijk over de potentie en de effecten van MaaS, vooral als de vraag is wat het extra effect is ten opzichte van de inzet van deelauto's.

Tegelijkertijd heeft de gemeente Capelle aan den IJssel wel een positieve houding ten opzichte van initiatiefnemers die actief nadenken over en zich inzetten voor een duurzame invulling van hun mobiliteitsopgave. In het geval een initiatiefnemer hiertoe een plan indient, bijvoorbeeld een werkgever met een vervoersmanagementaanpak gericht op het reduceren van het autogebruik en daarmee de parkeervraag, dan zal de gemeente met initiatiefnemer in overleg treden over het voornemen, de verwachte effecten, de haalbaarheid, de randvoorwaarden en de borging en op basis daarvan bepalen – als onderdeel van de totale beoordeling – of het voorstel kan leiden tot een aangepaste parkeereis.

5.3 Verlaging van de parkeereis door salderen

Bij transformatie, herbestemming, functiewijziging en sloop-nieuwbouw kan een bestaande functie worden vervangen door een nieuwe. Bij een dergelijke ontwikkeling mag in het bepalen van de parkeereis de parkeervraag van de nieuwe functie in mindering worden gebracht met een eventueel tekort aan parkeerplaatsen dat de vorige functie had en voor zover dit tekort werd opgevangen in de openbare ruimte. Dit heet salderen.

De achterliggende gedachte hiervan is dat het niet redelijk is dat van de initiatiefnemer wordt verwacht dat hij ook een bestaand tekort aan parkeerruimte oplost. De parkeervraag van de oude functie kan worden bepaald aan de hand van parkeernormen of parkeertellingen (indien de oude functie nog aanwezig).

Bij salderen moet rekening gehouden worden met aanwezigheidspercentages, omdat het maatgevend moment van de nieuwe functie op een (heel) ander tijdstip kan liggen dan van de oude functie. Zie het rekenvoorbeeld in bijlage 4 voor de manier waarop dit dient te worden berekend.

Als er sprake is van langdurige leegstand – gedefinieerd als langer dan vijf jaar ten opzichte van het laatste legale gebruik – dan mag niet meer gesaldeerd worden. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik.

6 Parkeerregulering

6.1 Doel van parkeerregulering

Parkeerregulering kan een effectief middel zijn om te sturen op het parkeren in de openbare ruimte. Zodra in een gebied de parkeerdruk te hoog wordt en zorgt voor parkeerproblemen kan het invoeren van parkeerregulering een mogelijke maatregel zijn. De gemeente Capelle aan den IJssel maakt onderscheid tussen twee vormen van regulering: een parkeerschijfzone (blauwe zone) en een vergunningensysteem.

Het doel van de blauwe zone is om er voor te zorgen dat voorzieningen waar veel kortparkeerders op af komen (bijvoorbeeld winkelcentra) bereikbaar blijven voor hun bezoekers door langparkeren hier tegen te gaan. Capelle gebruikt de blauwe zone ook in woongebieden om er voor te zorgen dat langparkeerders hier worden geweerd als deze zorgen voor een te hoge parkeerdruk. Zonder blauwe zone kan het risico optreden dat langparkeerders (bijvoorbeeld inwoners of bezoekers van omliggende wijken, omliggende bedrijven of parkeerders voor een nabijgelegen OV-halte) de parkeerplaatsen innemen die zijn bestemd voor de bewoners en kortparkeerders.

Bij het vergunningensysteem is de situatie juist omgekeerd. Het doel van het vergunningensysteem is om er voor te zorgen dat bewoners binnen een acceptabele loopafstand van hun woning voldoende parkeergelegenheid hebben. Een parkeervergunning voor bewoners voorkomt het risico dat werknemers of bezoekers van nabijgelegen functies (winkelcentra, kantoren, OV-halte en andere voorzieningen) zorgen voor parkeeroverlast voor bewoners. Deze situatie doet zich bijvoorbeeld voor rondom het IJsselland ziekenhuis. Bij de vergunningverlening wordt het kenteken aan het woonadres gekoppeld. Voor de wijze van handhaving wordt verwezen naar de Nota Parkeerbeleid.

Zoals vastgelegd in de Nota Parkeerbeleid beoordeelt de gemeente Capelle aan den IJssel per situatie of parkeerregulering bijdraagt aan het oplossen van het knelpunt en welke vorm van parkeerregulering het beste past.

6.2 Stappenplan parkeerregulering

Het doel van dit stappenplan is om vast te stellen wanneer en op welke wijze parkeerregulering kan worden ingevoerd. Het uitgangspunt is dat – ongeacht de vorm van regulering – het parkeren in het openbaar gebied gratis is. De gemeente draagt de kosten van het reguleren en handhaven van gereguleerde gebieden. Het stappenplan biedt een handreiking, maar is geen hard voorschrift. Afhankelijk van de casus kan voor een afwijkende aanpak worden gekozen.

In alle gevallen is het aan te raden dat het onderzoeken en uitwerken van parkeerregulering gebeurt in samenspraak met belanghebbenden (bewoners, bedrijven, scholen, winkels etc.). Dit kan in de vorm van een werkgroep, die samen met de gemeente de beschreven stappen doorloopt.

Voor invoering van parkeerregulering dient aan de volgende randvoorwaarden te worden voldaan:

- De parkeerdruk is tijdens het maatgevende moment structureel hoger dan 90 procent (zie ook stap 3 in navolgend schema);
- Er is voldoende draagvlak binnen het onderzoeksgebied. Minimaal 30% respons op de draagvlakmeting en een meerderheid van 50%+1 bij een enquête onder de bewoners van het gebied.

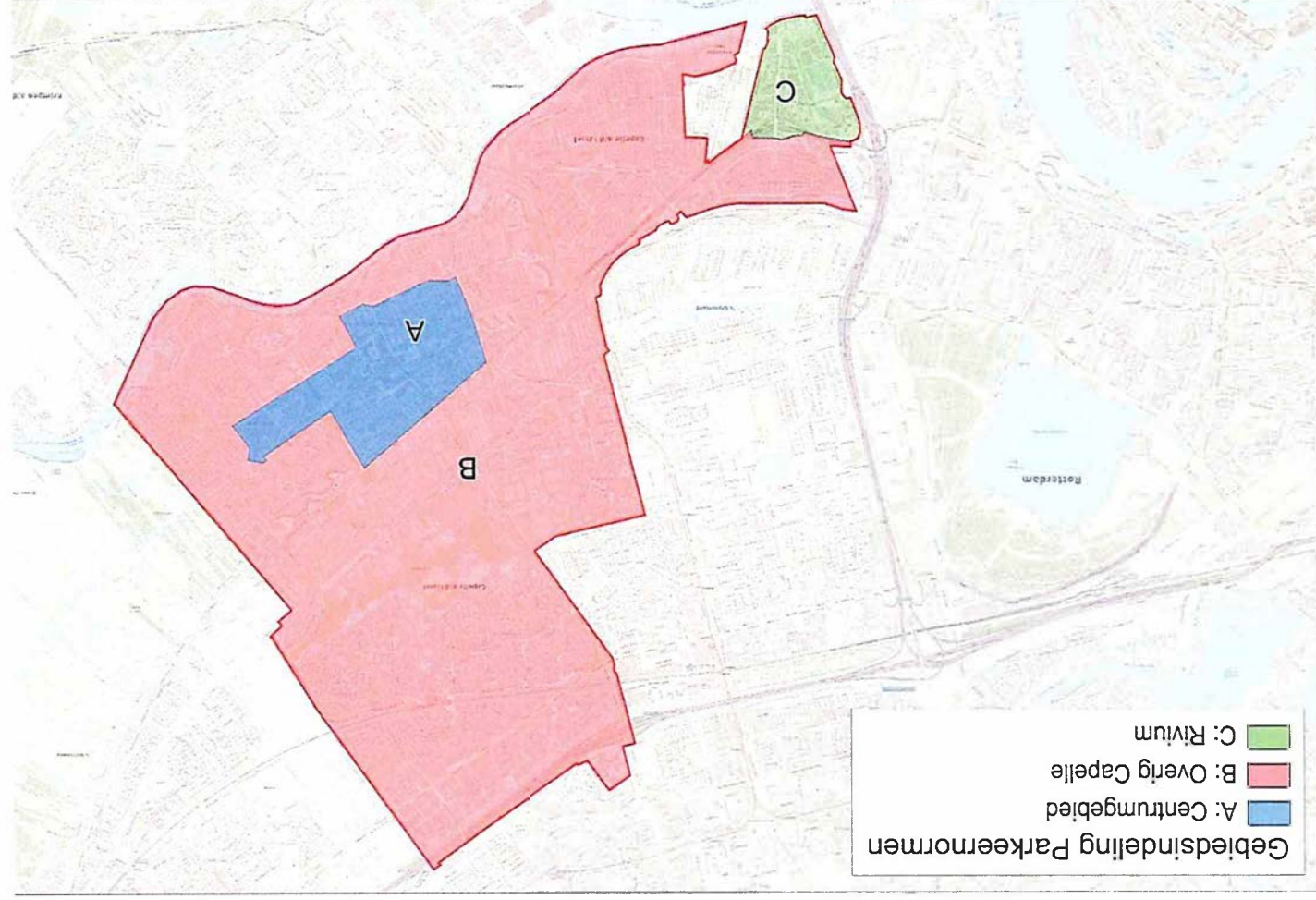
Stap	Omschrijving
1	Signaal van structureel parkeerprobleem (bijvoorbeeld uit meerdere meldingen van verschillende bewoners en/of resultaat parkeerdrukonderzoek / monitoring).
2	Vaststellen onderzoeksgebied door de gemeente in overleg met de buurt (inschakelen wijkregisseur). Het gebied dient logisch te zijn afgebakend, bijvoorbeeld door een drukke doorgaande weg, water of een groenbuffer. En het gebied dient groot genoeg te zijn, rekening houdend met maximale loopafstanden. Een (te) hoge parkeerdruk in één straat terwijl in de directe omgeving alsnog genoeg parkeerplaatsen zijn, vormt geen aanleiding.
3	Bepaling parkeerdruk door uitvoering van parkeerdrukonderzoek: • Opstellen gebiedsindeling (straatsecties). • Vaststellen openbare parkeercapaciteit op basis van richtlijnen CROW. • Vaststellen bezetting: totaal aantal (goed en fout) geparkeerde voertuigen in openbaar gebied. De meetmomenten moeten aansluiten bij het gebruikspatroon van de aanwezige functies binnen het gebied. De exacte meetmomenten worden bepaald en vastgelegd in het op te stellen telplan dat voor het onderzoek wordt opgesteld. Overige voorwaarden zijn: ○ Parkeertelling minimaal 2 meetmomenten laten uitvoeren. Indien er grote verschillen in de parkeerdruk (>10%) zijn in de resultaten, één extra telling. ○ Alleen tellen buiten vakantieperiodes, evenementen en feestdagen; • Indien de parkeerdruk tijdens een van de meetmomenten hoger is dan 90%; kan worden gestart met een draagvlakmeting onder bewoners en eigenaren. Ook hier geldt: er dient te worden gekeken naar de parkeerdruk in een samenhangend gebied, rekening houdend met de geldende maximale loopafstanden (en niet op straatniveau).
4	Afweging reguleringsvorm Opstellen van een inventarisatie en afweging van de mogelijke vormen van regulering en de daarbij te maken keuzes (welk gebied, welke dagen, welke tijden, welke doelgroepen). Deze inventarisatie kan deel uitmaken van de draagvlakmeting, in die zin dat deze keuzes ook aan belanghebbenden kunnen worden voorgelegd.

5	Draagvlakmeting: • De draagvlakmeting is digitaal en gaat naar iedere bewoner en/of eigenaar die staat geregistreerd in het onderzoeksgebied. • Ieder adres geldt als 1 respondent en krijgt een unieke code toegestuurd die eenmaal kan worden gebruikt. De draagvlakmeting is anoniem. • De draagvlakmeting is geldig bij een respons van minimaal 30% en er is sprake van voldoende draagvlak bij een meerderheid van 50%+1. • De draagvlakmeting geeft respondenten ook de mogelijkheid suggesties om te doen. • De resultaten worden gedeeld met alle bewoners en eigenaren binnen het onderzoeksgebied.
6a	Invoering Als de voorgaande stappen zijn doorlopen en aan alle voorwaarden is voldaan, wordt de parkeerregulering ingevoerd binnen 12 maanden na afronding van de draagvlakmeting. De vervolgstappen zijn: a. Aanwijzingsbesluit college b. Implementatie: ○ Publicatie via de beschikbare kanalen (internet, brief, etc.) ○ (bij keuze voor vergunningensysteem) Aanvraag en toetsing parkeervergunningen (maximaal 2 maanden) ○ Plaatsen aankondigingsborden in het gebied tijdig voor ingangsdatum
6b	Als niet wordt voldaan aan alle voorwaarden, dan wordt de eerste 3 jaar na afronding van het voorgaande traject geen nieuw traject gestart. Uitzondering is als de situatie binnen deze 3 jaar zodanig verandert dat de gemeente hier toch aanleiding voor ziet.

