

Nota Parkeernormen 2026

Gemeente Zuidplas

Versie 1.0

Datum: 26 januari 2026

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Herziening beleid voor parkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	4
1.2. Wat is een parkeernorm?	5
1.3. Leeswijzer	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2. Bovenliggende uitgangspunten.....	7
2.1. Toepassing van het STOMP-principe	7
2.2. Parkeernormen die passen bij de locatie	7
2.3. Mobiliteitscorrectie	8
2.4. De initiatiefnemer is verantwoordelijk	8
2.5. De richtlijnen van CROW als basis	8
2.6. Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt	8
2.7. De parkeeroplossing goed vastleggen.....	8
2.8. De Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024 blijft van kracht.....	9
3. Juridisch kader	10
3.1. Wanneer geldt dit beleid?	10
3.2. Parapluherziening Parkeren.....	10
3.3. Overgang van het oude naar het nieuwe beleid	10
3.4. Hardheidsclausule	11
4. Fietsparkeren	12
4.1. Bepaling van de fietsparkeernormen	12
4.2. Kwaliteitseisen fietsparkeren.....	12
4.3. Parkeren scootmobielen	12
5. Autoparkeren	13
5.1. Bepaling van de autoparkeernormen	13
5.2. Autoparkeernormen voor verschillende functies	14
5.3. Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen	15
5.4. Gehandicaptenparkeren.....	16
5.5. Laden en lossen	16
6. Toepassingskader	17

6.1.	Van parkeernorm naar parkeereis	17
6.2.	Uitgangspunten toepassingskader	18
6.3.	Stappenplan toepassen parkeernormen	22
6.4.	Consequenties niet oplossen van de parkeervraag	24
7.	Vastlegging parkeeroplossing	26
7.1.	De parkeeroplossing vastleggen	26
7.2.	Communicatie richting de eindgebruiker	27
Bijlage 1: gebiedsindeling		28
Bijlage 2: fietsparkeernormen		33
Bijlage 3: autoparkeernormen		38
Bijlage 4: aanwezigheidspercentages		43
Bijlage 5: omrekenfactoren parkeren op eigen terrein		44
Bijlage 6: kwaliteitseisen parkeervoorzieningen		45
Bijlage 7: rekenvoorbeelden		48
Bijlage 8: begrippenlijst		53
Bijlage 9: overzicht beleidsmatige wijzigingen		56

1. Inleiding

1.1. Herziening beleid voor parkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

De aankomende jaren blijven er in onze gemeente nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Onze bestaande dorpen worden verder verdicht, ook bouwen we aan een heel nieuw dorp. Iedere ontwikkeling brengt een mobiliteitsopgave met zich mee. Nieuwe bewoners, bezoekers en werknemers moeten en willen zichzelf kunnen verplaatsen. Het voorzien in een passende mobiliteitsoplossing is onlosmakelijk verbonden met iedere ruimtelijke ontwikkeling die plaatsvindt.

Voor het oplossen van de mobiliteitsopgave bevat onze mobiliteitsvisie het uitgangspunt 'eerst bewegen, dan bouwen'. Wij hebben, om concreet met deze ambitie aan de slag te kunnen gaan, ons beleid voor fiets- en autoparkeren binnen ruimtelijke ontwikkelingen geactualiseerd. Deze Nota Parkeernormen 2026 vormt het resultaat van deze actualisering. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de drie aanleidingen voor het uitvoeren van de actualisatie.

Mobiliteitsvisie Zuidplas: parkeernormen die passen bij de locatie

De mobiliteitsvisie bevat een kaderstellend uitgangspunt voor hoe het parkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt opgelost. De visie stelt dat wij het aanbod van parkeerplaatsen meer in lijn willen brengen met de werkelijke vraag naar parkeerruimte. De parkeernormen worden om die reden mede gebaseerd op het autobezit van de toekomstige bewoners, aangevuld met cijfers over autogebruik. Inzicht in het autobezit wordt verkregen op basis van provinciale gegevens¹. Niet alle auto's die door bewoners worden gebruikt, en in de woonomgeving parkeerdruk veroorzaken, zijn in de provinciale gegevens opgenomen. Dit gaat over private lease auto's en bedrijfsauto's. Om die reden vullen wij de provinciale gegevens aan met cijfers over deze soorten auto's. Zo hebben we een compleet beeld van de totale bewonersparkeerbehoefte en kunnen we in ontwikkelingen voor het juiste aantal parkeerplaatsen zorgen.

Provinciale sturing op parkeernormen

Het vaststellen van fiets- en autoparkeernormen is in de kern een verantwoordelijkheid van de gemeente. Om de mobiliteit binnen de provincie Zuid-Holland te verduurzamen en de bouw van extra woningen te versnellen, heeft de provincie als bestuursorgaan beleid over parkeernormen opgesteld. De Zuid-Hollandse Omgevingsverordening², een verordening waarin de provinciale regels voor de leefomgeving zijn opgenomen, bevat een parkeernormering. Deze parkeernormen richten zich op woningbouw in een stationsomgeving, de sociale huursector en woningbouw die plaatsvindt op grote buitenstedelijke bouwlocaties.

Vanuit de provinciale omgevingsverordening geldt voor de bovenstaande vormen van woningbouw een bepaalde parkeernorm, tenzij de gemeente beleid hanteert dat op de lokale situatie is afgestemd. Dit beleid moet gebaseerd zijn op objectieve gegevens over autobezit per woningtype of woonoppervlak.

¹ [Hyperlink naar gegevens over autobezit van huishoudens in Zuid-Holland](#)

² [Hyperlink naar de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening](#)

Belangrijk onderdeel van deze nota parkeernormen is het onderbouwen van de hoogte van de parkeernormen op basis van het werkelijke autobezit in onze gemeente, aangevuld met cijfers over autogebruik.

Actualisatie CROW fiets- en autoparkeerkencijfers

De fiets- en autoparkeernormen zoals uitgewerkt in deze nota parkeernormen zijn gebaseerd op de fiets- en autoparkeerkencijfers van CROW. CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. In januari 2025 heeft CROW geactualiseerde fietsparkeerkencijfers uitgebracht, voor de autoparkeerkencijfers heeft in juli 2024 een actualisatie plaatsgevonden. Bij beide actualisaties zijn belangrijke wijzigingen doorgevoerd; zoals een verlaagd autoparkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woonfuncties. Met deze nota parkeernormen sluiten wij aan bij de op dit moment meest recente landelijke richtlijnen.

Parkeren in de schaarse (openbare) ruimte

Het parkeren van fietsen en auto's is een ruimtelijk vraagstuk. Voor een parkeerplaats op maaiveld is ongeveer 15 m² nodig, in een parkeergarage ligt het ruimtebeslag van diezelfde parkeerplaats op minimaal 25 m². Naast ruimte voor parkeren moet er in een ruimtelijke ontwikkeling invulling worden gegeven aan verschillende andere ruimtelijke vraagstukken. Voorbeelden hiervan zijn het aanleggen van voldoende groenvoorzieningen, ruimte voor waterberging en energieopslag.

In de context van deze nota parkeernormen zijn we onszelf ervan bewust dat parkeren niet het enige vraagstuk is waar een oplossing voor gevonden moet worden in een ruimtelijk planvormingsproces. Om die reden kiezen wij ook voor 'parkeernormen die passen bij de locatie', waarmee aan de voorkant een zo realistisch mogelijke prognose wordt gemaakt van het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen dat nodig is. Hiermee minimaliseren we het risico op een onnodig groot ruimtebeslag van parkeren.

1.2. Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen nodig zijn voor een functie binnen een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Bij de parkeernorm horen rekenregels en regels over de manier waarop de normering moet worden toegepast. Toepassing van de parkeernorm leidt tot een fiets- en autoparkeereis. De fiets- en autoparkeereis staat voor het aantal parkeerplaatsen dat voor zowel de fiets als de auto beschikbaar moet worden gesteld voor de desbetreffende ontwikkeling. Het niet volledig oplossen van de fiets- of autoparkeereis kan leiden tot een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de bovenliggende uitgangspunten opgenomen die op deze nota parkeernormen van toepassing zijn. In hoofdstuk 3 is het juridisch kader uitgewerkt dat voor deze nota parkeernormen geldt. In dit hoofdstuk is onder andere de overgangsregeling voor lopende ontwikkelingen opgenomen. Hoofdstuk 0 bevat een toelichting op de totstandkoming van de fietsparkeernormen. Voor de autoparkeernormen is dit in hoofdstuk 5 toegelicht.

Het stappenplan op basis waarvan de fiets- en autoparkeereis wordt bepaald is in hoofdstuk 0 uitgewerkt. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 stilgestaan bij het vastleggen van de parkeeroplossing die voor een ontwikkeling is gevormd.

Tabel 1 geeft een overzicht van de bijlagen die een integraal onderdeel uitmaken van deze nota parkeernormen.

Bijlagennummer	Omschrijving
Bijlage 1	Gebiedsindeling
Bijlage 2	Fietsparkeernormen
Bijlage 3	Autoparkeernormen
Bijlage 4	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 5	Omrekenfactoren parkeren op eigen terrein
Bijlage 6	Kwaliteitseisen parkeervoorzieningen
Bijlage 7	Rekenvoorbeelden
Bijlage 8	Begrippenlijst
Bijlage 9	Overzicht beleidsmatige wijzigingen

Tabel 1 Overzicht bijlagen nota parkeernormen

2. Bovenliggende uitgangspunten

2.1. Toepassing van het STOMP-principe

De mobiliteitsvisie stelt dat het STOMP-principe leidend is voor de manier waarop de mobiliteitsopgave in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt aangepakt. Het STOMP-principe brengt een voorkeursvolgorde aan in de manier waarop mensen zich verplaatsen; Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service en tenslotte gebruik van de Privéauto. Bij het ontwerpen van een passende mobiliteitsoplossing wordt deze volgorde centraal gezet.

Gezien vanuit ruimtelijke ontwikkelingen ligt er een grote kans om met het STOMP-principe aan de slag te gaan. Een ontwikkeling gaat in veel gevallen namelijk over een nieuwe situatie. Dit betekent dat sprake is van een verandermoment: een moment waarop mensen kunnen worden gestimuleerd om andere, meer duurzame, mobiliteitskeuzes te overwegen. Dit kan voor toekomstige bewoners, die bewust voor een bepaalde woonvorm of woonconcept kiezen, bijvoorbeeld betekenen dat zij afstand van een tweede auto doen en overstappen op gebruik van een deellauto. Vanuit deze nota parkeernormen wordt een bijdrage geleverd aan het STOMP-principe door het mogelijk maken van reducties op de parkeerbehoefte bij inzet op duurzame mobiliteitsconcepten.

2.2. Parkeernormen die passen bij de locatie

Voor parkeernormen geldt in algemene zin dat er onderscheid kan worden gemaakt tussen twee soorten parkeernormen: faciliterende en -vraagsturende parkeernormen. In de mobiliteitsvisie hebben wij gekozen voor 'parkeernormen die passen bij de locatie'. Een parkeernorm die bij de locatie past heeft een faciliterende doelstelling. Het is een parkeernorm waarmee een zo realistisch mogelijke prognose wordt gemaakt van de werkelijke vraag naar parkeerplaatsen onder de toekomstige gebruikers van de nieuwe ontwikkeling of functie. Gegevens over autobezit in onze dorpen, aangevuld met cijfers over autogebruik, spelen een belangrijke rol in het onderbouwen van de hoogte van de faciliterende parkeernorm.

Waarom geen sturende parkeernormen?

Wij kiezen voor parkeernormen die passen bij de locatie oftewel faciliterende parkeernormen. Het is, gezien het belang van de woningbouwopgave en alle andere ruimtelijke- en maatschappelijke opgaven die spelen, een terechte vraag waarom niet voor een meer vraagsturende parkeernorm is gekozen. Een vraagsturende parkeernorm is ingegeven vanuit een bovenliggende ambitie om enkel te voorzien in een bepaald gewenst ruimtegebruik van parkeren. Een vraagsturende parkeernorm ligt dan ook lager dan de werkelijke parkeervraag van een nieuwe ontwikkeling of functie.

Het toepassen van vraagsturende parkeernormen kent als randvoorwaarde dat er in de openbare ruimte sprake moet zijn van een vorm van parkeerregulering. In gereguleerd gebied heeft de gemeente via de uitgifte van parkeervergunningen of -onthefingen 'grip' op het gebruik van de openbare parkeerplaatsen. Het op grotere schaal ontbreken van parkeerregulering in onze gemeente brengt ons op dit moment in een positie waarin het toepassen van vraagsturende parkeernormen niet verantwoord is. Er kan namelijk niet worden voorkomen dat een ontwikkeling leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk.

2.3. Mobiliteitscorrectie

Belangrijk onderdeel van het stappenplan op basis waarvan de autoparkeereis wordt bepaald is de mobiliteitscorrectie. De mobiliteitscorrectie is een aanpak waarmee de inzet van een of meerdere mobiliteitsconcepten kan leiden tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat een mobiliteitsconcept leidt tot een afname van het autobezit en -gebruik onder de toekomstige bewoners. Inzetten op mobiliteitsconcepten legt een grote verantwoordelijkheid neer bij de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling. De initiatiefnemer moet ervoor zorgen dat een in te zetten mobiliteitsconcept aansluit bij de behoeften van eindgebruikers. De beschikbaarheid van het concept moet voor een langere tijd zijn gegarandeerd. De mobiliteitscorrectie is uitgewerkt in paragraaf 6.2.1.

2.4. De initiatiefnemer is verantwoordelijk

Elke ontwikkeling heeft een initiatiefnemer. Dit kan een lokale ondernemer zijn die zijn winkelpand wil uitbreiden, een projectontwikkelaar die een appartementencomplex wil ontwikkelen of een particuliere initiatiefnemer. De gemeente Zuidplas kan zelf ook initiatiefnemer zijn, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke functies. Voor alle ontwikkelingen geldt dat de initiatiefnemer verantwoordelijk is voor het bieden van een goede, toekomstbestendige oplossing voor het parkeren van fietsen en auto's. In het proces van de totstandkoming van deze oplossing heeft de gemeente Zuidplas een toetsende en adviserende rol. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor alle ruimtelijke onderbouwingen, waaronder het opstellen van de parkeerbalans.

2.5. De richtlijnen van CROW als basis

De fiets- en autoparkeernormen zoals uitgewerkt in deze nota parkeernormen zijn gebaseerd op de fiets- en autoparkeerkencijfers van CROW. CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. De parkeerkencijfers van CROW zijn richtlijnen en worden door veel Nederlandse gemeenten als uitgangspunt gebruikt voor het bepalen van parkeernormen.

2.6. Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Wij passen in deze nota parkeernormen het uitgangspunt toe dat bij een ruimtelijke ontwikkeling de volledige vraag naar fiets- en autoparkeerplaatsen op eigen terrein moet worden opgelost. Eigen terrein is gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ontwikkeling of in de directe nabijheid hiervan (binnen de maximaal acceptabele loopafstand, zie paragraaf 6.2.5). Als het parkeren niet volledig op eigen terrein kan worden opgelost, dan kan de initiatiefnemer alternatieve oplossingen onderzoeken. Paragraaf 6.3 bevat hier de kaders voor.

2.7. De parkeeroplossing goed vastleggen

Voor iedere ontwikkeling geldt dat de parkeeroplossing in de omgevingsvergunning wordt vastgelegd. De omgevingsvergunning is het publiekrechtelijke instrument voor de vastlegging en instandhouding van de gevormde parkeeroplossing. Het vastleggen van de parkeeroplossing biedt duidelijkheid en rechtszekerheid richting de toekomst. Indien mogelijk kunnen onderdelen van de parkeeroplossing ook privaatrechtelijk worden geborgd. Een anterieure overeenkomst is hier de meest geschikte vorm voor. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op het vastleggen van de parkeeroplossing.

2.8. De Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024 blijft van kracht

Voor het Middengebied, het gebied waarin het nieuwe dorp Cortelande wordt ontwikkeld, is een apart kader voor parkeren vastgesteld. Dit is de Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024³. De nota maatwerk is opgesteld omdat de Nota Parkeernormen 2019 voor een deel niet het gewenste uitgangspunt vormde voor de ontwikkeling van Cortelande.

Onderzocht is of de nota maatwerk geïntegreerd kon worden in deze nota parkeernormen. Wij zijn hierbij tot de conclusie gekomen dat het op dit moment niet logisch is om de integratie plaats te laten vinden. Reden hiervoor is de fase waarin de planvorming van Cortelande zich op dit moment bevindt en de specifiek op het nieuwe dorp gerichte beleidsuitgangspunten voor mobiliteit en parkeren. Bij een eventuele toekomstige actualisatie van de nota parkeernormen wordt opnieuw de afweging gemaakt of het integreren van de twee beleidskaders al dan niet wenselijk is.