Bijlagen

Bijlage 1:	Gebiedsindeling
Bijlage 2:	Parkeernormen auto
Bijlage 3:	Parkeernormen fiets
Bijlage 4:	Rekenvoorbeelden
Bijlage 5:	Kwaliteitseisen fietsenstalling

Bijlage 1 – Gebiedsindeling



Bijlage 2 – Parkeernormen auto

Wonen

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor woonfuncties weergegeven. Er wordt op hoofdlijnen onderscheid gemaakt in grondgebonden woningen enerzijds en meergezinswoningen (MGM) c.q. gestapelde woningen of appartementen anderzijds.

Binnen de grondgebonden woningen wordt gedifferentieerd naar type woning. Bij meergezinswoningen wordt gedifferentieerd naar de omvang van de woning. De daarbij gehanteerde maat is de Gebruiksoppervlakte (GBO of GO). De prijs per vierkante meter is in de vastgoedwereld ook gebaseerd op de GBO. De gebruiksoppervlakte wordt vastgesteld volgens de NEN 2580. De GBO is in principe het totale vloeroppervlakte tussen de omsluitende wanden minus vaste obstakels van omvang (voor verdere informatie; zie de betreffende NEN).

In de tabel voor de functie Wonen zijn het bewonersdeel en het bezoekersdeel afzonderlijk weergegeven. Het bezoekersdeel is geen onderdeel van het bewonersdeel. Voor de normatieve, totale parkeernorm (dus nog zonder rekening te houden met mogelijk dubbelgebruik) moeten beide bij elkaar worden opgeteld. Het onderscheid is onder meer relevant om te bepalen welk deel van de parkeervraag voor bezoekers toegankelijk moet zijn.

De volgende definities zijn van toepassing:

Meergezinswoning (MGW): elke woning die samen met andere woonruimten c.q. bedrijfsruimten een geheel pand vormt. Hieronder vallen flats, galerij-, portiek-, beneden- en bovenwoningen, appartementen en woningen boven bedrijfsruimten, voor zover deze zijn voorzien van een buiten de bedrijfsruimte gelegen toegangsdeur.

Sociale huur: sociale huurwoning met een huur onder de liberalisatiegrens (ongeacht of het een grondgebonden woning betreft of een appartement). Sociale huur heeft een eigen plaats in de parkeernormen, met als doel om hiervoor de best passende parkeernorm te hanteren en daarmee (financieel en ruimtelijk) de realisatie van sociale huurwoningen met betrekking tot parkeren te faciliteren.

Tiny house: een relatief kleine, volwaardige en vrijstaande woning met een GBO van maximaal 50 m², met een naar verhouding kleine ecologische voetafdruk doordat de woning in meer of mindere mate zelfvoorzienend is. In een tiny house wordt permanent gewoond en het betreft dus geen recreatiewoning.

Studentenwoning/kamer: een voor studenten bedoelde woning of kamer, geoormerkt met een campuscontract (een huurovereenkomst voor studenten waarin als eis wordt gesteld dat de huurder ingeschreven moet staan bij een onderwijsinstelling). De parkeernorm geldt per kamer; in het geval van een studentenwoning met meerdere kamers (wooneenheden) dient in de berekening van de parkeereis te worden uitgegaan van het aantal kamers.

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

	Zone A		Zone B	
	bewoners	bezoek	bewoners	bezoek
<u>Grondgebonden:</u>				
Vrijstaand	1,3	0,1	1,9	0,15
2 onder 1 kap	1,2	0,1	1,8	0,15
Tussen-/hoekwoning	1,1	0,1	1,6	0,15
Tiny house	0,2	0,1	0,5	0,15
<u>Meergezinswoningen (MGW), niet sociaal (m2 GBO):</u>				
< 51 m2	0,5	0,1	0,8	0,15
51 – 80 m2	0,7	0,1	1,0	0,15
81 – 100 m2	1,0	0,1	1,2	0,15
101 -120 m2	1,2	0,1	1,5	0,15
> 120 m2	1,3	0,1	1,7	0,15
Sociale huurwoning	0,6	0,1	0,6	0,1
Aanleunwoning/serviceflat	0,3	0,1	0,8	0,15
Studentenwoning/kamer	0,1	0,1	0,1	0,15
Kamerverhuur	0,2	0,1	0,4	0,15

Werken

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor werkgelegenheidsfuncties weergegeven. Het bezoekersaandeel is weergegeven als percentage en onderdeel van de weergegeven normen. Dit is van belang om te bepalen welk deel van de parkeerplaatsen voor bezoek toegankelijk moet zijn (bijvoorbeeld als werknemers in een garage staan of achter een slagboom op een voor bezoek niet toegankelijk parkeerterrein).

Voor kantoren wordt onderscheid gemaakt tussen kantoren zonder baliefunctie (administratief en zakelijk, parkeervraag met name van personeel) en kantoren met baliefunctie (commerciële dienstverlening met bezoekende klanten).

Kantoren met baliefunctie hebben een hogere parkeernorm door het grotere aantal bezoekers/ klanten. Als uit de aanvraag niet duidelijk is welke van de twee functies het betreft, of als gebruik als kantoor met baliefunctie niet wordt uitgesloten, dan dient hiervan te worden uitgegaan.

Onder een bedrijfsverzamelgebouw wordt verstaan een gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven.

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Kantoor zonder baliefunctie	0,9	1,7	5%
Kantoor, baliefunctie	1,2	2,3	20%
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief (*)	2,3	2,2	5%
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief (*)	0,6	1,0	5%
Bedrijfsverzamelgebouw *	0,9	1,6	5%
Opslagruimte (particulier en per vestiging)	n.v.t.	10,0	-

(*) De parkeernorm is exclusief vrachtwagenparkeren. De parkeerbehoefte voor vrachtverkeer verschilt sterk per (type) bedrijf. Vrachtwagenparkeren dient altijd onderdeel te zijn van de parkeeronderbouwing c.q. ruimtelijke onderbouwing als het een bedrijf betreft dat vrachtverkeer genereert.

Winkelen en boodschappen

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor de groep winkelen en boodschappen weergegeven. Het bezoekersaandeel is weergegeven als percentage en onderdeel van de weergegeven normen. Voor de meer uitgebreide beschrijving van de hier genoemde functies en voorbeelden wordt verwezen naar de **CROW-parkeerkencijfers 2024**. Voor het centrumgebied is in een aantal cellen "niet van toepassing" opgenomen. Dit is omdat deze functies in de regel niet in een centrumgebied voorkomen.

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Buurtsupermarkt	1,4	3,4	89%
Fullservice supermarkt	2,7	5,2	93%
Grote of XL-supermarkt	5,1	7,7	84%
Groothandel specialist	n.v.t.	5,9	80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	6,4	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	3,4	n.v.t.	92%
Wijkwinkelcentrum, klein	n.v.t.	4,5	76%
Wijkwinkelcentrum, middel	n.v.t.	5,1	79%
Wijkwinkelcentrum, groot	n.v.t.	5,7	81%
Weekmarkt	0,2	0,2	85%
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,7	89%
Bruin- en/of witgoedzaak	3,1	7,4	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,9	1,7	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	4,8	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	2,3	93%
Winkelboulevard	n.v.t.	4,0	94%
Outletcentrum	n.v.t.	9,6	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,3	87%
Tuincentrum/groencentrum	n.v.t.	2,6	89%

Voor winkelfuncties in winkelcentrum 'De Koperwiek' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Binnenstad'. Voor winkelfuncties in winkelcentrum 'de Terp' en 'de Scholver' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Wijkwinkelcentrum middel'. Voor winkelfuncties in de buurtcentra 'Puccinipassage' en 'Slotlaan' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Wijkwinkelcentrum klein'. De winkelcentra/winkelstraten buiten de hoofdstructuur (Maria Daneelserf, Doormanstraat, Bermweg de Luifel en Kanaalweg) en solitair gelegen winkels worden per winkelsoort beschouwd.

Sport, cultuur en ontspanning

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen voor de groep sport, cultuur en ontspanning weergegeven. Het bezoekersaandeel is weergegeven als percentage van de norm.

Voor de meer uitgebreide beschrijving van de hier genoemde functies en voorbeelden wordt verwezen naar CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers 2024'. Voor het centrumgebied is in een aantal cellen "niet van toepassing" opgenomen. Dit is omdat deze functies in de regel niet in een centrumgebied voorkomen.

Een gymzaal is een accommodatie met een sportvloer van ongeveer 300 m2 zonder horeca. Een sporthal heeft meer dan 900 m2 zaaloppervlak, bedoeld voor verschillende sporten en omvat in de praktijk ook vaak horeca. Een sportzaal zit daar tussenin qua gebruiksuren, douchen en horeca.

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Bibliotheek	0,4	1,1	97%
Museum	0,4	1,0	95%
Bioscoop (*)	2,6	11,0	94%
Filmtheater/filmhuis (*)	2,0	7,7	97%
Theater/schouwburg (*)	6,7	9,8	87%
Musicaltheater	2,6	3,9	86%
Casino	5,2	6,5	86%
Bowlingcentrum (per baan)	1,2	2,8	89%
Biljart/snookercentrum (per tafel)	0,7	1,4	87%
Dansstudio	1,2	4,4	93%
Fitness/sportschool	1,1	4,7	87%
Fitnesscentrum	1,3	6,2	90%
Wellness/beautycentrum	n.v.t.	9,3	99%
Sauna/hammam	2,1	6,6	99%
Sporthal	1,5	2,7	96%
Sportzaal, gymzaal	1,1	2,7	94%
Tennishal	0,3	0,5	87%
Padelhal	0,4	0,7	87%
Squashhal	1,5	2,7	84%
Zwembad, overdekt (per 100 m2 bad)	n.v.t.	11,5	97%
Zwembad, open lucht (per 100 m2 bad)	n.v.t.	12,9	99%
Sportveld (per ha netto terrein (**))	13,0	13,0	95%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 m)	1,2	1,7	98%
Jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	-

Golfbaan (per 18 holes; 60 ha.)	n.v.t.	95,0	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (gemiddeld)	2,9	4,4	97%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (groot)	3,5	5,3	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (zeer groot)	3,7	5,5	98%
Kinder-/stadsboerderij (per boerderij)	2,9	4,4	97%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,4	100%

(*) Indien aan de orde moet voor deze functies rekening worden gehouden met overlap tussen twee opeenvolgende voorstellingen. Hiervoor geldt in dat geval de opslag op de parkeernorm, zoals opgenomen in de CROW-publicatie Parkeerkencijfers 2024.

(**) Exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

Voor bepaalde functies is in de landelijke kentallen opgenomen dat het globale kentallen betreft en wordt aangeraden een maatwerkonderbouwing c.q. nader onderbouwing op te stellen. Daar waar dat aan de orde is, kan de gemeente een meer specifieke, maatwerkonderbouwing eisen.

Horeca en recreatie

Voor restaurants etc. dient het terrasoppervlakte te worden meegerekend in de bepaling van het oppervlakte (BVO).

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	1,6	91%
1* hotel (per 10 kamers)	0,4	2,3	77%
2* hotel (per 10 kamers)	1,4	3,9	80%
3* hotel (per 10 kamers)	2,0	4,7	77%
4* hotel (per 10 kamers)	3,2	6,8	73%
5* hotel (per 10 kamers)	5,0	10,1	65%
Café/bar/cafetaria	5,0	6,0	90%
Restaurant	9,0	13,0	80%
Discotheek	3,6	18,4	99%
Evenementenhal/congresgebouw	4,0	7,5	99%

Voor een fastfoodrestaurant geldt dat de norm voor een restaurant kan worden gebruikt; het aantal gelijktijdig aanwezige bezoekers en het verplaatsingsgedrag zijn vergelijkbaar.

Voor bepaalde functies is in de landelijke kentallen opgenomen dat het globale kentallen betreft en wordt aangeraden een maatwerkonderbouwing c.q. nader onderbouwing op te stellen. Daar waar dat aan de orde is, kan de gemeente een meer specifieke, maatwerkonderbouwing eisen.

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

De weergegeven norm is voor personeel en bezoek samen, dus de totale norm. Het aandeel bezoek daarvan is vervolgens apart vermeld, als onderdeel van de parkeernorm.

	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,7	3,0	57%
Apotheek (per locatie)	2,1	3,2	45%
Fysiotherapie (per behandelkamer)	1,0	1,8	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,1	1,9	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per kamer)	1,2	1,9	38%
Tandartspraktijk (per behandelkamer)	1,4	2,4	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,3	2,2	55%
Ziekenhuis (per 100 m2 BVO)	1,2	1,7	-
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	30,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	31,6	97%
Kerk/moskee/tempel (per zitplaats)	0,2	0,2	-
Verpleeg/verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,5	0,6	60%

Voor de functie ziekenhuis is een algemene norm weergegeven gebaseerd op een gemiddeld gebruik. De parkeervraag hangt sterk af van het type ziekenhuis en de verhouding tussen de verschillende soorten zorg, bijvoorbeeld klinische en poliklinische zorg. Bovendien is zichtbaar dat de manier waarop ziekenhuizen hun zorg aanbieden verandert: een steeds groter deel van de poliklinische zorg wordt op afstand gegeven.

Om hiermee om te gaan kan in plaats van de hier opgenomen norm voor de functie ziekenhuis, aansluiting worden gezocht bij de parkeerkencijfers van het College Bouw Ziekenhuisvoorzieningen (CBZ), indien initiatiefnemer kan onderbouwen dat deze beter passend zijn. De kencijfers van het CBZ zijn meer specifiek gericht op de productiecijfers van een ziekenhuis – voor zowel bezoekers en patiënten als voor personeel.

Daarnaast geeft de CROW-publicatie parkeerkencijfers 2024 de volgende kentallen voor een berekening:

- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 parkeerplaats per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 parkeerplaats per bed bij gespreide bezoektijden
- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 parkeerplaats per bed respectievelijk plaats
- medewerkers: 0,25 parkeerplaats per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

Voor bepaalde functies is in de landelijke kentallen opgenomen dat het globale kentallen betreft en wordt aangeraden een maatwerkonderbouwing c.q. nader onderbouwing op te stellen. Daar waar dat aan de orde is, kan de gemeente een meer specifieke, maatwerkonderbouwing eisen.

Onderwijs

In de onderstaande normen is voor de functie kinderdagverblijf en basisschool geen bezoekersaandeel opgenomen. De weergegeven normen zijn uitsluitend voor het parkeren van personeel en exclusief het halen en brengen van kinderen. Voor het halen en brengen worden de rekenregels Kiss & Ride van het CROW gehanteerd. Deze zijn hieronder opgenomen en toegelicht. In bijlage 4 is een rekenvoorbeeld opgenomen van de toepassing van deze rekenregels.

	Parkeernorm		bezoek
	Zone A	Zone B	
Kinderdagverblijf (per 100 m2 BVO)	0,8	1,2	0%
Basisschool (per leslokaal)	0,7	0,9	48%
Middelbare school (per 100 leerlingen) (*)	3,0	4,3	11%
ROC (per 100 leerlingen, studenten)	3,8	5,2	7%
Hogeschool/HBO (per 100 leerlingen, studenten)	7,5	9,5	72%
Universiteit (per 100 leerlingen, studenten)	10,6	14,7	48%
Avond-/vrijtijdsonderwijs (per 10 leerlingen)	3,6	6,0	95%

(*) Bezoekers zijn leerlingen/studenten.

Rekenregels Kiss & Ride bij kinderdagverblijven en basisscholen

In het algemeen: de voor Kiss & Ride benodigde capaciteit wordt bepaald door de volgende formule:

*Aantal leerlingen * % leerlingen met de auto * reductiefactor parkeerduur * reductiefactor
aantal kinderen per auto*

Voor de reductiefactor parkeerduur geldt:

- Groepen 1 t/m 3: gemiddeld 10 min. in een periode van 20 min. = 0,50
- Groepen 4 t/m 8: gemiddeld 2,5 min. in een periode van 10 min. = 0,25
- Kinderdagverblijf: gemiddeld 15 min. in een periode van 60 min. = 0,25

Voor de reductiefactor aantal kinderen per auto geldt:

- Groepen 1 t/m 3 = 0,75
- Groepen 4 t/m 8 = 0,85
- Kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald is onder meer afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school.

Gemiddeld ligt het percentage op:

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

Idealiter wordt dit percentage zo goed mogelijk benaderd door onderzoek bij de bestaande school in het geval van verhuizing of uitbreiding of op basis van referentieonderzoek bij een vergelijkbare school.

Bij voldoende scheiding in aanvangs- en eindtijden (minstens 15 min.) hoeft de parkeervraag voor Kiss & Ride voor verschillende scholen die naast elkaar zitten, niet bij elkaar te worden opgeteld.

Bijlage 3 – Parkeernormen fiets

[Dit hoofdstuk is op veel punten gewijzigd, met verwerking van de Capelse Bouwbrief en omdat in de nieuwe CROW-cijfers meer functies zijn opgenomen. Daarom zijn hier niet alle afzonderlijke wijzigingen geel gemarkeerd].

Wonen

Fietsparkeernormen in relatie tot het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn de eisen uit het *Besluit bouwwerken leefomgeving* (Bbl) van toepassing. Het Bbl borgt dat iedere woning is voorzien van een berging. Deze berging dient ook voor het stallen van fietsen en/of scootmobielen van de bewoners. Het volgende is in het Bbl opgenomen:

- Een woonfunctie heeft als nevengebruiksfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
- In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
- Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Kortom: iedere woning van meer dan 50 m² moet een niet-gemeenschappelijke berging hebben, met genoemde afmetingen, die mede dient voor het stallen van de fietsen en scootmobielen van de bewoners.

Capelse Bouwbrief: voorwaarden voor een gelijkwaardige maatregel

Regelmatig krijgt de gemeente het verzoek om bij ruimtelijke ontwikkelingen een andere oplossing toe te staan, met een gemeenschappelijke fietsenstalling in combinatie met een kleinere bergruimte in de woning. De Omgevingswet spreekt hier over 'gelijkwaardigheid' of 'een gelijkwaardige maatregel'.

De gemeente Capelle aan den IJssel staat hiervoor open omdat de ervaring is dat een gemeenschappelijke fietsenstalling beter wordt gebruikt, op deze manier een passend aantal stallingsplekken kan worden aangeboden en omdat hiermee meer mogelijkheden ontstaan voor een betere ruimtelijke inpassing van het gebouw. Met een beroep op gelijkwaardigheid is het mogelijk om af te wijken van het Bbl. Veel gemeenten maken dit mogelijk middels een zogenaamde 'Bouwbrief'.

Capelle aan den IJssel maakt het toepassen van een gelijkwaardige maatregel eveneens mogelijk. De voorwaarden hiervoor zijn vastgelegd in de publicatie '*Capelse Bouwbrief; Voorwaarden gelijkwaardigheid bergruimten woongebouwen*'. Indien een initiatiefnemer een beroep wil doen op gelijkwaardigheid, zijn de in de Capelse Bouwbrief opgenomen bepalingen van toepassing. De Capelse Bouwbrief is van toepassing op de ontwikkelingen van meergezinswoningen c.q. appartementen en geldt niet voor grondgebonden woningen.

Fietsparkeernormen voor bewoners

Als conform het Bbl een woning (van meer dan 50 m²) wordt voorzien van een berging, dan voorziet die berging in de stallingsruimte voor de bewoners en er gelden dan geen specifieke fietsparkeernormen.

Bij het toepassen van een gelijkwaardige maatregel, onder de voorwaarden zoals beschreven in de Capelse Bouwbrief, gelden de volgende fietsparkeernormen voor bewoners, voor het stallen van fietsen in een gezamenlijke fietsenstalling. Hierin wordt geen onderscheid gemaakt tussen koop-, huur en sociale huur appartementen.

Woonfunctie (m2 GBO)	Zone A	Zone B
Meergezinswoningen		
< 51 m2	2,0	2,0
51 – 80 m2	3,0	3,0
81 – 100 m2	4,0	4,0
101 -120 m2	4,0	4,0
> 120 m2	5,0	5,0
Aanleunwoning/serviceflat		
Aanleunwoning/serviceflat	2,0	2,0
Studentenwoning/kamer		
Studentenwoning/kamer	1,0	1,0
Kamerverhuur		
Kamerverhuur	1,0	1,0

Zie verder bijlage 5 van deze nota voor de eisen die aan de inrichting, bereikbaarheid en toegankelijkheid van een gemeenschappelijke stalling worden gesteld.

Fietsparkeernormen voor bezoekers

Naast genoeg fietsenstallingsplaatsen voor de bewoners, dient er ook te worden voorzien in genoeg fietsenstallingsplaatsen voor bezoekers. Bezoekersplaatsen dienen laagdrempelig voor bezoek toegankelijk en herkenbaar te zijn. Dat kan in de openbare ruimte bij het woongebouw of buiten op het eigen terrein bij het gebouw. Voor bezoekersparkeren geldt geen dubbelgebruik ten opzichte van het stallen door bewoners.

Voor fietsparkeren voor bezoekers bij woongebouwen gelden de volgende normen:

Voor de eerste 10 woningen is de norm:	1,0 fietsparkeerplaats per woning
Voor de volgende 10 woningen is de norm:	0,3 fietsparkeerplaats per woning
Voor iedere woning boven de 20 woningen geldt:	0,2 fietsparkeerplaats per woning

Rekenvoorbeelden:

- Voor een appartementengebouw met 12 woningen geldt: eerste 10 woningen * 1,0 = 10 plaatsen plus 2 woningen * 0,3 = 0,6 plaatsen. Totaal: 11 plaatsen voor bezoek
- Voor een appartementengebouw met 36 woningen geldt: eerste 10 woningen * 1,0 = 10 plaatsen, plus 10 woningen * 0,3 = 3 plaatsen plus 16 woningen * 0,2 = 3,2. Totaal: 17 plaatsen voor bezoek.

Deze normen voor bezoekersparkeren gelden zowel bij het toepassen van een berging conform Bbl, als bij het toepassen van een gelijkwaardige maatregel op basis van de Capelse bouwbrief. De normen voor bezoekersparkeren gelden niet voor grondgebonden woningen.

Gebruiksoppervlakte geldt als te hanteren eenheid voor het woningoppervlakte

Bij appartementen c.q. meergezinswoningen wordt gedifferentieerd naar de omvang van de woning. De daarbij gehanteerde maat is de Gebruiksoppervlakte (GBO of GO). De prijs per vierkante meter is in de vastgoedwereld ook gebaseerd op de GBO. Het gebruiksoppervlakte wordt vastgesteld volgens de NEN 2580. De GBO is in principe het totale vloeroppervlakte tussen de omsluitende wanden minus vaste obstakels van omvang (zie de NEN voor verdere toelichting). Grondgebonden woningen zijn hier niet opgenomen; deze worden geacht op eigen terrein een berging en/of voldoende ruimte te hebben voor het stallen.

Werken

Onderstaand zijn de parkeernormen voor werkgelegenheidsfuncties weergegeven. Het bezoekersaandeel is weergegeven als percentage en onderdeel van de weergegeven normen. De parkeernorm is per 100 m BVO (bruto vloeroppervlak) tenzij anders vermeld. Het BVO is het vloeroppervlak 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.

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm		Bezoek
	Zone A	Zone B	
Kantoor zonder baliefunctie	3,2	2,5	5%
Kantoor met baliefunctie	4,8	3,6	20%
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief	3,2	2,5	5%
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief	1,7	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	2,7	2,1	5%
Opslagruimte (particulier en per vestiging)	8,0	8,0	-

Winkelen en boodschappen

Voor winkelfuncties in winkelcentrum 'De Koperwiek' gelden de parkeernormen zoals genoemd voor 'Binnenstad'. Voor winkelfuncties in winkelcentrum 'de Terp' en 'de Scholver' geldt 'Wijkwinkelcentrum midden'. Voor winkelfuncties in de buurtcentra 'Puccinipassage' en 'Slotlaan' geldt 'Wijkwinkelcentrum klein'. De winkelcentra buiten de hoofdstructuur (Maria Daneelserf, Doormanstraat, Bermweg de Luifel en Kanaalweg) en solitair gelegen winkels worden per winkelsoort beschouwd.

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm	
	Zone A	Zone B
Buurtsupermarkt	5,5	5,0
Full-service supermarkt	6,9	5,3
Grote supermarkt	6,9	5,3
Groothandel specialist	nvt	2,3
Groothandel algemeen	nvt	2,3
Binnenstad/winkel(stads)centrum	5,6	nvt
Wijk(winkel)centrum (klein)	nvt	7,5
Wijk(winkel)centrum (midden)	nvt	8,2
Wijk(winkel)centrum (groot)	nvt	9,0
Weekmarkt	5,9	6,4
Kringloopwinkel	nvt	3,8
Bruin- en witgoedzaak	0,6	0,6
Woonwinkel/woonwarenhuis	0,6	0,6
Meubel-/woonboulevard of winkelboulevard	nvt	0,8
Outletcentrum	nvt	0,8
Bouwmarkt en groen/tuincentrum	nvt	0,6

Sport, cultuur en ontspanning

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm	
	Zone A	Zone B
Bibliotheek	6,0	6,0
Museum	1,9	1,4
Bioscoop	12,0	12,0
Filmtheater/filmhuis	12,0	12,0
(Musical)theater/schouwbrug	40,0	33,0
Casino	3,0	3,0
Bowling (per baan)	6,4	4,5
Biljart/snookercentrum (per tafel)	3,4	2,6
Dansstudio	8,5	5,8
Fitnessstudie/fitnesscentrum/sportschool	8,5	5,8
Wellnesscentrum/sauna/hammam	8,0	8,0
Sporthal	6,1	4,3
Sportzaal, gymzaal	7,4	4,3
Tennishal	1,0	0,8
Padelhal	2,0	1,5
Squashhal	5,5	3,6
Zwembad overdekt (per 100 m2 bad)	nvt	32,0
Zwembad (per 100 m2 bad)	nvt	43,0
Sportveld (per ha netto terrein)	85,0	85,0
Kunstijsbaan	nvt	4,3
Jachthaven (per ligplaats)	0,2	0,2
Indoorspeeltuin	2,0	2,0
Kinderboerderij (per locatie)	20,0	20,0
Volkstuin	nvt	2,3

Een gymzaal is een accommodatie met een sportvloer van ongeveer 300 m2 zonder horeca. Een sporthal heeft meer dan 900 m2 zaaloppervlak, bedoeld voor verschillende sporten en omvat in de praktijk ook vaak horeca. Een sportzaal zit daar tussenin qua gebruiksuren, douchen en horeca.

Horeca en recreatie

Voor restaurants etc. dient het terrasoppervlakte te worden meegerekend in de bepaling van het oppervlakte (BVO).