³ [Hyperlink naar de Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024](#)

3. Juridisch kader

3.1. Wanneer geldt dit beleid?

Deze nota parkeernormen is van toepassing op aanvragen voor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit zoals bedoeld in artikel 5.1, lid 1 onder a van de Omgevingswet. Onder de omgevingsplanactiviteit worden op basis van de Omgevingswet de drie volgende activiteiten verstaan:

- Een activiteit waarvoor in het omgevingsplan is bepaald dat het is verboden deze zonder omgevingsvergunning te verrichten en die niet in strijd is met het omgevingsplan.
- Een activiteit waarvoor in het omgevingsplan is bepaald dat het is verboden deze zonder omgevingsvergunning te verrichten en die in strijd is met het omgevingsplan.
- Een andere activiteit die in strijd is met het omgevingsplan.

Naast de bovenstaande activiteiten geldt deze nota parkeernormen ook voor situaties waarin er sprake is van een wijziging van het omgevingsplan.

3.2. Parapluherziening Parkeren

Deze nota parkeernormen is van toepassing op het omgevingsplan via de Parapluherziening Parkeren, vastgesteld door de gemeenteraad op 15 mei 2018⁴. De parapluherziening is een bestemmingsplan dat van toepassing is op een groot aantal bestemmingsplannen.

In artikel 3.1 van de parapluherziening is opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden en/of wijzigen van de functie van gebouwen en/of gronden alleen wordt verleend indien bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's. Om te bepalen of wordt voorzien in voldoende parkeerruimte gelden de parkeernormen, zoals vastgelegd in de Beleidsnota Parkeernormen of diens rechtsopvolger. Deze Nota Parkeernormen 2026 is de rechtsopvolger van de Beleidsnota Parkeernormen en is daarmee via de parapluherziening van toepassing op alle bestemmingsplannen die onder de parapluherziening vallen. Deze nota parkeernormen geldt ook voor andere (nieuwere) bestemmingsplannen, vastgesteld door de gemeenteraad na 15 mei 2018, waarbij in de planregels de rechtsopvolger van de Beleidsnota Parkeernormen van toepassing is verklaard.

3.3. Overgang van het oude naar het nieuwe beleid

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een langere doorlooptijd hebben. Een overgangsregeling is van belang om bij de overgang van het oude naar het nieuwe beleid duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden aan initiatiefnemers en belanghebbenden. Deze overgangsregeling is alleen van toepassing op ontwikkelingen die in het ruimtelijk planvormingsproces tenminste de fase van indienen concept verzoek omgevingsvergunning (de intake tafel) zijn gepasseerd. De overgangsregeling luidt:

⁴ [Hyperlink naar raadsbesluit Parapluherziening Parkeren \(agendapunt 10\).](#)

‘De Nota Parkeernormen 2019, vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 5 november 2019, wordt ingetrokken bij de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2026. Een verzoek of aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor deze datum, of in gevallen waarbij de gemeente Zuidplas een privaatrechtelijke overeenkomst met een wederpartij heeft gesloten (bijvoorbeeld binnen een tender procedure), waarin de toepassing van de Nota Parkeernormen 2019 is vastgelegd en de toepassing hiervan voor de aanvrager gunstiger is, worden op basis van de Nota Parkeernormen 2019 beoordeeld’.

3.4. Hardheidsclausule

In artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Deze nota parkeernormen bevat een hardheidsclausule die gebaseerd is op de hardheidsclausule uit de Awb. De hardheidsclausule luidt:

‘Het college van burgemeester en wethouders handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden of de initiatiefnemer gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.’

4. Fietsparkeren

4.1. Bepaling van de fietsparkeernormen

Als basis voor onze fietsparkeernormen kiezen wij voor de meest recente CROW fietsparkeerkencijfers. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie: fietsparkeerkencijfers 2025, basis voor parkeernormering, uitgebracht in januari 2025. Deze paragraaf licht toe hoe de CROW kencijfers zijn vertaald in parkeernormen die bij onze gemeente aansluiten.

Huidig fietsgebruik in combinatie met de ambitie om het fietsgebruik te vergroten

In de bepaling van de hoogte van de fietsparkeernormen hebben twee aspecten een belangrijke rol gespeeld: het huidige fietsgebruik in onze gemeente en de in de mobiliteitsvisie uitgesproken ambitie rond het stimuleren en vergroten van het fietsgebruik. Op basis hiervan is een gemotiveerde keuze gemaakt binnen de gegeven bandbreedtes van de CROW fietsparkeerkencijfers. De kencijfers bevatten een minimum en maximum bandbreedte.

Cijfers over het gebruik van de fiets zijn beperkt beschikbaar. CROW Fietsberaad deelt de gemeente Zuidplas in als een gemeente met een laag tot gemiddeld fietsgebruik. Mede vanuit de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren is ervoor gekozen om de gemiddelde bandbreedte van de CROW parkeerkencijfers aan te houden als de fietsparkeernorm die voor een functie geldt. In bijlage 2 zijn op basis van dit uitgangspunt de fietsparkeernormen bepaald.

4.2. Kwaliteitseisen fietsparkeren

Fietsparkeerplaatsen die voor een ontwikkeling worden aangelegd moeten aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. Bijlage 6 bevat de kwaliteitseisen die vanuit deze nota parkeernormen worden gesteld. Met deze eisen zijn de bruikbaarheid en het gewenste kwaliteitsniveau van fietsparkeervoorzieningen gewaarborgd.

4.3. Parkeren scootmobielen

Een trend in onze gemeente en breder in Nederland is de toenemende vergrijzing. Op 1 januari 2025 behoorde 19,2% van de inwoners van de gemeente Zuidplas volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek⁵ (hierna: CBS) tot de doelgroep ouderen (65 jaar of ouder). Landelijk gezien ligt het percentage ouderen volgens CBS op 20,8%, waarmee het aantal ouderen in Zuidplas iets onder het landelijk gemiddelde ligt.

Vanuit artikel 4.171 van het Besluit bouwwerken leefomgeving⁶ wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen een eis gesteld aan de realisatie van een bergruimte voor scootmobielen. Met het oog op de vergrijzing zien wij er in planvormingsprocessen expliciet op toe dat initiatiefnemers aan deze eis voldoen.

⁵ [Hyperlink naar gegevens van CBS over ouderen in Nederland.](#)

⁶ [Hyperlink naar Besluit Bouwwerken Leefomgeving \(Bbl\).](#)

5. Autoparkeren

5.1. Bepaling van de autoparkeernormen

Als basis voor onze autoparkeernormen kiezen wij voor de meest recente CROW autoparkeerkencijfers. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie 744: parkeerkencijfers 2024, basis voor parkeernormering, uitgebracht in juli 2024. Deze paragraaf licht toe hoe de CROW kencijfers zijn vertaald in parkeernormen die bij onze gemeente aansluiten.

5.1.1. Gebiedsindeling

De gemeente Zuidplas is in deze nota parkeernormen in vier verschillende zones ingedeeld. In iedere zone kan de parkeernorm verschillend zijn. In bijlage 1 is de gebiedsindeling op een kaart ingetekend. In Tabel 2 zijn de zones opgenomen en wordt per zone een omschrijving gegeven. In overeenstemming met het uitgangspunt uit paragraaf 2.8 is deze nota parkeernormen niet van toepassing op het Middengebied. In bijlage 1 is dit gebied blanco ingetekend, waarbij de grenzen van het bestemmingsplan zijn aangehouden.

Zone	Omschrijving zone
Zone A	Zone A bestaat uit het centrumgebied van Nieuwerkerk a/d IJssel, uitgebreid tot een zone met logische natuurlijke grenzen. In zone A ligt treinstation Nieuwerkerk a/d IJssel op loop- of fietsafstand. Ook dagelijkse voorzieningen zijn lopend of fietsend binnen bereik. De autoafhankelijkheid ligt in dit gebied relatief laag.
Zone B	Zone B bestaat uit de resterende bebouwde kom van Nieuwerkerk a/d IJssel en het gebied binnen de bebouwde kom van Moordrecht en Zevenhuizen. In dit gebied is sprake van een gemiddelde tot hoge autoafhankelijkheid.
Zone C	Zone C richt zich op de bebouwde kom van Moerkapelle. In vergelijking tot Moordrecht en Zevenhuizen wordt in zone C verhoudingsgewijs een hogere autoafhankelijkheid waargenomen, ten opzichte van de andere dorpen. De buurtschappen Oud Verlaat en Ver Hitland zijn ook als zone C aangemerkt.
Zone D	Zone D beslaat het buitengebied van onze gemeente. In deze zone liggen verschillende bedrijventerreinen en de agrarische gebieden. Deze gebieden kenmerken zich door de hoogste autoafhankelijkheid.