Per 100 m2 BVO	Parkeernorm	
	Zone A	Zone B
Hotel (per 10 kamers)	3,0	3,0
Café/bar/cafetaria	20,0	20,0
Restaurant	20,0	20,0
Discotheek/feestruimte	20,0	20,0
Evenementenhal/beurs-/congresgebouw/	1,5	1,5

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm	
	Zone A	Zone B
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,0	2,0
Apotheek (per vestiging)	10,0	10,0
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	2,0	2,0
Consultatiebureau (per behandelkamer)	2,0	2,0
Consultatiebureau ouderen (behandelkamer)	2,0	2,0
Tandarts (per behandelkamer)	4,0	4,0
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	2,0	2,0
Verpleegtehuis (per wooneenheid)	0,8	0,8
Ziekenhuis	1,8	1,6
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	10,0	10,0
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	10,0	10,0
Kerk/moskee/tempel (per zitplaats)	0,6	0,6

Onderwijs

Per 100 m2 BVO, tenzij anders vermeld	Parkeernorm	
	Zone A	Zone B
Kinderdagverblijf	1,5	1,5
Basisschool (per leslokaal)	16,0	16,0
Middelbare school (per 100 leerlingen)	100,0	100,0
ROC (per 100 leerlingen)	60,0	60,0
Hogeschool (per 100 studenten)	80,0	80,0
Universiteit (per 100 studenten)	80,0	80,0
Avondonderwijs (per 10 studenten)	5,0	5,0

Bijlage 4 – Rekenvoorbeelden

Voorbeeld 1 – nieuwe ontwikkeling met meerdere voorzieningen

Een ontwikkelaar heeft een plan om 40 kleinere (60 m² GBO) en 20 grotere (95 m² GBO) appartementen te realiseren bovenop een nieuwe supermarkt van 2.000 m² BVO. De ontwikkeling vindt plaats op een lege kavel in zone B, niet nabij een HOV-halte. Hoeveel autoparkeerplaatsen dienen op het terrein te worden aangelegd?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft de realisatie van woningen en een supermarkt in zone B. De ontwikkeling vindt niet plaats nabij een HOV-halte dus de parkeernormen voor zone B worden toegepast zonder HOV-correctie.

- De woningen van 60 m² vallen in de categorie 51-80 m² met een parkeernorm van 1,0 voor bewoners en 0,15 voor bezoek.
- De woningen van 95 m² vallen in de categorie 81-100 m² met een parkeernorm van 1,2 voor bewoners en 0,15 voor bezoek.
- De supermarkt betreft een filiaal van een grote supermarktketen met een breed assortiment in alle prijsklassen en kan daarmee worden geclassificeerd als een "full service supermarkt". Hiervoor geldt een parkeernorm van 5,2 per 100 m² BVO.

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte wordt op basis van bovenstaande als volgt berekend.

Functie	Omvang	Parkeernorm	Per	Eenheden	Parkeerbehoefte
Woning (60 m ²)	40	1,15	woning	40	46,0
Woning (95 m ²)	20	1,35	woning	20	27,0
Supermarkt	2.000 m ²	5,2	100 m ²	20	104,0
Normatieve parkeerbehoefte:					177,0

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers. De aanwezigheidspercentages van beide groepen zijn verschillend. De geldende parkeernorm wordt daarvoor opgesplitst in het bewonersdeel en het bezoekersdeel.

De van toepassing zijnde aanwezigheidspercentages zijn als volgt:

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woning, bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woning, bezoek	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%

De doorrekening op basis van de aanwezigheidspercentages is dan als volgt. In de tabel is voor de functie wonen onderscheid gemaakt naar de normatieve parkeervraag van de bewoners zelf ($40 * 1,0$ plus $20 * 1,2 = 64,0$) en van de bezoekers ($60 * 0,15 = 9,0$).

	normatieve vraag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woning, bewoners	64,0	38,4	38,4	57,6	64,0	51,2	44,8	44,8	48,0	51,2	48,0
Woning, bezoek	9,0	3,6	4,5	6,8	0,0	6,3	5,4	9,0	9,0	9,0	8,1
Supermarkt	104,0	52,0	62,4	41,6	0,0	83,2	83,2	83,2	104,0	41,6	62,4
	177,0	94,0	105,3	106,0	64,0	140,7	133,4	137,0	161,0	101,8	118,5

Hieruit blijkt dat de zaterdagmiddag het drukste en daarmee maatgevende moment is. Er zijn dan $161,0 = 161$ parkeerplaatsen nodig. Van een verlaging van de parkeereis als gevolg van de inzet van deelauto's of salderen is in dit geval geen sprake. De parkeereis bedraagt daarmee 161 parkeerplaatsen.

Let op: in dit voorbeeld is het uitgangspunt dat alle parkeerplaatsen op het kavel vrijelijk beschikbaar zijn voor bewoners en bezoekers van de woningen en personeel en klanten van de supermarkt. In dat geval kan met volledig dubbelgebruik worden gerekend. Als een deel van de parkeerplaatsen zou worden toegewezen, bijvoorbeeld aan bewoners, dan zijn deze niet meer beschikbaar voor dubbelgebruik en dient hier in de berekening rekening mee te worden gehouden (zie voorbeeld 2).

Voorbeeld 2 – toewijzen van parkeerplaatsen aan woningen

Een ontwikkelaar ontwikkelt op een vrije kavel in zone B een appartementengebouw met 50 woningen. 30 woningen hebben een oppervlakte van 70 m² GBO en 20 woningen van 110 m² GBO.

Het gebouw bevindt zich op een afstand van 200 meter van een metrohalte (werkelijke loopafstand van de entree tot de halte).

De 20 grotere woningen krijgen elk 1 parkeerplaats op naam; deze zijn exclusief per plaats toegewezen aan ieder appartement. Hoeveel parkeerplaatsen moet de ontwikkelaar op het kavel aanleggen om te voorzien in een sluitende parkeerbalans?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft de realisatie van woningen in zone B. De ontwikkeling vindt plaats nabij een HOV-halte dus de parkeernormen voor zone B worden toegepast met HOV-correctie. De loopafstand bedraagt minder dan 300 meter dus er wordt een korting verrekend op de parkeernormen van 20%.

Voor de 30 woningen van 70 m² geldt dan:

- Zonder korting: parkeernorm 1,15 waarvan 1,00 voor bewoners en 0,15 voor bezoek
- Met HOV-korting: parkeernorm 0,92 waarvan 0,80 voor bewoners en 0,12 voor bezoek

En voor de 20 woningen van 110 m²:

- Zonder korting: parkeernorm 1,65 waarvan 1,50 voor bewoners en 0,15 voor bezoek
- Met HOV-korting: parkeernorm 1,32 waarvan 1,20 voor bewoners en 0,12 voor bezoek

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt dan: $30 * 0,92 + 20 * 1,32 = 54,0$ parkeerplaatsen.

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers. De 20 grotere woningen krijgen allemaal één parkeerplaats toegewezen. Deze komen daarmee niet in aanmerking voor dubbelgebruik.

Voor de overige plaatsen gelden de volgende aanwezigheidspercentages.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woning, bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woning, bezoek	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

De berekening is dan als volgt.

	<i>normatieve vraag</i>	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners vaste plek	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
Bewoners overig	28,0	16,8	16,8	25,2	28,0	22,4	19,6	19,6	21,0	22,4	21,0
Bezoek	6,0	2,4	3,0	4,5	0,0	4,2	3,6	6,0	6,0	6,0	5,4
	54,0	39,2	39,8	49,7	48,0	46,6	43,2	45,6	47,0	48,4	46,4

Toelichting:

- De 20 toegewezen parkeerplaatsen worden "vastgezet" in de berekening.
- Het overige deel van de bewonersvraag staat daaronder. Deze plaatsen zijn niet toegewezen en deze worden dus wel doorberekend met de geldende aanwezigheidspercentages. Dit betreft 28,0 parkeerplaatsen (namelijk: 48,0 parkeerplaatsen voor het totale bewonersdeel van alle woningen minus de 20,0 toegewezen parkeerplaatsen).

Hieruit blijkt dat de werkdagavond het drukste en maatgevende moment is. Er zijn dan 49,7 parkeerplaatsen nodig. De parkeereis bedraagt dus 50 parkeerplaatsen.

Voorbeeld 3 – toewijzen van twee parkeerplaatsen per woning

Een ontwikkelaar ontwikkelt op een vrije kavel in zone B een appartementengebouw met 40 luxe appartementen. 20 woningen hebben een oppervlakte van 160 m² GBO en 20 woningen van 110 m² GBO. Het gebouw bevindt zich niet binnen loopafstand van een metrohalte. De 20 grotere woningen krijgen elk 2 parkeerplaatsen op naam in de parkeergarage en de 20 kleinere woningen krijgen allemaal 1 parkeerplaats op naam in de parkeergarage. De resterende parkeervraag wordt opgelost in de buitenruimte om het gebouw heen. Hoeveel parkeerplaatsen moet de ontwikkelaar op maaiveld aanleggen om te voorzien in een sluitende parkeerbalans?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft de realisatie van woningen in zone B en niet nabij een HOV-halte.

Voor de 20 grotere woningen (160 m²) geldt in principe een norm van 1,85 waarvan 1,70 voor bewoners en 0,15 voor bezoekers. In dit geval moet de norm echter worden bijgesteld. Iedere woning krijgt immers 2 parkeerplaatsen per woning toegewezen. Het bewonersdeel bedraagt daarmee 2,0 en daarbovenop komt het bezoekersdeel (0,15) dus de totale norm bedraagt voor deze woningen 2,15 pp/woning.

Voor de 20 woningen van 110 m² geldt een parkeernorm van 1,65 waarvan 1,50 voor bewoners en 0,15 voor bezoekers.

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt dan: $20 \cdot 2,15 + 20 \cdot 1,65 = 76,0$ parkeerplaatsen.

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers. De toegewezen parkeerplaatsen in de garage komen niet in aanmerking voor dubbelgebruik.

Voor de overige plaatsen gelden de volgende aanwezigheidspercentages.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woning, bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woning, bezoek	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

De berekening is dan als volgt.

	<i>normatieve vraag</i>	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners 2 pp vast	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Bewoners 1 pp vast	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
Bewoners overig	10,0	6,0	6,0	9,0	10,0	8,0	7,0	7,0	7,5	8,0	7,5
Bezoek	6,0	2,4	3,0	4,5	0,0	4,2	3,6	6,0	6,0	6,0	5,4
	76,0	68,4	69,0	73,5	70,0	72,2	70,6	73,0	73,5	74,0	72,9

Toelichting:

- De grotere woningen krijgen elk 2 pp toegewezen. Deze worden "vastgezet".
- De kleinere woningen krijgen elk 1 pp toegewezen. Deze worden ook "vastgezet".
- Het overige deel van de bewonersvraag staat daaronder. Deze plaatsen zijn niet toegewezen en deze worden dus wel doorberekend met de geldende aanwezigheidspercentages. Dit aantal bedraagt normatief 10,0 pp: parkeernorm van 1,5 voor bewoners minus 1,0 toegewezen pp is 0,5 pp per woning voor de 20 kleinere woningen.
- Vervolgens de bezoekers: 40 woningen keer 0,15 is 6,0 pp.

Hieruit blijkt dat de zaterdagavond het drukste en maatgevende moment is. Er zijn dan 74,0 parkeerplaatsen nodig. De parkeereis bedraagt dus 74 parkeerplaatsen.

Voorbeeld 4 – salderen (waarbij de maatgevende momenten van de oude en nieuwe situatie gelijk zijn)

De eigenaar van een verouderd appartementengebouw is voornemens het gebouw te slopen en op het perceel een aantal grondgebonden woningen te realiseren. Op het perceel zijn naast het gebouw 9 parkeerplaatsen aanwezig. Het betreft 18 appartementen van 70 m² GBO. Deze waren tot 3 jaar geleden bewoond en staan sindsdien leeg. Ontwikkelaar geeft aan dat in de oude situatie een deel van de parkeervraag werd opgevangen in de openbare ruimte buiten het kavel. Hij dient een plan in met 10 grondgebonden woningen van elk ca. 110 m² GBO (2 rijtjes van 5 woningen). Het betreft een ontwikkeling in Zone A. Hoeveel parkeerplaatsen dient de initiatiefnemer op het perceel te realiseren?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft een ontwikkeling in Zone A. Omdat er sprake is van salderen (de parkeervraag van de vorige situatie werd deels in de openbare ruimte opgevangen) wordt de parkeereis van zowel de nieuwe als de oude situatie bepaald.

- Voor de 10 nieuwe grondgebonden woningen geldt een parkeernorm van 1,20, waarvan 1,10 bewonersdeel en 0,10 voor bezoek
- Voor de 18 oude appartementen geldt een parkeernorm van 0,80 waarvan 0,70 bewonersdeel en 0,10 bezoekersdeel.

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe woningen bedraagt: $10 * 1,20 = 12,0$ pp
De normatieve parkeerbehoefte van de oude woningen bedraagt: $18 * 0,80 = 14,4$ pp

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers

De volgende aanwezigheidspercentages zijn van toepassing.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woning, bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woning, bezoek	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

De doorrekening wordt gemaakt voor de nieuwe en de oude situatie.

Nieuwe situatie, 10 grondgebonden woningen:

	<i>normatieve vraag</i>	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	11,0	6,6	6,6	9,9	11,0	8,8	7,7	7,7	8,3	8,8	8,3
Bezoek	1,0	0,4	0,5	0,8	0,0	0,7	0,6	1,0	1,0	1,0	0,9
	12,0	7,0	7,1	10,7	11,0	9,5	8,3	8,7	9,3	9,8	9,2

Oude situatie, 18 appartementen

	<i>normatieve vraag</i>	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	12,6	7,6	7,6	11,3	12,6	10,1	8,8	8,8	9,5	10,1	9,5
Bezoek	1,8	0,7	0,9	1,4	0,0	1,3	1,1	1,8	1,8	1,8	1,6
	14,4	8,3	8,5	12,6	12,6	11,3	9,9	10,6	11,3	11,9	11,1

Voor de nieuwe ontwikkeling geldt dat de werkdagnacht het maatgevende moment is. Er zijn dan 11,0 parkeerplaatsen nodig.

Voor de oude situatie was de werkdagavond maatgevend, met 12,6 parkeerplaatsen en dus een parkeereis van 13 parkeerplaatsen.

Stap 4: verlaging van de parkeereis op basis van saldering

In deze situatie mag er worden gesaldeer. Immers: een deel van de parkeereis van de oude situatie werd opgevangen in de openbare ruimte. Het laatste legale gebruik is minder dan 5 jaar geleden.

In de oude situatie bedroeg de parkeereis 13 parkeerplaatsen. Hiervan lagen er 9 op het terrein en de overige 4 werden dus opgelost in de openbare ruimte. Deze 4 parkeerplaatsen mogen worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling. De verlaagde parkeereis bedraagt daarmee: $11 - 4 = 7$ parkeerplaatsen, die op het eigen terrein moeten worden aangelegd.

Voorbeeld 5 – salderen (waarbij de maatgevende momenten van de oude en nieuwe situatie niet gelijk zijn)

De eigenaar van een verouderd bedrijfsverzamelgebouw is voornemens het gebouw te slopen en op het perceel een aantal grondgebonden woningen te realiseren. Op het perceel zijn geen parkeerplaatsen aanwezig. Het betreft een gebouw van 1.600 m² BVO. Dit was tot 3 jaar geleden in gebruik en staat sindsdien leeg.

Hij dient een plan in met 10 grondgebonden woningen van elk ca. 110 m² GBO (2 rijtjes van 5 woningen). Ontwikkelaar geeft aan dat in de oude situatie een deel van de parkeervraag van het kantoor werd opgevangen in de openbare ruimte buiten het kavel en dat hij daarom niet de volledige parkeereis van de nieuwe ontwikkeling op het eigen terrein hoeft te realiseren.

Het betreft een ontwikkeling in Zone A en het kantoor staat aan de rand van een woonbuurt. Overdag is een deel van de bewoners niet thuis en is er restcapaciteit in de buurt. Echter, in de avonden en nachten is de parkeerdruk hoog en ligt deze boven de 90%. Kan er in deze situatie worden gesaldeerd en hoeveel bedraagt dan de parkeereis?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft een ontwikkeling in Zone A. Omdat er mogelijk sprake is van salderen (de parkeervraag van de vorige situatie werd deels in de openbare ruimte opgevangen) wordt de parkeereis van zowel de nieuwe als de oude situatie bepaald.

- Voor de 10 nieuwe grondgebonden woningen geldt een parkeernorm van 1,2, waarvan 1,1 bewonersdeel en 0,1 voor bezoek
- Voor het oude bedrijfsgebouw geldt een parkeernorm van 0,9 per 100 m² BVO.

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe woningen bedraagt: $10 \cdot 1,2 = 12,0$ pp

De normatieve parkeerbehoefte van het oude gebouw bedraagt: $1.600/100 \cdot 0,9 = 14,4$ pp

De normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe situatie is daarmee lager dan van de oude situatie.

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. De volgende aanwezigheidspercentages zijn van toepassing.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woning, bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woning, bezoek	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%

De doorrekening wordt gemaakt voor de nieuwe en de oude situatie.

Nieuwe situatie, 10 grondgebonden woningen:

	<i>normatieve vraag</i>	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	11,0	6,6	6,6	9,9	11,0	8,8	7,7	7,7	8,3	8,8	8,3
Bezoek	1,0	0,4	0,5	0,8	0,0	0,7	0,6	1,0	1,0	1,0	0,9
	12,0	7,0	7,1	10,7	11,0	9,5	8,3	8,7	9,3	9,8	9,2

De oude situatie, met 1.600 m2 BVO bedrijfsgebouw:

	<i>normatieve vraag</i>	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bedrijf	14,4	14,4	14,4	0,7	0,0	0,7	8,6	0,0	0,0	0,0	0,0

Voor de nieuwe ontwikkeling geldt dat de werkdagnacht het maatgevende moment is. Er zijn dan $11,0 = 11$ parkeerplaatsen nodig.

Voor de oude situatie zijn de werkdagochtend en -middag maatgevend, met 14,4 parkeerplaatsen en dus een parkeereis van 15 parkeerplaatsen.

Stap 4: verlaging van de parkeereis op basis van saldering

Bij salderen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages, omdat het maatgevende moment van de oude en nieuwe situatie op verschillende momenten kan liggen. De parkeervraag van de oude situatie wordt afgetrokken van de nieuwe ontwikkeling voor elk van de momenten.

	<i>normatieve vraag</i>	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop-avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen	12,0	7,0	7,1	10,7	11,0	9,5	8,3	8,7	9,3	9,8	9,2
Bedrijf	14,4	14,4	14,4	0,72	0	0,72	8,64	0	0	0	0
Verschil	-2,4	-7,4	-7,3	9,9	11,0	8,8	-0,3	8,7	9,3	9,8	9,2

Op basis daarvan is de conclusie dat saldering in dit geval niet leidt tot verlaging van de parkeereis. De oude functie heeft immers overdag op werkdagen een parkeervraag maar niet gedurende de nacht. De nieuwe ontwikkeling van woningen zal juist in de avonden en nacht leiden tot een parkeervraag. Uit de tabel blijkt dat de werkdagnacht het drukste en maatgevende moment blijft en de parkeereis 11 parkeerplaatsen bedraagt, die op het eigen terrein bij de ontwikkeling moeten worden gerealiseerd.

De ontwikkeling ligt aan de rand van een woonwijk met een hoge parkeerdruk. Er is dus geen restruimte in de avonden en nachten om de extra parkeerbehoefte van de nieuwe woningen hier op te vangen.

Voorbeeld 6 – parkeren bij een basisschool, inclusief halen en brengen

Onderdeel van een gebiedsontwikkeling is de vestiging van een nieuwe basisschool. Het betreft een reguliere basisschool met acht groepen. Er is een prognose opgesteld van de verwachte leerlingaantallen. Er wordt uitgegaan van een maximale omvang van 24 kinderen per groep. De ontwikkeling vindt plaats in zone A. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig voor het personeel en hoeveel plaatsen voor het halen en brengen van de kinderen (Kiss&Ride)?

Stap 1: bepalen van de toe te passen normen

Het betreft een ontwikkeling in Zone A. De parkeernorm voor een basisschool is 0,7 parkeerplaats per leslokaal. Zoals beschreven bij de betreffende normen in hoofdstuk 5 is deze parkeernorm alleen voor het parkeren van personeel.

Stap 2. Bepalen van de parkeereis voor personeel

De nieuwe school krijgt acht lokalen. De parkeereis voor personeel bedraagt daarmee:
 $0,7 * 8 = 5,6 = 6$ parkeerplaatsen.

Stap 3. Bepalen van het aantal benodigde plaatsen voor Kiss&Ride

Voor het bepalen van het aantal plaatsen voor Kiss&Ride gelden de rekenregels zoals opgenomen in hoofdstuk 5. De formule is als volgt:

*Aantal leerlingen * % leerlingen met de auto * reductiefactor parkeerduur * reductiefactor aantal kinderen per auto*

Voor alle groepen geldt een maximum van 24 kinderen. Hiermee wordt gerekend. Mogelijk zijn de groepen (eerst) kleiner, maar het gaat om wat met de ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt.

Het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald is een variabele binnen de rekenregels. Dit percentage hangt sterk samen met de stedelijkheid, de afstand naar school en de doelgroep. In dit geval betreft het een reguliere basisschool en er zijn geen ervaringscijfers bekend. Daarom wordt uitgegaan van een waarde in het midden van de bandbreedte.

Voor de reductiefactor parkeerduur geldt:
0,50 voor groepen 1 t/m 3 en 0,25 voor groepen 4 t/m 8

Voor de reductiefactor kinderen/auto geldt:
0,75 voor groepen 1 t/m 3 en 0,85 voor groepen 4 t/m 8

Voor groep 1 t/m 3 is de formule dan: $24 \text{ II} * 45\% \text{ met auto} * 0,50 * 0,75 = 4,1 \text{ pp /groep}$
En voor groep 4 t/m 8: $24 \text{ II} * 20\% \text{ met auto} * 0,25 * 0,85 = 1,0 \text{ pp /groep}$

Voor de hele school zijn dan nodig voor halen en brengen: $(3 * 4,1) + (5 * 1,0) = 17,3$, ofwel afgerond 18 parkeerplaatsen. Samen met de parkeerplaatsen voor het personeel dus 24 parkeerplaatsen.

Als de ontwikkeling van de school onderdeel is van een grotere gebiedsontwikkeling met bijvoorbeeld woningen, kan aanvullend een berekening worden gemaakt van de parkeervraag per moment, rekening houdend met dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die 's avonds en 's nacht worden gebruikt door de bewoners zijn voor een deel overdag beschikbaar voor de school. Daar is in dit voorbeeld geen rekening mee gehouden.

Voorbeeld 7 – correctiefactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein

Een ontwikkelaar ontwikkelt op een vrije kavel 20 grondgebonden eengezinswoningen; twee rijen van elk 10 woningen. Het betreft een ontwikkeling in zone B, niet op loopafstand van een HOV-halte. Elke woning krijgt op het eigen terrein een eigen oprit met ruimte voor het parkeren van één auto. De rest van de parkeervraag wordt ingevuld met openbare parkeervakken langs de straat. Hoeveel openbare parkeervakken moeten er worden aangelegd om te komen tot een sluitende parkeerbalans?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft een ontwikkeling in zone B en er geldt geen korting op de parkeernorm in relatie tot HOV. De parkeernorm voor een tussen-/hoekwoning bedraagt dan 1,75 (waarvan 1,6 bewonersdeel en 0,15 voor bezoek).

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt: $20 * 1,75 = 35,0$ parkeerplaatsen.

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers.

Er zijn in dit geval twee factoren waarmee rekening moet worden gehouden:

- De correctiefactor voor de parkeerplaats op eigen terrein moet worden meegenomen in de berekening (zie paragraaf 3.7). Voor een enkele oprit zonder garage, waarvan hier sprake is, geldt een correctiefactor van 0,8.
- De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik en moeten daarmee worden "vastgezet" in de berekening van de parkeereis. Zie ook rekenvoorbeeld 2.

De volgende aanwezigheidspercentages zijn van toepassing.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woning, bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woning, bezoek	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

De berekening van de parkeereis is dan als volgt.

	<i>normatieve vraag</i>	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners vaste plek	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0
Bewoners overig	16,0	9,6	9,6	14,4	16,0	12,8	11,2	11,2	12,0	12,8	12,0
Bezoek	3,0	1,2	1,5	2,3	0,0	2,1	1,8	3,0	3,0	3,0	2,7
	35,0	26,8	27,1	32,7	32,0	30,9	29,0	30,2	31,0	31,8	30,7

Toelichting:

- Het totale normatieve bewonersdeel bedraagt 32,0 pp ($20 * 1,6$). De 20 pp op eigen terrein tellen als 16,0 (correctiefactor 0,8) en deze worden vastgezet.
- De overige 16,0 pp van het bewonersdeel zijn openbare parkeerplaatsen en deze worden vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages.
- Het normatieve bezoekersdeel bedraagt 3,0 ($20 * 0,15$) pp en deze worden vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages.

Hieruit blijkt dat de werkdagavond het drukste en maatgevende moment is. Er zijn dan 32,7 parkeerplaatsen nodig. De parkeereis bedraagt dus 33 parkeerplaatsen.

Stap 4: Bepalen van de aanbodzijde en opstellen van de parkeerbalans

De aanbodzijde bestaat uit de parkeerplaatsen op eigen terrein en uit de openbare parkeerplaatsen in de straat.

De 20 parkeerplaatsen op eigen terrein tellen als 16 parkeerplaatsen, rekening houdend met de correctiefactor van 0,8. In de straat zijn dan nodig: $33 - 16 = 17$ parkeerplaatsen. In dat geval is het aanbod gelijk aan de parkeereis en is er sprake van een sluitende parkeerbalans.

Bijlage 5 - Kwaliteitseisen fietsenstalling

Inleiding

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

De Leidraad Fietsparkeren van het CROW (publicatie 291) gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor stallingen. De Capelse kwaliteitseisen zijn gebaseerd op deze leidraad.