Tabel 2 Gebiedsindeling nota parkeernormen

5.1.2. Stedelijkheidsgraad

Een belangrijke stap binnen het kalibreren van de CROW parkeerkencijfers tot parkeernormen is het bepalen van de stedelijkheidsgraad van de gemeente Zuidplas. Volgens de CBS gegevens had onze gemeente in 2025 gezien over de gehele gemeente een gemiddelde stedelijkheid van 1.219 adressen per vierkante kilometer. Binnen de CBS categorisering voor de stedelijkheid van gebieden betekent dit dat de gemeente een matig stedelijk karakter heeft. In een matig stedelijk gebied ligt de stedelijkheid tussen de 1.000 en 1.500 adressen per vierkante kilometer.

5.1.3. Keuze binnen bandbreedtes CROW parkeerkencijfers

De CROW parkeerkencijfers worden per functie weergegeven als een bandbreedte met een minimum en maximum kencijfer. Binnen de bandbreedtes van de CROW parkeerkencijfers hebben wij voor de bepaling van onze parkeernormen gemotiveerde keuzes gemaakt. Deze keuzes sluiten aan bij het in paragraaf 2.2 beschreven uitgangspunt 'parkeernormen die passen bij de locatie'. Het actuele autobezit, aangevuld met cijfers over autogebruik, dat in wijken en buurten wordt gezien is leidend geweest voor het per zone afstemmen van de parkeernormen.

Inzicht in autobezit leidend

Het actuele autobezit in onze gemeente kan op basis van de provinciale gegevens worden vastgesteld. Uit deze gegevens blijkt dat het gemiddeld autobezit in de gemeente Zuidplas in december 2022 lag op 1,40 auto's per huishouden, dit is inclusief een correctie van 4% voor private lease auto's en bestelauto's. Zit zijn auto's die door bewoners worden gebruikt welke niet in de provinciale gegevens zijn opgenomen. Landelijk gezien lag het gemiddeld autobezit in ditzelfde jaar op 1,08 auto's per huishouden, voor de gehele provincie Zuid-Holland lag het autobezit gemiddeld onder de 1 auto per huishouden. Het autobezit in de gemeente Zuidplas ligt hiermee ruim boven het landelijk en provinciaal gemiddelde.

Op basis van de gegevens over autobezit is per zone een keuze gemaakt binnen de bandbreedtes van de CROW parkeerkencijfers. Deze keuzes zijn opgenomen in Tabel 3. Voor de volledigheid is hierbij ook de stedelijke zone vermeld die binnen de systematiek van CROW is aangehouden (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied). De parkeernormen voor woonfuncties vormen voor een deel een directe doorvertaling van de provinciale gegevens over autobezit. In bijlage 9 wordt dit nader toegelicht.

Zone	Ligging in de stedelijke zone CROW	Bandbreedtekeuze CROW
Zone A	Centrum	Gemiddeld
Zone B	Schil centrum	Maximum
Zone C	Rest bebouwde kom	Maximum
Zone D	Buitengebied	Maximum

Tabel 3 Keuze binnen bandbreedte CROW parkeerkencijfers, per zone

5.2. Autoparkeernormen voor verschillende functies

Bijlage 3 van deze nota parkeernormen bevat parkeernormen voor uiteenlopende functies, onder andere voor: woonfuncties, verschillende soorten bedrijvigheid, winkelfuncties en maatschappelijke functies. Als voor een geplande functie geen parkeernorm is opgenomen, dan moet de parkeernorm worden gehanteerd die voor de meest vergelijkbare functie geldt. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn, dan moet de initiatiefnemer hier contact met de gemeente over opnemen. De initiatiefnemer doet hierbij een voorstel voor de toe te passen parkeernorm, waarna wij beoordelen of dit een juist uitgangspunt is voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de desbetreffende functie.

5.2.1. Woonfuncties

Deze nota parkeernormen maakt onderscheid tussen parkeernormen voor verschillende soorten woonfuncties. Voor woonfuncties geldt het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (afgekort tot bvo) of het woningtype (zoals vrijstaand, een tussen/hoekwoning of aanleunwoning) als uitgangspunt voor de geldende parkeernorm.

Norm voor bezoekersparkeren bij woonfuncties

Bij de ontwikkeling van woonfuncties moet er naast parkeerruimte voor de toekomstige bewoners ook voldoende parkeerruimte voor bezoekers van bewoners worden aangebracht. Het aantal benodigde bezoekersparkeerplaatsen wordt bepaald op basis van de bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersparkeernorm verschilt per zone. Conform de richtlijnen van CROW geldt per zone de bezoekersparkeernorm zoals in Tabel 4 opgenomen.

Zone	Bezoekersparkeernorm
Zone A	0,10
Zone B	0,10
Zone C	0,15
Zone D	0,20

Tabel 4 Bezoekersparkeernorm woonfuncties, per zone

5.2.2. Overige functies

Voor diverse niet-woonfuncties zijn parkeernormen vastgesteld. Voor veel niet-woonfuncties wordt de parkeernorm uitgedrukt in de eenheid 'per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlakte (bvo)'. Voor sommige functies geldt dat de parkeernorm op een andere manier wordt uitgedrukt, voor een huisartsenpraktijk is dit bijvoorbeeld per behandelkamer en voor een middelbare school per 100 leerlingen.

Norm voor bezoekersparkeren bij overige functies

Bij niet-woonfuncties moeten parkeerplaatsen voor bezoekers worden aangebracht. Het aantal bezoekersparkeerplaatsen dat voor een functie nodig is wordt bepaald door toepassing van een bezoekerspercentage. Deze percentages zijn per functie verschillend en opgenomen in bijlage 3. De percentages geven per functie de verhouding weer tussen de parkeerbehoefte van vaste gebruikers en bezoekers. Het bezoekerspercentage wordt in een parkeerbalans toegepast, waarmee op basis van de parkeernorm het aantal bezoekersparkeerplaatsen wordt bepaald en aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers.

5.3. Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische auto's in Nederland en in onze gemeente zal de aankomende jaren verder toenemen. Hierdoor stijgt de vraag naar laadinfrastructuur. Om deze opgave in te vullen zijn wij als gemeente onder andere aangesloten bij de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest. Voor ruimtelijke ontwikkelingen hanteren wij voor de aanleg van laadinfrastructuur eisen gebaseerd op de eisen zoals opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving.

De eisen die vanuit deze nota parkeernormen gelden voor de aanleg van laadinfrastructuur voor gebouwen zijn:

- Een woongebouw met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft ten minste oplaadpunten voor een op de twintig parkeerplaatsen en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor iedere parkeerplaats.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid in het bouwwerk of buiten het bouwwerk op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft ten minste oplaadpunten voor een op de twintig parkeerplaatsen en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeerplaatsen.

Laadinfrastructuur voor grondgebonden woningen en overige functies

CROW publicatie 744 bevat richtlijnen voor de aanleg van laadinfrastructuur bij grondgebonden woningen en overige functies. CROW geeft ten opzichte van het parkeerkencijfer een richtlijn voor het aandeel oplaadpunten. In de gemeente Zuidplas passen wij deze richtlijnen toe.

5.4. Gehandicaptenparkeren

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang dat er voor gehandicapten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Gehandicapten zijn mensen die als gevolg van een lichamelijke beperking niet ver kunnen lopen. Zij hebben een officiële gehandicaptenparkeerkaart (bestuurder of passagier). In onze gemeente geldt conform de landelijke richtlijnen het uitgangspunt dat, bij de ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke functies met een parkeervraag van meer dan 15 parkeerplaatsen, ten minste 2% van die vraag moet zijn ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1. De loopafstand tussen de gehandicaptenparkeerplaats en de ingang van het bestemmingsadres mag maximaal 100 meter bedragen.

5.5. Laden en lossen

Wanneer er een functie wordt ontwikkeld waarbij sprake is van laden en lossen moet een geschikte laad- en losvoorziening worden gemaakt. Het voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden is hierbij maatgevend. Laden en lossen moet volledig op eigen terrein plaatsvinden.

Bij bijzondere omstandigheden kan het college van burgemeester en wethouders gemotiveerd afwijken van de eis dat de laad- en losvoorziening op eigen terrein moet worden aangebracht. Het college beoordeelt, als de initiatiefnemer heeft aangetoond dat er op eigen terrein geen geschikte laad- en losvoorziening kan worden aangebracht, of in de openbare ruimte een ruimtelijk inpasbaar en veilig alternatief mogelijk is.

6. Toepassingskader

6.1. Van parkeernorm naar parkeereis

De parkeernormen worden toegepast op basis van een vastgesteld stappenplan. In Figuur 1 is het stappenplan schematisch weergegeven. Het stappenplan leidt tot de bepaling van de fiets- en autoparkeereis voor de desbetreffende ruimtelijke ontwikkeling of functie. Dit is het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet worden gesteld. In paragraaf 6.2 worden de belangrijkste uitgangspunten van het stappenplan toegelicht. In paragraaf 6.3 is iedere stap binnen het stappenplan uitgewerkt.