Toegankelijkheid

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

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en);
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming;
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd;
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle voertuigen waarvoor de stalling bedoeld is: fietsen (waaronder elektrische fietsen, fietsen met krat, fietsen met afwijkende maten), scooters, scootmobielen en bakfietsen;
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 1:20, indien het te overbruggen hoogteverschil groter is dan 0,5 meter; een trap heeft een aantrede van 500 of 600 mm en een optrede van 210 mm. De breedte van de treden is altijd minimaal 800 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waarin ook scooters, scootmobielen en/of bakfietsen gestald worden, kan geen trap worden toegepast (in ieder geval niet uitsluitend). Het hellingspercentage blijft hierbij echter 1:20 bij een te overbruggen hoogteverschil dat groter is dan 0,5 meter en/of dient zodanig te zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden;
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
- Alle deuren tussen de openbare ruimte via welke de stalling wordt bereikt om te stallen en de stalling zelf, zijn zelfsluitende deuren, voorzien van een elektrische deuropener.
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat zij kleiner en minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage en de hoogte van de trap en knoppen/kaartlezers.

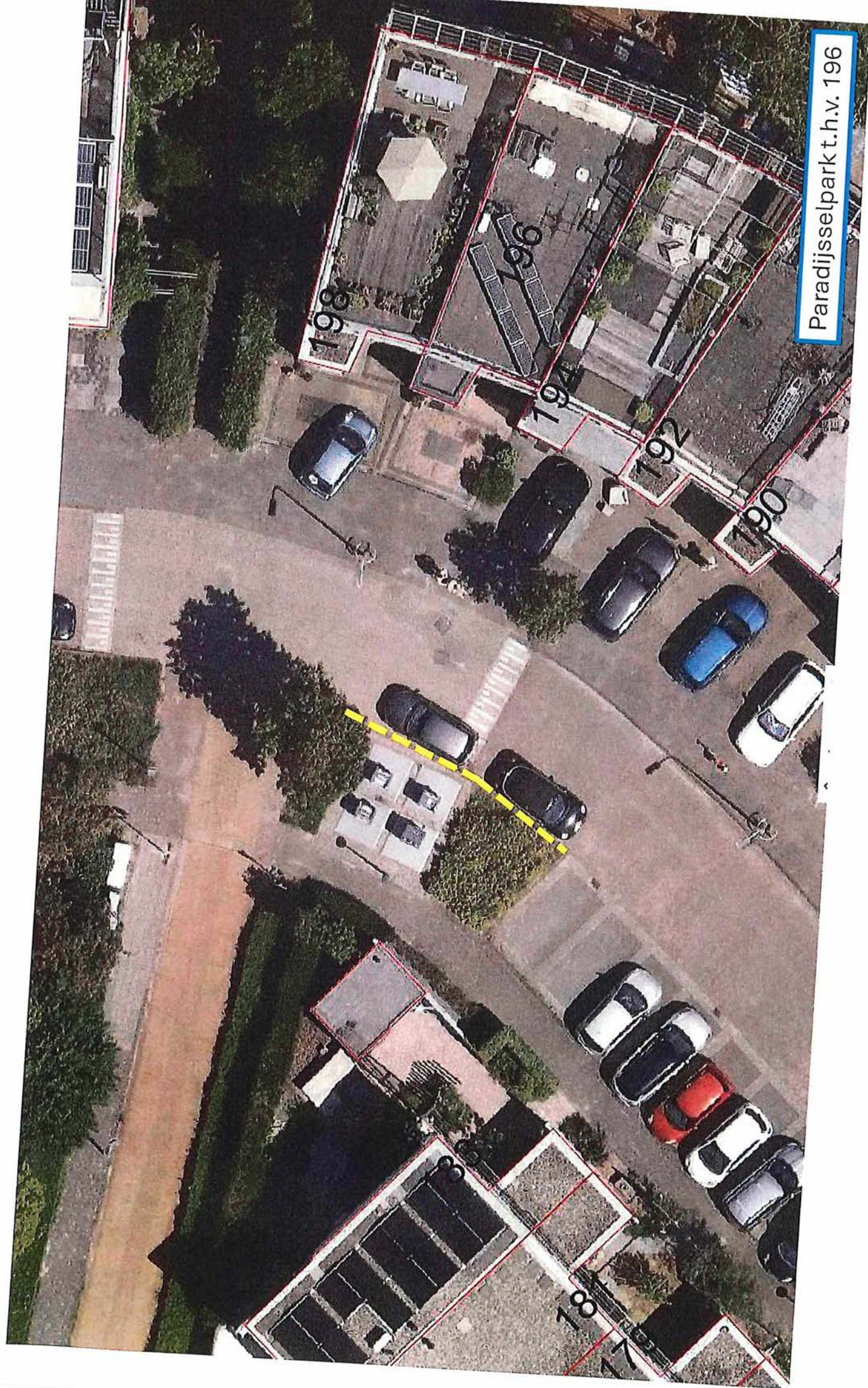
Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en een goed bruikbare stalling zijn de volgende:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld;
- Binnen en vanuit de stalling naar de bijbehorende bestemming is er een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling;
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting, bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden;
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren;
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm;
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen;
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten en bakfietsen, scooters en scootmobielen:
 - Minimaal 10% van de plaatsen is geschikt voor scootmobielen, bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten. Hiervoor dient een parkeervak beschikbaar te zijn van ten minste 1200 mm breed en 2500 mm lang. Al deze plaatsen dienen te zijn voorzien van een elektrische oplaadgelegenheid.
 - minimaal 20% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard rek passen (bijvoorbeeld door krat/mand) (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem, waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers: minimaal 30% van de parkeerplaatsen is voorzien van een oplaadgelegenheid. Uitbreiding naar een oplaadgelegenheid voor alle parkeerplaatsen moet mogelijk zijn met het oog op een groeiend aandeel elektrische fietsen.
- Hierbuiten vallen de grote vakken (10% van de plaatsen) voor grote voertuigen, zoals hierboven genoemd, die alle voorzien moeten zijn van een elektrische oplaadgelegenheid.
- De fietsenstalling heeft een verlichtingsinstallatie die een op een vloer of een hellingbaan gemeten verlichtingssterkte kan geven van ten minste 1 lux.

Stallingen waarin scooters, elektrische (bak)fietsen en/of scootmobielen worden gestald dienen te voldoen aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften met betrekking tot ventilatie, brandveiligheid en vloerafdichting. Stallingen zijn niet voor het parkeren van motorfietsen.

Paradijsselpark t.h.v. 196





Paradijsselpark t.h.v. 222

Onderstaand de locaties waar de kraanchauffeurs vaak hinder ondervinden bij het ledigen van de containers

Bij het inrijden van de Kerklaan/Pluivierstraat

Capelle aan den IJssel ▼

G

Adress	Reden
alkelaan 22	
Paradijsepark 196	
Paradijsepark 228	
Pieter Mondriaanrade	
Eilandeweg 12	
Brucknerstraat 51	
Admiraal Ieffrichweg	voor de bovengrondse
Capelseweg 118	
bel tasmaanstraat kortenaerstraat	
Merelhoven 102	
Merelhoven 20	
Merellaan 268/284	
Merellaan 220/ 246	
Valeriusrondeel 629	auto's blokkeer de ingang richting de og
Valeriusrondeel 506	auto's blokkeer de ingang richting de og
Kerklaan 85	auto's die slecht is parkeer maak het moeilijk om naar binnen te rijden
m harentzstraat (achter patat zaak)	moelijk om binnen te rijden

Met vriendelijke groet,

N.V. IRADO | 
 Fokkerstraat 550 | Teamleider Inzameling (op donderdag afwezig)
 3125 BE Schiedam | telefoon
 Postbus 58 | 
 3100 AB Schiedam | e-mail
www.irado.nl | 

Compleet naar wens

 irado

Verweerschrift parkeerverbod Paradijsselpark

Van : Team Mobiliteit (Mark de Vries)

Aan : Bezwaarcommissie

Dd : 17 oktober 2025

Inleiding

Op 13 augustus 2025 is het verkeersbesluit gepubliceerd met daarin een parkeerverbod nabij afvalcontainer op dertien locaties, waaronder op de locatie ter hoogte van Paradijsselpark 196 en 222. Mevrouw [REDACTED] heeft hier haar bezwaar kenbaar gemaakt bij de gemeente op 27 augustus 2025.

Hoofdpijnen bezwaarmaker

Mevrouw [REDACTED] geeft in haar bezwaar aan dat vuilniswagens de afvalcontainers ook kunnen legen als er auto voor de containers staan geparkeerd. Daarnaast geeft mevrouw [REDACTED] aan dat er in de straat een tekort aan parkeerplaatsen is. Door het parkeerverbod gaan er parkeerplaatsen verloren en komt de mogelijkheid om de auto te parkeren verder onder druk.

Verkeersbesluit parkeerverbod nabij afvalcontainers

De afvalinzamelaar van gemeente Capelle aan den IJssel (Irado) heeft aangegeven dat zij op sommige locaties de afvalcontainers niet kunnen legen door geparkeerde auto's. De afvalcontainers in Capelle aan den IJssel zijn uitgerust met een sensor wanneer ze vol zijn. De vuilniswagen komt dan ook niet op gezette tijden, maar kan op ieder moment van de dag komen en zelfs 's avonds. Ook op zaterdag worden afvalcontainers geleegd en tijdens feestdagen is het niet ongevoerd dat er ook afvalcontainers op de feestdagen of op zondag worden geleegd.

Het is belangrijk dat een volle container zo snel mogelijk geleegd dient te worden. Wanneer de container niet spoedig geleegd kan worden, omdat er structureel geparkeerde auto's staan dan kunnen bewoners hun afval niet meer kwijt. Vaak nemen bewoners de volle vuilniszak niet meer mee naar huis, maar zetten hun zak naast de volle container. Dit is niet alleen extra werk voor de afvalinzamelaar, het zorgt ook voor ongedierte. Losse vuilniszakken worden opengemaakt door vogels, katten en ratten. De losse vuilniszakken gaan ook zorgen voor een (grotere) rattenplaag in de buurt. Vanuit hygiëne en leefbaarheid is het dus heel belangrijk dat afvalcontainer zo snel mogelijk geleegd worden als deze vol zijn.

Gemeente Capelle aan den IJssel is terughoudend met parkeerverboden nabij afvalcontainers, omdat een afvalcontainer slechts enkele keren per week wordt geleegd. De maatregel zelf is permanent geldig en daardoor verhoudingsgewijs een zware maatregel. Om deze reden wil gemeente Capelle aan den IJssel dit soort maatregelen alleen nemen locaties waar parkeren bij de afvalcontainers structureel gebeurt. Irado is gevraagd om een lijst te maken van locaties waar het probleem met de geparkeerde auto's structureel speelt.

Containers legen als er een auto voor staat

Mevrouw [REDACTED] geeft aan in haar bezwaar dat vuilniswagens ook de containers kunnen legen als er geparkeerde auto's staan. Dit is inderdaad technisch haalbaar. Echter zijn de ondergrondse afvalcontainers niet waterdicht. Tijdens het liften van de afvalcontainers lekken de containers vaak. Dit is niet alleen vies water, maar hier kunnen ook vetten, verfresten of zelfs kleine materialen zoals steentjes tussen zitten. Als de containers over een auto worden getild dan lekken de afvalcontainers op de geparkeerde auto, waarbij vies water het minst erge is wat er op de geparkeerde auto kan vallen. De kans op schade van de auto is wel degelijk aanwezig. Vandaar dat er altijd geprobeerd wordt om niet over geparkeerde auto's te tillen. Op het Paradijsselpark is dit niet te voorkomen, omdat het probleem met de geparkeerde auto's structureel is.

Aantal parkeerplaatsen

Volgens mevrouw [REDACTED] is de parkeerdruk in het Paradijsselpark zo hoog dat er geen parkeerplaatsen kunnen verdwijnen op deze locaties. De gemeente erkent dat er een hoge parkeerdruk is op de locatie waar de afvalcontainers staan. Echter is het niet overal even druk in het

Paradijsselpark. Even verderop zijn nog parkeerplaatsen zoals in onderstaande afbeelding te zien is. Gemeente Capelle aan den IJssel kan niemand een openbare parkeerplaats voor de deur garanderen. Om deze reden werkt gemeente Capelle aan den IJssel met acceptabele loopafstanden. Deze acceptabele loopafstanden zijn opgenomen in Parkeerbeleid 2023 en Parkeernormen 2025. Voor de eerste auto geldt een acceptabele loopafstand van 100 meter en voor de tweede auto en voor het bezoek geldt een acceptabele loopafstand van 200 meter. Mevrouw [REDACTED] heeft een woning met een oprit en een garage. De acceptabele loopafstand van 100 meter geldt voor mevrouw [REDACTED] niet, omdat de eerste auto in de garage of op de oprit kan staan. Binnen een afstand van 200 meter is er altijd wel een parkeerplaats te vinden vanaf de woning van mevrouw [REDACTED].



Afbeelding: Parkeerdruk (nacht sept. 2022) in de omgeving van Paradijsselpark 200

De belijning van het parkeerverbod is circa twaalf meter tussen het Waddenpad en de parkeerplaatsen ter hoogte van Paradijsselpark 190. Er mag al niet binnen vijf meter van een kruispunt geparkeerd worden ([artikel 24](#) lid 1a van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990) en de aansluiting van het Waddenpad op het Paradijsselpark is een kruispunt. Dit houdt in dat het parkeerverbod slechts zeven meter langer is dan de bestaande regelgeving. Effectief kost dit parkeerverbod slechts één parkeerplaats op deze locatie en één parkeerplaats ter hoogte van Paradijsselpark 226. Ook bij deze containeropstelplaats verdwijnt er effectief één parkeerplaats, omdat ook deze locatie vlak bij een kruispunt ligt.