Figuur 1 Schematische weergave stappenplan toepassing parkeernormen

Het stappenplan geldt voor fiets- en autoparkeren

Het stappenplan voor het toepassen van de parkeernorm geldt in de basis voor fiets- en autoparkeren. Tegelijkertijd geldt dat sommige stappen die op autoparkeren van toepassing zijn, niet of minder voor fietsparkeren gelden. Concreet zijn stap 2 (mobiliteitscorrectie) en stap 5 (parkeerplaatsen privaat) niet op fietsparkeren van toepassing.

Toets op dubbelgebruik

Het stappenplan in figuur 1 bevat de 'toets dubbelgebruik per stap 4 t/m 6'. Dubbelgebruik is van toepassing op ontwikkelingen waarin verschillende functies worden gerealiseerd. De doelgroepen die bij deze functies horen hebben ieder een eigen aanwezigheid gedurende de week. Van de doelgroep bewoners is overdag een deel niet thuis. Bedrijven hebben op hetzelfde moment juist hun maximale parkeerbehoefte. Als gevolg hiervan kunnen er in een ontwikkeling waarin beide doelgroepen voorkomen kansen ontstaan om parkeerplaatsen 'dubbel' te gebruiken. Dubbelgebruik geldt voor fiets- en autoparkeren.

De mogelijkheden tot het ‘dubbel’ gebruiken van parkeerplaatsen worden inzichtelijk gemaakt door het opstellen van een parkeerbalans en de toepassing van aanwezigheidspercentages. In paragraaf 6.2.3 zijn de uitgangspunten opgenomen die gelden voor het toepassen van dubbelgebruik. Hierin is opgenomen dat de toets dubbelgebruik per verschijningsvorm (van het parkeeraanbod) moet worden uitgevoerd. De reden hiervoor is dat in een ontwikkeling doelgroepen toegewezen kunnen worden aan bepaalde parkeervoorzieningen, met mogelijke consequenties voor het dubbelgebruik.

6.2. Uitgangspunten toepassingskader

6.2.1. Mobiliteitscorrectie

Zoals opgenomen in paragraaf 2.3 wordt vanuit deze nota parkeernormen een bijdrage geleverd aan een duurzame totstandkoming van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit gebeurt onder meer door het mogelijk maken van een mobiliteitscorrectie. De mobiliteitscorrectie geldt voor ontwikkelingen die aan een aantal voorwaarden voldoen. Voor de mobiliteitscorrectie passen wij de volgende uitgangspunten toe:

- In aanmerking voor de mobiliteitscorrectie komen woningbouwontwikkelingen of het gedeelte van een breder ruimtelijk programma bestaande uit woonfuncties;
- Om in aanmerking te komen voor een mobiliteitscorrectie moet de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling inzetten op het aanbieden van een autodeelconcept voor de toekomstige bewoners. De eisen waaraan dit concept moet voldoen zijn verderop in deze paragraaf opgenomen;
- De mobiliteitscorrectie is begrensd op maximaal tien procent van de bewonersparkeerbehoefte;
- Parkeerplaatsen die niet worden aangelegd door toepassing van de mobiliteitscorrectie moeten binnen de contouren van de ontwikkeling als een ruimtelijke reservering zijn aangewezen. Deze reservering kan bijvoorbeeld als groen worden ingericht. Indien het autobezit onder de bewoners in de praktijk hoger blijkt te zijn dan verondersteld, dan moet de reservering met parkeerplaatsen worden ingevuld.

Inzet autodeelconcept

Op het moment dat de initiatiefnemer een autodeelconcept wil inzetten, dan gelden hiervoor bepaalde eisen en randvoorwaarden. Deze eisen en randvoorwaarden zijn tot stand gekomen op basis van de meest actuele landelijke inzichten. Als deze inzichten in de loop der tijd wijzigen, dan sluit de gemeente Zuidplas zich hierbij aan. De eisen en randvoorwaarden die gelden voor de inzet van een autodeelconcept zijn:

- Iedere deelauto die wordt ingezet vervangt vijf reguliere auto's van bewoners.
- Voor iedere deelauto wordt een geormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd. Als sprake is van een elektrische deelauto, dan is deze parkeerplaats voorzien van een elektrisch oplaadpunt;
- De inzet van het autodeelconcept moet voor ten minste vijf jaar zijn gewaarborgd, aan te tonen middels een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de deelauto leverancier.
- In de bovengenoemde overeenkomst moet worden vastgelegd hoe het autodeelconcept in stand wordt gehouden wanneer, bijvoorbeeld als gevolg van faillissement, de gecontracteerde leverancier niet meer in staat is om de deelauto's aan te bieden.
- Het autodeelconcept moet operationeel zijn vanaf het moment dat de eerste woning binnen de ontwikkeling is opgeleverd. Bij een (gebieds)ontwikkeling die gefaseerd tot stand komt kan het aanbod van deelauto's eveneens in fasen worden uitgebreid.

6.2.2. Salderen bij het verdwijnen van bestaande functies

Als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling kunnen bestaande functies komen te vervallen. Als een functie vervalt, dan verdwijnt daarmee ook de theoretische, op basis van parkeernormen bepaalde, parkeerbehoefte die bij deze functie hoorde. Wij willen voorkomen dat er in de openbare ruimte leegstaande parkeerplaatsen ontstaan door het verdwijnen van bestaande functies. Om die reden wordt de parkeerbehoefte van een functie die komt te vervallen, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Dit principe wordt salderen genoemd.

Salderen betekent dus het verrekenen van de parkeerbehoefte van de nieuw te realiseren functie(s) met de theoretische parkeerbehoefte van een bestaande of reeds vervallen functie. Salderen is van toepassing op fiets- en autoparkeren. Wij hanteren de volgende uitgangspunten voor salderen:

- De ontwikkeling betreft een situatie waarin één of meerdere bestaande functies komen te vervallen of reeds zijn vervallen;
- Voor de ontwikkeling wordt een omgevingsvergunning aangevraagd, of een wijziging van het omgevingsplan mogelijk gemaakt, tot maximaal twee jaar nadat de laatste vergunde functie is vervallen, aan te tonen door de initiatiefnemer. Saldering is niet toegestaan indien de locatie waar de functiewijziging betrekking op heeft, gedurende een aaneengesloten periode van 2 jaar voorafgaand aan de aanvraag niet conform de laatst toegestane functie in gebruik is geweest of gedurende die periode leeg heeft gestaan.
- Parkeerplaatsen die worden gesaldeerd, gelegen op eigen terrein of in de openbare ruimte, moeten in stand worden gehouden. Indien de ligging van de parkeerplaatsen wordt gewijzigd, dan moeten in de eindsituatie de parkeerplaatsen binnen de maximaal acceptabele loopafstand liggen (zie paragraaf 6.2.5).

De parkeerbehoefte van de verdwenen functie(s) wordt bepaald door toepassing van de geldende autoparkeernormen (zie bijlage 3). De parkeerbehoefte die kan worden gesaldeerd wordt per dagdeel berekend op basis van aanwezigheidspercentages (zie bijlage 4). Het dagdeel waarop de toename van de parkeerbehoefte maximaal is, geldt als de nieuwe maatgevende parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Bijlage 7 bevat een rekenvoorbeeld waarmee de werkwijze van het salderen wordt verduidelijkt.

6.2.3. Dubbelgebruik

Binnen een ruimtelijke ontwikkeling kunnen meerdere functies worden gerealiseerd. Iedere functie trekt zijn eigen gebruikers aan; bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers en bijvoorbeeld bezoekers van bedrijven of instellingen. Iedere doelgroep is op verschillende momenten van de dag/week aanwezig. Bij combinaties van meerdere functies in één ontwikkeling ontstaat de mogelijkheid om dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere doelgroepen in te zetten. Overdag maakt bijvoorbeeld een kantoormedewerker gebruik van een parkeerplaats, in de avond en nacht is diezelfde parkeerplaats beschikbaar voor een bewoner. Dit principe staat bekend als dubbelgebruik.

Om de kansen op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken moet voor ieder ontwikkeling, ook voor ontwikkelingen waarin enkel woonfuncties worden gerealiseerd, een parkeerbalans worden opgesteld. In

een parkeerbalans wordt op basis van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 4 de parkeerbehoefte van iedere geplande functie voor verschillende dagdelen berekend. Aan de hand van deze percentages wordt in de parkeerbalans het dagdeel vastgesteld waarop de gezamenlijke parkeerbehoefte van de functies het hoogste is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. In bijlage 7 is een rekenvoorbeeld opgenomen waarin op basis van dubbelgebruik de maatgevende parkeerbehoefte is bepaald. Wanneer voor een functie geen geschikt aanwezigheidspercentage is opgenomen, dan moet het percentage worden gehanteerd dat geldt voor de meest vergelijkbare functie.

6.2.4. Vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen

Het stappenplan voor het toepassen van de autoparkeernormen bevat een vrijstellingsmogelijkheid voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen. Een ontwikkeling is kleinschalig wanneer de autoparkeervraag van de ontwikkeling of functie maximaal drie parkeerplaatsen bedraagt. Reducties op de parkeervraag als gevolg van een eventuele mobiliteitscorrectie, salderen en dubbelgebruik zijn hierbij reeds in mindering gebracht.

Wanneer een ontwikkeling als kleinschalig wordt aangemerkt, dan kan de initiatiefnemer ervoor kiezen om gebruik te maken van de vrijstellingsmogelijkheid. Gebruik van de vrijstelling betekent dat in eerste instantie de eis vervalt om de parkeervraag op eigen terrein op te lossen. Onderzocht wordt of de parkeervraag van maximaal drie parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden opgelost. Hiervoor gelden de uitgangspunten zoals opgenomen in paragraaf 6.3.6. Als blijkt dat er in de openbare ruimte onvoldoende restcapaciteit aanwezig is, dan vervalt daarmee de vrijstellingsmogelijkheid.

6.2.5. Maximaal acceptabele loopafstanden

Binnen het stappenplan bestaat de mogelijkheid om parkeerplaatsen op enige loopafstand van een ontwikkellocatie aan te leggen. Om de bruikbaarheid en aantrekkelijkheid van deze parkeerplaatsen te waarborgen hanteren wij maximaal acceptabele loopafstanden. De loopafstanden kunnen per gebied en per type functie verschillend zijn. De loopafstanden voor fietsparkeren zijn opgenomen in tabel 5 en voor autoparkeren in tabel 6.

Een loopafstand wordt gemeten als de kortst mogelijke looproute, gemeten vanaf de voetgangersingang van de parkeervoorziening tot de ingang van het bestemmingsadres. Voor het meten van de loopafstand wordt gebruik gemaakt van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld via Google Maps).

Maximale loopafstanden fietsparkeren naar functie	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Wonen, bewoners	50 meter	50 meter	50 meter	50 meter
Wonen, bezoekers	75 meter	75 meter	75 meter	75 meter
Overige functies, vaste gebruikers	75 meter	75 meter	75 meter	75 meter
Overige functies, bezoekers	50 meter	50 meter	50 meter	50 meter

Tabel 5 Maximale loopafstanden fietsparkeren, per zone

Maximale loopafstanden autoparkeren naar functie	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Wonen, bewoners	200 meter	150 meter	100 meter	100 meter
Wonen, bezoekers	250 meter	200 meter	150 meter	100 meter
Bedrijven	600 meter	400 meter	300 meter	200 meter
Detailhandel	250 meter	200 meter	150 meter	100 meter
Supermarkt	150 meter	150 meter	100 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter	100 meter	100 meter
Onderwijs	250 meter	200 meter	150 meter	100 meter
Overige functies	250 meter	200 meter	100 meter	100 meter

Tabel 6 Maximale loopafstanden autoparkeren, per zone

6.2.6. Omrekenfactoren voor parkeren op eigen terrein

Zoals opgenomen in paragraaf 2.6 geldt binnen deze nota parkeernormen het uitgangspunt dat de fiets- en autoparkeervraag van een ruimtelijke ontwikkeling volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Voor autoparkeren geldt dat een parkeerplaats op eigen terrein verschillende verschijningsvormen kan hebben; bijvoorbeeld een parkeergarage onder het gebouw, een oprit of een aan de woning verbonden garage. Omdat in de praktijk blijkt dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet volledig worden benut voor het parkeren van de auto, bevat deze beleidsnota zogeheten omrekenfactoren (zie bijlage 5). De omrekenfactoren geven per type parkeervoorziening een praktische parkeercapaciteit en een berekeningsaantal. Een enkele oprit zonder garage heeft bijvoorbeeld een praktische capaciteit van 1 parkeerplaats, het berekeningsaantal is 0,8 parkeerplaats. In een parkeerbalans moet het berekeningsaantal worden toegepast.

6.2.7. Compensatie van vervallen parkeerplaatsen

Wanneer er door een ruimtelijke ontwikkeling openbare fiets- en/of autoparkeerplaatsen komen te vervallen, dan moeten deze in de openbare ruimte worden gecompenseerd binnen de maximale loopafstand die voor de desbetreffende functie geldt (zie paragraaf 6.2.4). De kosten die gepaard gaan met de aanleg van deze parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

6.2.8. Afrondingsregel

Bij het doorlopen van het stappenplan moeten verschillende berekeningen worden gemaakt. Bij de vaststelling van de fiets- en autoparkeervraag wordt op hele parkeerplaatsen afgerond. Dit betekent dat een aantal parkeerplaatsen kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en groter of gelijk aan 0,50 naar boven wordt afgerond. Indien van toepassing vindt de afronding per verschijningsvorm van het parkeeraanbod (eigen terrein, privaat en openbaar) plaats.

6.3. Stappenplan toepassen parkeernormen

6.3.1. Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen voor een ontwikkeling. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de fietsparkeernormen in bijlage 2 en de autoparkeernormen in bijlage 3. De gebiedsindeling zoals opgenomen in bijlage 1 is hierbij leidend. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen moet voor iedere geplande functie, of voor de uitbreiding van een bestaande functie, de berekening 'programma * parkeernorm' worden uitgevoerd.

Resultaat stap 1: voor alle functies die binnen de ontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte bepaald.

6.3.2. Stap 2: mobiliteitscorrectie

Een woningbouwontwikkeling of het gedeelte van een breder ruimtelijk programma bestaande uit woonfuncties kan in aanmerking komen voor een mobiliteitscorrectie. De eisen en randvoorwaarden die hiervoor gelden zijn opgenomen in paragraaf 6.2.1. Als een ontwikkeling voor een mobiliteitscorrectie in aanmerking komt, dan wordt in deze tweede stap het effect hiervan op de normatieve autoparkeerbehoefte berekend. Bij de inzet van een autodeelconcept is het effect hiervan op de parkeerbehoefte afhankelijk van het aantal deelauto's dat wordt ingezet. Vanuit deze nota parkeernormen is de correctie op maximaal tien procent van de bewonersparkeerbehoefte bepaald.

Resultaat stap 2: indien van toepassing is de mobiliteitscorrectie in mindering gebracht op de normatieve autoparkeerbehoefte uit stap 1.

6.3.3. Stap 3: een bestaande parkeerbehoefte salderen

Bij het salderen van de fiets- en autoparkeerbehoefte van een bestaande of reeds vervallen functie moeten aanwezigheidspercentages en voor autoparkeren de geldende omrekenfactoren voor parkeren op eigen terrein worden toegepast. Per dagdeel moet de parkeerbehoefte van de bestaande te vervallen en nieuwe functie(s) worden berekend en gesaldeerd. Het dagdeel waarop de toename van de parkeerbehoefte maximaal is, geldt als de nieuwe maatgevende parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Bijlage 7 bevat een rekenvoorbeeld waarmee de werkwijze van het salderen wordt verduidelijkt.

Resultaat stap 3: indien van toepassing is de parkeerbehoefte van één of meerdere bestaande of reeds vervallen functies op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte uit stap 1 of de gereduceerde normatieve autoparkeerbehoefte uit stap 2.

Vaststelling parkeervraag ruimtelijke ontwikkeling en beoordeling vrijstellingsmogelijkheid

Nadat stap 1 t/m 3 van het stappenplan zijn doorlopen kan de (gereduceerde) fiets- en autoparkeervraag van de ontwikkeling worden vastgesteld. Vervolgens wordt in stap 4 t/m 6 door de initiatiefnemer onderzocht welke parkeervoorzieningen beschikbaar worden gesteld om in de parkeervraag te kunnen voorzien. Na vaststelling van de autoparkeervraag wordt beoordeeld of de vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen van toepassing is.

6.3.4. Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Zoals opgenomen in paragraaf 2.6 geldt binnen deze nota parkeernormen het uitgangspunt dat de volledige vraag naar fiets- en autoparkeerplaatsen op eigen terrein moet worden opgelost. Daarom moet in de eerste plaats door de initiatiefnemer worden vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen er op eigen terrein kunnen worden aangelegd. Indien van toepassing moeten hierbij de omrekenfactoren voor parkeren op eigen terrein worden toegepast (zie bijlage 5).