Advies politie

De verkeersadviseur van de politie heeft op 29 juli 2025 geadviseerd op het verkeersbesluit parkeerverboden bij afvalcontainers in Capelle aan den IJssel. Dit is overigens een ongevraagd advies, volgens [artikel 24](#) van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer hoeft er alleen overleg met de politie plaats te vinden. Het advies van de politie geeft aan dat dit overleg heeft plaatsgevonden. De verkeersadviseur heeft in het advies aangegeven wel bezwaar te hebben tegen dit verkeersbesluit. De reden van het bezwaar bestaat uit drie componenten.

- De politie is van mening dat ieder verkeersbesluit op verkeersveiligheid gebaseerd moet zijn. Hier is gemeente Capelle aan den IJssel het niet eens met de mening van de politie. Vanuit doorstroming, milieu en leefbaarheid kunnen ook verkeersbesluiten genomen. Verlaging van de snelheid op snelwegen, maar ook op wegen binnen de bebouwde kom is hier een goed voorbeeld van.
- De politie is van mening dat er infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden om het parkeren voor containers tegen te kunnen gaan. Hier heeft de politie deels gelijk in. Er kan een versmalling ter hoogte van de afvalcontainers aangebracht worden, waarin auto's niet kunnen parkeren. Echter werkt deze oplossing toch niet goed bij containeropstelplaatsen. Er staat hier geregeld een vuilniswagen de containers te legen. Dit duurt slechts enkele minuten, maar de vuilniswagen blokkeert dan wel de versmalling. Dit zorgt niet alleen voor irritatie bij het wegverkeer, maar ook bij calamiteiten kan dit zorgelijk zijn. Als er op het

moment van het legen een ambulance met spoed langs moet dan moet deze eerst wachten, totdat de vuilniswagen alles in getrokken heeft om de doorgang vrij te geven.

- De derde reden zien wij als werkelijke reden van de politie om negatief te adviseren. Bij een positief advies van de politie meent de politie dat zij een handhavende taak erbij krijgen. De politie heeft veel bevoegdheden en zij hebben qua tijd veel moeite om haar verkeershandhavende taken te kunnen uitvoeren. Om deze reden zien wij dat Handhaving steeds meer taken van de politie overneemt op gebied van verkeershandhaving.

Het handhaven op parkeerverboden gebeurt al bijna geheel door de gemeentelijke handhavers. De politie controleert hier zelden op. Gemeente Capelle aan den IJssel heeft mondeling aan Handhaving gevraagd of zij kunnen handhaven op deze maatregel als er een auto fout staat geparkeerd. Handhaving heeft toegezegd hierop te kunnen handhaven. Gemeente Capelle aan den IJssel hecht meer waarde aan de toezegging van Handhaving dan het advies van de politie, omdat Handhaving de partij is die de verkeersmaatregel gaat handhaven.

Conclusie

Het college van gemeente Capelle aan den IJssel is van mening dat het bezwaar van mevrouw [REDACTED] ongegrond is. De afvalcontainers in het Paradijssepark kunnen niet zonder schade/vervuiling geleege worden als hier geparkeerde auto's staan. De parkeerdruk bij de afvalcontainers is hoog, maar er zijn voldoende parkeerplaatsen op een acceptabele loopafstanden om deze twee verloren parkeergelegenheden op te kunnen vangen. Gemeente Capelle aan den IJssel vraagt de bezwaarcommissie om het bezwaar van mevrouw [REDACTED] ongegrond te verklaren.



Verweerschrift parkeerverbod Paradijsselpark

Van : Team Mobiliteit (Mark de Vries)
Aan : Bezwaarcommissie
Dd : 17 oktober 2025

Inleiding

Op 13 augustus 2025 is het verkeersbesluit gepubliceerd met daarin een parkeerverbod nabij afvalcontainer op dertien locaties, waaronder op de locatie ter hoogte van Paradijsselpark 196 en 222. De heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] hebben samen met de heer [REDACTED] hier hun bezwaar kenbaar gemaakt bij de gemeente op 12 september 2025. Aangezien het twee adressen zijn, worden er ook twee identieke verweerschriften opgesteld voor hetzelfde bezwaar.

Hoofdpijnen bezwaarmaker

De heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] geven in hun bezwaar aan dat vuilniswagens de afvalcontainers ook kunnen legen als er auto voor de containers staan geparkeerd. Daarnaast geven de heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] aan dat er in de straat een tekort aan parkeerplaatsen is. Door het disproportionele parkeerverbod gaan er parkeerplaatsen verloren en komt de mogelijkheid om de auto te parkeren verder onder druk. Daarnaast geven de heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] aan dat de burens met een eigen oprit daar niet altijd gebruik van maken.

Verkeersbesluit parkeerverbod nabij afvalcontainers

De afvalinzamelaar van gemeente Capelle aan den IJssel (Irado) heeft aangegeven dat zij op sommige locaties de afvalcontainers niet kunnen legen door geparkeerde auto's. De afvalcontainers in Capelle aan den IJssel zijn uitgerust met een sensor wanneer ze vol zijn. De vuilniswagen komt dan ook niet op gezette tijden, maar kan op ieder moment van de dag komen en zelfs 's avonds. Ook op zaterdag worden afvalcontainers geleegd en tijdens feestdagen is het niet ongevoerd dat er ook afvalcontainers op de feestdagen of op zondag worden geleegd. Een parkeerverbod met venstertijden, zodat er 's avonds wel geparkeerd kan worden is door deze brede tijden van het legen van de containers niet mogelijk.

Het is belangrijk dat een volle container zo snel mogelijk geleegd dient te worden. Wanneer de container niet spoedig geleegd kan worden, omdat er structureel geparkeerde auto's staan dan kunnen bewoners hun afval niet meer kwijt. Vaak nemen bewoners de volle vuilniszak niet meer mee naar huis, maar zetten hun zak naast de volle container. Dit is niet alleen extra werk voor de afvalinzamelaar, het zorgt ook voor ongedierte. Losse vuilniszakken worden opengemaakt door vogels, katten en ratten. De losse vuilniszakken gaan ook zorgen voor een (grotere) rattenplaag in de buurt. Vanuit hygiëne en leefbaarheid is het dus heel belangrijk dat afvalcontainer zo snel mogelijk geleegd worden als deze vol zijn.

Gemeente Capelle aan den IJssel is terughoudend met parkeerverboden nabij afvalcontainers, omdat een afvalcontainer slechts enkele keren per week wordt geleegd. De maatregel zelf is permanent geldig en daardoor verhoudingsgewijs een zware maatregel. Om deze reden wil gemeente Capelle aan den IJssel dit soort maatregelen alleen nemen locaties waar parkeren bij de afvalcontainers structureel gebeurt. Irado is gevraagd om een lijst te maken van locaties waar het probleem met de geparkeerde auto's structureel speelt.

Containers legen als er een auto voor staat

De heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] geven aan in hun bezwaar dat vuilniswagens ook de containers kunnen legen als er geparkeerde auto's staan. Dit is inderdaad technisch haalbaar. Echter zijn de ondergrondse afvalcontainers niet waterdicht. Tijdens het liften van de afvalcontainers lekken de containers vaak. Dit is niet alleen vies water, maar hier kunnen ook vetten, verfromten of zelfs kleine materialen zoals steentjes tussen zitten. Als de containers over een auto worden getild dan lekken de afvalcontainers op de geparkeerde auto, waarbij vies water het minst erge is wat er op de geparkeerde auto kan vallen. De kans op schade van de auto is wel degelijk aanwezig. Vandaar dat er altijd geprobeerd wordt om niet over geparkeerde auto's te tillen. Op het Paradijsselpark is dit niet te voorkomen, omdat het probleem met de geparkeerde auto's structureel is.

Aantal parkeerplaatsen

Volgens de heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] is de parkeerdruk in het Paradijssepark zo hoog dat er geen parkeerplaatsen kunnen verdwijnen op deze locaties. De gemeente erkent dat er een hoge parkeerdruk is op de locatie waar de afvalcontainers staan. Echter is het niet overal even druk in het Paradijssepark. Even verderop zijn nog parkeerplaatsen beschikbaar zoals in onderstaande afbeelding te zien is. Gemeente Capelle aan den IJssel kan niemand een openbare parkeerplaats voor de deur garanderen. Om deze reden werkt gemeente Capelle aan den IJssel met acceptabele loopafstanden. Deze acceptabele loopafstanden zijn opgenomen in Parkeerbeleid 2023 en Parkeernormen 2025. Voor de eerste auto geldt een acceptabele loopafstand van 100 meter en voor de tweede auto en voor het bezoek geldt een acceptabele loopafstand van 200 meter. De heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] wonen aan het einde van het Paradijssepark en hier is de parkeerdruk lager dan in het midden van het Paradijssepark. Binnen een acceptabele loopafstand is er altijd wel een parkeerplaats te vinden vanaf de woning van de heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED].



Afbeelding: Parkeerdruk (nacht sept. 2022) in de omgeving van Paradijssepark 193

De belijning van het parkeerverbod is circa dertien meter tussen het hofje van nummers 195 t/m 233 en de parkeerplaatsen ter hoogte van Paradijssepark 222. Er mag al niet binnen vijf meter van een kruispunt geparkeerd worden ([artikel 24](#) lid 1a van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990) en de aansluiting van het hofje 195 t/m 233 op het Paradijssepark is een kruispunt. Dit houdt in dat het parkeerverbod slechts acht meter langer is dan de bestaande regelgeving. Effectief kost dit parkeerverbod slechts één parkeerplaats op deze locatie en één parkeerplaats ter hoogte van Paradijssepark 188. Ook bij deze containeropstelplaats verdwijnt er effectief één parkeerplaats, omdat ook deze locatie vlak bij een kruispunt ligt.

Advies politie

De verkeersadviseur van de politie heeft op 29 juli 2025 geadviseerd op het verkeersbesluit parkeerverboden bij afvalcontainers in Capelle aan den IJssel. Dit is overigens een ongevraagd advies, volgens [artikel 24](#) van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer hoeft er alleen overleg met de politie plaats te vinden. Het advies van de politie geeft aan dat dit overleg heeft plaatsgevonden. De verkeersadviseur heeft in het advies aangegeven wel bezwaar te hebben tegen dit verkeersbesluit. De reden van het bezwaar bestaat uit drie componenten.

- De politie is van mening dat ieder verkeersbesluit op verkeersveiligheid gebaseerd moet zijn. Hier is gemeente Capelle aan den IJssel het niet eens met de mening van de politie. Vanuit doorstroming, milieu en leefbaarheid kunnen ook verkeersbesluiten genomen. Verlaging van de snelheid op snelwegen, maar ook op wegen binnen de bebouwde kom is hier een goed voorbeeld van.
- De politie is van mening dat er infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden om het parkeren voor containers tegen te kunnen gaan. Hier heeft de politie deels gelijk in. Er kan



Verweerschrift parkeerverbod Paradijsselpark

Van : Team Mobiliteit (Mark de Vries)
Aan : Bezwaarcommissie
Dd : 17 oktober 2025

Inleiding

Op 13 augustus 2025 is het verkeersbesluit gepubliceerd met daarin een parkeerverbod nabij afvalcontainer op dertien locaties, waaronder op de locatie ter hoogte van Paradijsselpark 196 en 222. De heer [REDACTED] heeft samen met de heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] hier hun bezwaar kenbaar gemaakt bij de gemeente op 12 september 2025. Aangezien het twee adressen zijn, worden er ook twee identieke verweerschriften opgesteld voor hetzelfde bezwaar.

Hoofdpijnen bezwaarmaker

De heer [REDACTED] geeft in zijn bezwaar aan dat vuilniswagens de afvalcontainers ook kunnen legen als er auto voor de containers staan geparkeerd. Daarnaast geeft de heer [REDACTED] aan dat er in de straat een tekort aan parkeerplaatsen is. Door het disproportionele parkeerverbod gaan er parkeerplaatsen verloren en komt de mogelijkheid om de auto te parkeren verder onder druk. Daarnaast geeft de heer [REDACTED] aan dat de burens met een eigen oprit daar niet altijd gebruik van maken.

Verkeersbesluit parkeerverbod nabij afvalcontainers

De afvalinzamelaar van gemeente Capelle aan den IJssel (Irado) heeft aangegeven dat zij op sommige locaties de afvalcontainers niet kunnen legen door geparkeerde auto's. De afvalcontainers in Capelle aan den IJssel zijn uitgerust met een sensor wanneer ze vol zijn. De vuilniswagen komt dan ook niet op gezette tijden, maar kan op ieder moment van de dag komen en zelfs 's avonds. Ook op zaterdag worden afvalcontainers geleegd en tijdens feestdagen is het niet ongevoerd dat er ook afvalcontainers op de feestdagen of op zondag worden geleegd. Een parkeerverbod met venstertijden, zodat er 's avonds wel geparkeerd kan worden is door deze brede tijden van het legen van de containers niet mogelijk.