Resultaat stap 4: het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen dat op eigen terrein wordt aangelegd voor de ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de vastgestelde parkeervraag.

6.3.5. Stap 5: gebruik bestaande private parkeercapaciteit

In de directe omgeving van een ontwikkellocatie kan, op het moment dat de geplande functies tot hun parkeerbehoefte leiden, (gedeeltelijk) ongebruikte private parkeercapaciteit aanwezig zijn. Wanneer de vastgestelde parkeervraag niet volledig op eigen terrein kan worden opgelost, kan worden onderzocht of gebruik van nabijgelegen private parkeercapaciteit mogelijk is. Deze voorzieningen moeten liggen binnen de maximaal acceptabele loopafstanden liggen (zie paragraaf 6.2.5).

Het gebruik van eventuele private parkeerplaatsen dient voor ten minste tien jaar contractueel te worden vastgelegd, inclusief een kettingsbeding. De initiatiefnemer moet aantonen hoe parkeerders (vaste gebruikers en bezoekers) toegang krijgen tot de private parkeervoorziening op de vereiste momenten van de dag/week en hoe de beschikbaarheid van de benodigde parkeerplaatsen is gewaarborgd.

Resultaat stap 5: indien van toepassing is het aantal private parkeerplaatsen dat door de initiatiefnemer wordt gekocht of gehuurd om de autoparkeervraag te lossen bepaald en in mindering gebracht op de resterende autoparkeervraag uit stap 4.

6.3.6. Stap 6: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit

De situatie kan zich voordoen dat het voor de initiatiefnemer niet mogelijk is om de vastgestelde parkeervraag op eigen terrein op te lossen, eventueel aangevuld met gebruik van private parkeercapaciteit. De initiatiefnemer kan dan onderzoeken of de resterende parkeervraag opgelost kan worden door gebruik te maken van bestaande openbare parkeercapaciteit. Om te voorkomen dat dit leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk hanteren wij het uitgangspunt dat de parkeerdruk in de eindsituatie (na afwenteling van de parkeervraag vanuit de ontwikkeling) maximaal 85% mag zijn.

Om te kunnen beoordelen of gebruik van openbare parkeercapaciteit mogelijk is, is een actueel beeld nodig van de bestaande parkeerdruk in het gebied rondom de ontwikkellocatie. De initiatiefnemer is primair verantwoordelijk voor het in kaart brengen van de parkeerdruk. Wanneer wij als gemeente over recent uitgevoerde parkeerdrukmetingen beschikken, dan stellen we deze gegevens beschikbaar voor gebruik door de initiatiefnemer. Een uitgevoerde parkeerdrukmeting mag niet ouder zijn dan twee jaar en moet naar het oordeel van de gemeente een representatieve weergave vormen van de actuele parkeersituatie.

Als er geen actueel beeld is van de parkeersituatie, dan moet de initiatiefnemer zelf een parkeerdrukmeting laten uitvoeren. Deze meting moet aan de volgende eisen voldoen:

- De meetmethodiek die in het parkeerdrukonderzoek wordt gehanteerd moet door de gemeente zijn goedgekeurd (de wijze waarop parkeercapaciteit en- bezetting wordt gemeten). Alleen officiële parkeerplaatsen gelden als beschikbare parkeercapaciteit.
- De uitvoering van het parkeerdrukonderzoek moet met gemeente zijn afgestemd. Hierbij worden in ieder geval het onderzoeksgebied bepaald en de momenten van de dag/week waarop de metingen moeten plaatsvinden. Het onderzoek moet in ieder geval plaatsvinden op het maatgevende moment van de parkeerbehoefte die in de openbare ruimte wordt opgelost. Voor de begrenzing van het onderzoeksgebied gelden de maximaal acceptabele loopafstanden (zie paragraaf 6.2.5) als richtlijn.

Wij willen voorkomen dat dezelfde openbare parkeercapaciteit aan meerdere ontwikkelingen tegelijkertijd beschikbaar wordt gesteld. Om deze reden moet de initiatiefnemer bij de gemeente verifiëren of er in de omgeving van zijn ontwikkellocatie andere ontwikkelingen plaatsvinden, ontwikkelingen waarin mogelijk ook sprake is van gebruik van openbare parkeercapaciteit.

Resultaat stap 6: het aantal openbare parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld voor de ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeervraag uit stap 5.

6.4. Consequenties niet oplossen van de parkeervraag

De situatie kan zich voordoen dat een initiatiefnemer er niet in slaagt om de vastgestelde fiets- en autoparkeervraag van zijn ontwikkeling volledig op te lossen. Dit kan een weigeringsgrond vormen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het vinden van een oplossing hiervoor.

Gemotiveerde afwijking

In een bredere sociaal-maatschappelijke context is het voor onze gemeente van belang dat er ruimtelijke ontwikkelingen kunnen blijven plaatsvinden. Het niet (volledig) oplossen van de fiets- en autoparkeervraag kan een barrière vormen in de totstandkoming van een ontwikkeling. Zoals opgenomen in paragraaf 3.4 bevat deze nota parkeernormen een hardheidsclausule, waarmee het college van burgemeester en wethouders een gemotiveerde afwijking mogelijk kan maken.

Het college neemt een gemotiveerde afwijking alleen in overweging wanneer de initiatiefnemer het volledige stappenplan uit paragraaf 6.3 heeft doorlopen en daarmee de onmogelijkheid heeft aangetoond om de fiets- en autoparkeervraag op te kunnen lossen. De initiatiefnemer draagt bij de gemeente de argumentatie aan, waarna het college mede op basis hiervan een integrale belangenafweging maakt. Het college maakt hierbij een afweging tussen het maatschappelijk-economische belang van de totstandkoming van de ontwikkeling en een goede verdeling van de beschikbare openbare parkeerruimte.

7. Vastlegging parkeeroplossing

7.1. De parkeeroplossing vastleggen

Voor iedere ruimtelijke ontwikkeling wordt in de omgevingsvergunning vastgelegd welke fiets- en autoparkeereis bij de geplande functies hoort. In de omgevingsvergunning moet gemotiveerd worden hoe de parkeereis tot stand is gekomen en hoe in het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen wordt voorzien. Voor parkeren geldt dat in de omgevingsvergunning ten minste de volgende aspecten uitgewerkt moeten zijn:

- het aantal te realiseren parkeerplaatsen, indien nodig uitgesplitst naar functie;
- de ligging van de parkeervoorziening(en) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld: op eigen terrein, in een private parkeervoorziening en/of in de openbare ruimte;
- de maatvoering van de parkeervoorziening(en) en de bijbehorende (weg)inrichting;
- de parkeerrechten die al dan niet verbonden zijn aan de adressen of bouwnummers gelegen binnen de ontwikkeling.

7.1.1. Parkeerrechten vastleggen

Bij het vastleggen van de parkeeroplossing is in het bijzonder aandacht voor het borgen van de zogeheten parkeerrechten. Met het begrip parkeerrecht wordt bedoeld of er op een adres in de toekomst wel of geen parkeervergunning of -onthefving kan worden aangevraagd. Het parkeerrecht heeft daarmee een directe relatie met de toepassing van parkeerregulering in de openbare ruimte. Het vastleggen van de parkeerrechten is vooral met het oog op de toekomst van belang. Voor het vastleggen van parkeerrechten maken wij onderscheid tussen twee scenario's.

Scenario 1: parkeervraag volledig op eigen terrein of in private parkeervoorzieningen opgelost

In dit eerste scenario is de parkeereis volledig door de initiatiefnemer opgelost. Dit kan op eigen terrein zijn of door gebruik te maken van private parkeervoorzieningen. De parkeereis is in ieder geval niet opgelost door gebruik te maken van openbare parkeercapaciteit. Dit maakt dat alle adressen die tot de ontwikkeling behoren in dit scenario zijn uitgesloten van alle parkeerrechten.