Het is belangrijk dat een volle container zo snel mogelijk geleegd dient te worden. Wanneer de container niet spoedig geleegd kan worden, omdat er structureel geparkeerde auto's staan dan kunnen bewoners hun afval niet meer kwijt. Vaak nemen bewoners de volle vuilniszak niet meer mee naar huis, maar zetten hun zak naast de volle container. Dit is niet alleen extra werk voor de afvalinzamelaar, het zorgt ook voor ongedierte. Losse vuilniszakken worden opengemaakt door vogels, katten en ratten. De losse vuilniszakken gaan ook zorgen voor een (grotere) rattenplaag in de buurt. Vanuit hygiëne en leefbaarheid is het dus heel belangrijk dat afvalcontainer zo snel mogelijk geleegd worden als deze vol zijn.

Gemeente Capelle aan den IJssel is terughoudend met parkeerverboden nabij afvalcontainers, omdat een afvalcontainer slechts enkele keren per week wordt geleegd. De maatregel zelf is permanent geldig en daardoor verhoudingsgewijs een zware maatregel. Om deze reden wil gemeente Capelle aan den IJssel dit soort maatregelen alleen nemen locaties waar parkeren bij de afvalcontainers structureel gebeurt. Irado is gevraagd om een lijst te maken van locaties waar het probleem met de geparkeerde auto's structureel speelt.

Containers legen als er een auto voor staat

De heer [REDACTED] geeft aan in zijn bezwaar dat vuilniswagens ook de containers kunnen legen als er geparkeerde auto's staan. Dit is inderdaad technisch haalbaar. Echter zijn de ondergrondse afvalcontainers niet waterdicht. Tijdens het liften van de afvalcontainers lekken de containers vaak. Dit is niet alleen vies water, maar hier kunnen ook vetten, verfresten of zelfs kleine materialen zoals steentjes tussen zitten. Als de containers over een auto worden getild dan lekken de afvalcontainers op de geparkeerde auto, waarbij vies water het minst erge is wat er op de geparkeerde auto kan vallen. De kans op schade van de auto is wel degelijk aanwezig. Vandaar dat er altijd geprobeerd wordt om niet over geparkeerde auto's te tillen. Op het Paradijsselpark is dit niet te voorkomen, omdat het probleem met de geparkeerde auto's structureel is.

Aantal parkeerplaatsen

Volgens de heer [REDACTED] is de parkeerdruk in het Paradijsselpark zo hoog dat er geen parkeerplaatsen kunnen verdwijnen op deze locaties. De gemeente erkent dat er een hoge parkeerdruk is op de locatie waar de afvalcontainers staan. Echter is het niet overal even druk in het Paradijsselpark. Even verderop zijn nog parkeerplaatsen beschikbaar zoals in onderstaande afbeelding te zien is. Gemeente Capelle aan den IJssel kan niemand een openbare parkeerplaats voor de deur garanderen. Om deze reden werkt gemeente Capelle aan den IJssel met acceptabele loopafstanden. Deze acceptabele loopafstanden zijn opgenomen in Parkeerbeleid 2023 en Parkeernormen 2025. Voor de eerste auto geldt een acceptabele loopafstand van 100 meter en voor de tweede auto en voor het bezoek geldt een acceptabele loopafstand van 200 meter. De heer Atmodimedjo woont aan het einde van het Paradijsselpark en hier is de parkeerdruk lager dan in het midden van het Paradijsselpark. Binnen een acceptabele loopafstand is er altijd wel een parkeerplaats te vinden vanaf de woning van de heer [REDACTED].



Afbeelding: Parkeerdruk (nacht sept. 2022) in de omgeving van Paradijsselpark 191

De belijning van het parkeerverbod is circa dertien meter tussen het hofje van nummers 195 t/m 233 en de parkeerplaatsen ter hoogte van Paradijsselpark 222. Er mag al niet binnen vijf meter van een kruispunt geparkeerd worden ([artikel 24](#) lid 1a van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990) en de aansluiting van het hofje 195 t/m 233 op het Paradijsselpark is een kruispunt. Dit houdt in dat het parkeerverbod slechts acht meter langer is dan de bestaande regelgeving. Effectief kost dit parkeerverbod slechts één parkeerplaats op deze locatie en één parkeerplaats ter hoogte van Paradijsselpark 188. Ook bij deze containeropstelplaats verdwijnt er effectief één parkeerplaats, omdat ook deze locatie vlak bij een kruispunt ligt.

Advies politie

De verkeersadviseur van de politie heeft op 29 juli 2025 geadviseerd op het verkeersbesluit parkeerverboden bij afvalcontainers in Capelle aan den IJssel. Dit is overigens een ongevraagd advies, volgens [artikel 24](#) van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer hoeft er alleen overleg met de politie plaats te vinden. Het advies van de politie geeft aan dat dit overleg heeft plaatsgevonden. De verkeersadviseur heeft in het advies aangegeven wel bezwaar te hebben tegen dit verkeersbesluit. De reden van het bezwaar bestaat uit drie componenten.

- De politie is van mening dat ieder verkeersbesluit op verkeersveiligheid gebaseerd moet zijn. Hier is gemeente Capelle aan den IJssel het niet eens met de mening van de politie. Vanuit doorstroming, milieu en leefbaarheid kunnen ook verkeersbesluiten genomen. Verlaging van de snelheid op snelwegen, maar ook op wegen binnen de bebouwde kom is hier een goed voorbeeld van.
- De politie is van mening dat er infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden om het parkeren voor containers tegen te kunnen gaan. Hier heeft de politie deels gelijk in. Er kan

een versmalling ter hoogte van de afvalcontainers aangebracht worden, waarin auto's niet kunnen parkeren. Echter werkt deze oplossing toch niet goed bij containeropstelplaatsen. Er staat hier geregeld een vuilniswagen de containers te legen. Dit duurt slechts enkele minuten, maar de vuilniswagen blokkeert dan wel de versmalling. Dit zorgt niet alleen voor irritatie bij het wegverkeer, maar ook bij calamiteiten kan dit zorgelijk zijn. Als er op het moment van het legen een ambulance met spoed langs moet dan moet deze eerst wachten, totdat de vuilniswagen alles in getrokken heeft om de doorgang vrij te geven.

- De derde reden zien wij als werkelijke reden van de politie om negatief te adviseren. Bij een positief advies van de politie meent de politie dat zij een handhavende taak erbij krijgen. De politie heeft veel bevoegdheden en zij hebben qua tijd veel moeite om haar verkeershandhavende taken te kunnen uitvoeren. Om deze reden zien wij dat Handhaving steeds meer taken van de politie overneemt op gebied van verkeershandhaving.

Het handhaven op parkeerverboden gebeurt al bijna geheel door de gemeentelijke handhavers. De politie controleert hier zelden op. Gemeente Capelle aan den IJssel heeft mondeling aan Handhaving gevraagd of zij kunnen handhaven op deze maatregel als er een auto fout staat geparkeerd.

Handhaving heeft toegezegd hierop te kunnen handhaven. Gemeente Capelle aan den IJssel hecht meer waarde aan de toezegging van Handhaving dan het advies van de politie, omdat Handhaving de partij is die de verkeersmaatregel gaat handhaven.

Parkeren op eigen terrein

Gemeente Capelle aan den IJssel ziet het liefste dat iedereen die op eigen terrein kan parkeren ook daadwerkelijk op eigen terrein parkeert. Echter heeft de gemeente geen middelen om het parkeren op eigen terrein af te dwingen. Openbare parkeerplaatsen zijn voor iedereen toegankelijk, ongeacht of een bewoner een eigen parkeerplaats heeft. Als een autobezitter belasting betaalt over het voertuig en eventuele parkeerrechten dan mag een autobezitter altijd op een openbare parkeerplaats staan.

Bij vergunning parkeren krijgen ook de bewoners met een oprit een vergunning. Dit gaat in het Paradijsselpark geen verlichting geven. De gemeente ziet daarbij op dit moment geen reden om vergunning parkeren in te voeren in het Paradijsselpark. Er is een sprake van parkeerdruk in het Paradijsselpark, maar deze parkeerdruk is zeer onevenredig verdeeld. Sommige delen zijn er meer geparkeerde auto's dan beschikbare parkeerplaatsen, maar om de hoek zijn dan wel parkeerplaatsen beschikbaar. In totaal zijn er in het Paradijsselpark 192 parkeerplaatsen beschikbaar volgens het parkeeronderzoek 2022. Tijdens het meetmoment in een doordeweekse nacht (wanneer de meeste bewoners thuis zijn) zijn er 137 parkeerplaatsen bezet. Dit betekent dat er een totale parkeerdruk geldt van iets meer dan 71%. Gemeente Capelle aan den IJssel vindt een parkeerdruk tot 90% acceptabel volgens Parkeerbeleid 2023. Er is dus voor het Paradijsselpark geen aanleiding om parkeerregulering te overwegen.

Conclusie

Het college van gemeente Capelle aan den IJssel is van mening dat het bezwaar van de heer [REDACTED] ongegrond is. De afvalcontainers in het Paradijsselpark kunnen niet zonder schade/vervuiling gelegeerd worden als hier geparkeerde auto's staan. De parkeerdruk bij de afvalcontainers is hoog, maar er zijn voldoende parkeerplaatsen op een acceptabele loopafstanden om deze twee verloren parkeergelegenheden op te kunnen vangen. Gemeente Capelle aan den IJssel vraagt de bezwaarcommissie om het bezwaar van de heer [REDACTED] ongegrond te verklaren.

een versmalling ter hoogte van de afvalcontainers aangebracht worden, waarin auto's niet kunnen parkeren. Echter werkt deze oplossing toch niet goed bij containeropstelplaatsen. Er staat hier geregeld een vuilniswagen de containers te legen. Dit duurt slechts enkele minuten, maar de vuilniswagen blokkeert dan wel de versmalling. Dit zorgt niet alleen voor irritatie bij het wegverkeer, maar ook bij calamiteiten kan dit zorgelijk zijn. Als er op het moment van het legen een ambulance met spoed langs moet dan moet deze eerst wachten, totdat de vuilniswagen alles in getrokken heeft om de doorgang vrij te geven.

- De derde reden zien wij als werkelijke reden van de politie om negatief te adviseren. Bij een positief advies van de politie meent de politie dat zij een handhavende taak erbij krijgen. De politie heeft veel bevoegdheden en zij hebben qua tijd veel moeite om haar verkeershandhavende taken te kunnen uitvoeren. Om deze reden zien wij dat Handhaving steeds meer taken van de politie overneemt op gebied van verkeershandhaving.

Het handhaven op parkeerverboden gebeurt al bijna geheel door de gemeentelijke handhavers. De politie controleert hier zelden op. Gemeente Capelle aan den IJssel heeft mondeling aan Handhaving gevraagd of zij kunnen handhaven op deze maatregel als er een auto fout staat geparkeerd.

Handhaving heeft toegezegd hierop te kunnen handhaven. Gemeente Capelle aan den IJssel hecht meer waarde aan de toezegging van Handhaving dan het advies van de politie, omdat Handhaving de partij is die de verkeersmaatregel gaat handhaven.

Parkeren op eigen terrein

Gemeente Capelle aan den IJssel ziet het liefste dat iedereen die op eigen terrein kan parkeren ook daadwerkelijk op eigen terrein parkeert. Echter heeft de gemeente geen middelen om het parkeren op eigen terrein af te dwingen. Openbare parkeerplaatsen zijn voor iedereen toegankelijk, ongeacht of een bewoner een eigen parkeerplaats heeft. Als een autobezitter belasting betaalt over het voertuig en eventuele parkeerrechten dan mag een autobezitter altijd op een openbare parkeerplaats staan.

Bij vergunning parkeren krijgen ook de bewoners met een oprit een vergunning. Dit gaat in het Paradijssepark geen verlichting geven. De gemeente ziet daarbij op dit moment geen reden om vergunning parkeren in te voeren in het Paradijssepark. Er is een sprake van parkeerdruk in het Paradijssepark, maar deze parkeerdruk is zeer onevenredig verdeeld. Sommige delen zijn er meer geparkeerde auto's dan beschikbare parkeerplaatsen, maar om de hoek zijn dan wel parkeerplaatsen beschikbaar. In totaal zijn er in het Paradijssepark 192 parkeerplaatsen beschikbaar volgens het parkeeronderzoek 2022. Tijdens het meetmoment in een doordeweekse nacht (wanneer de meeste bewoners thuis zijn) zijn er 137 parkeerplaatsen bezet. Dit betekent dat er een totale parkeerdruk geldt van iets meer dan 71%. Gemeente Capelle aan den IJssel vindt een parkeerdruk tot 90% acceptabel volgens Parkeerbeleid 2023. Er is dus voor het Paradijssepark geen aanleiding om parkeerregulering te overwegen.

Conclusie

Het college van gemeente Capelle aan den IJssel is van mening dat het bezwaar van de heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] ongegrond is. De afvalcontainers in het Paradijssepark kunnen niet zonder schade/ vervuiling geleegd worden als hier geparkeerde auto's staan. De parkeerdruk bij de afvalcontainers is hoog, maar er zijn voldoende parkeerplaatsen op een acceptabele loopafstanden om deze twee verloren parkeergelegenheden op te kunnen vangen. Gemeente Capelle aan den IJssel vraagt de bezwaarcommissie om het bezwaar van de heer [REDACTED] en mevrouw [REDACTED] ongegrond te verklaren.