Scenario 2: parkeervraag (deels) in de openbare ruimte opgelost

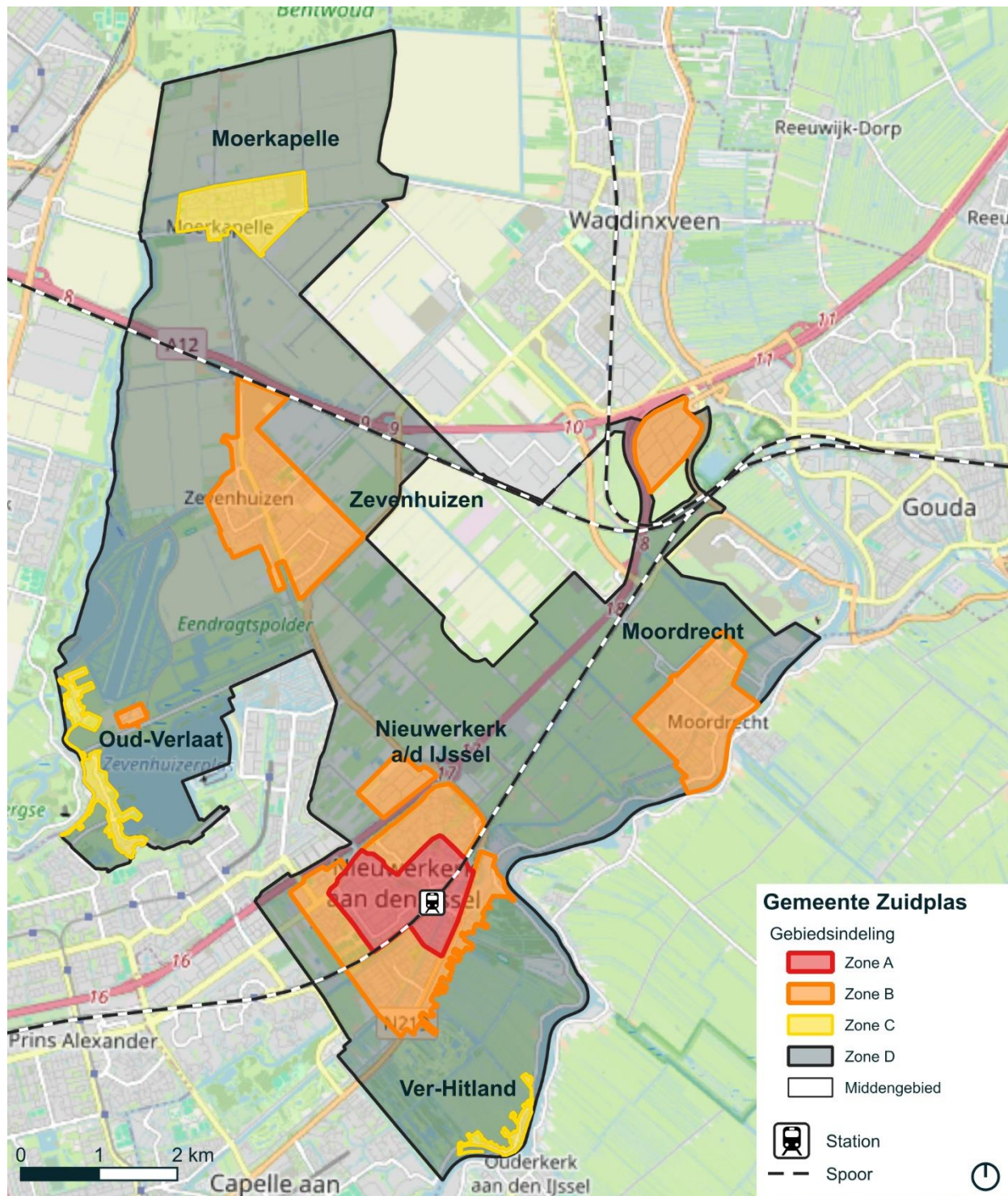
Belangrijk onderdeel van deze nota parkeernormen is het stappenplan dat een initiatiefnemer volgt om zijn parkeervraag op te kunnen lossen. Het stappenplan biedt de mogelijkheid om, onder gestelde voorwaarden, gebruik te maken van bestaande openbare parkeercapaciteit. In dit tweede scenario is (een deel van) de parkeervraag van een ontwikkeling in de openbare ruimte opgelost. Het in de openbare ruimte oplossen van een parkeervraag betekent dat bepaalde adressen parkeerrechten hebben. Via huisnummers of bouwnummers worden in de omgevingsvergunning de parkeerrechten vastgelegd.

7.2. Communicatie richting de eindgebruiker

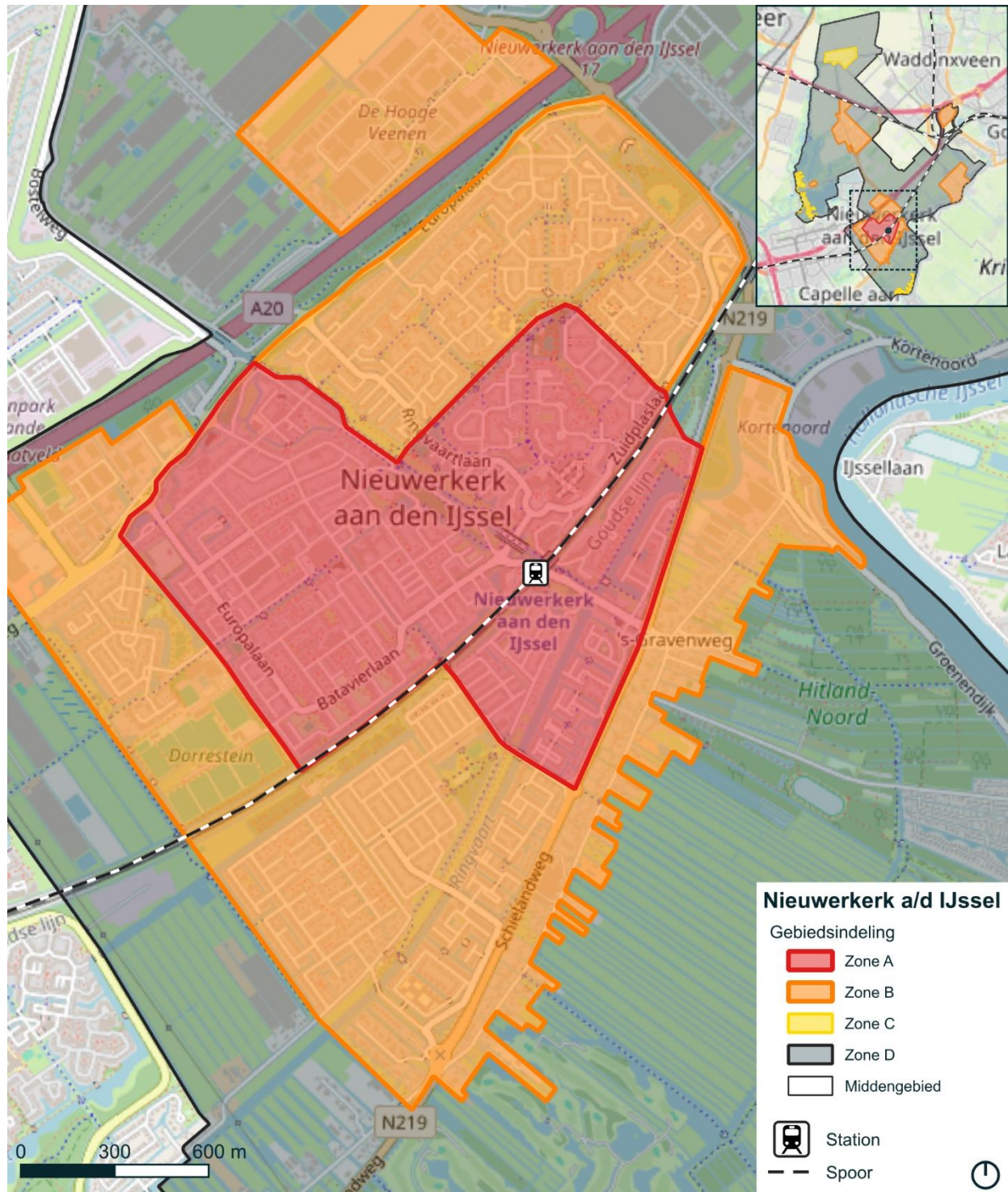
Iedere ruimtelijke ontwikkeling heeft eindgebruikers. Dit is de (dagelijkse) gebruiker van de parkeeroplossing die voor de ontwikkeling is gevormd. Goede en tijdige communicatie richting eindgebruikers over de manier waarop het parkeren is opgelost is van groot belang.

Met de initiatiefnemer van een ontwikkeling en partijen die betrokken zijn bij de verkoop- en verhuur van woningen of andere functies maken wij afspraken over de wijze waarop over de parkeeroplossing wordt gecommuniceerd. Hierbij wordt vastgelegd wanneer de communicatie plaatsvindt en welke middelen hiervoor worden ingezet. Het opnemen van informatie over de parkeeroplossing in brochures voor de koop of verhuur vormt een basisvereiste. Uit deze brochures moet duidelijk blijken hoe het parkeren van fietsen en auto's is opgelost.

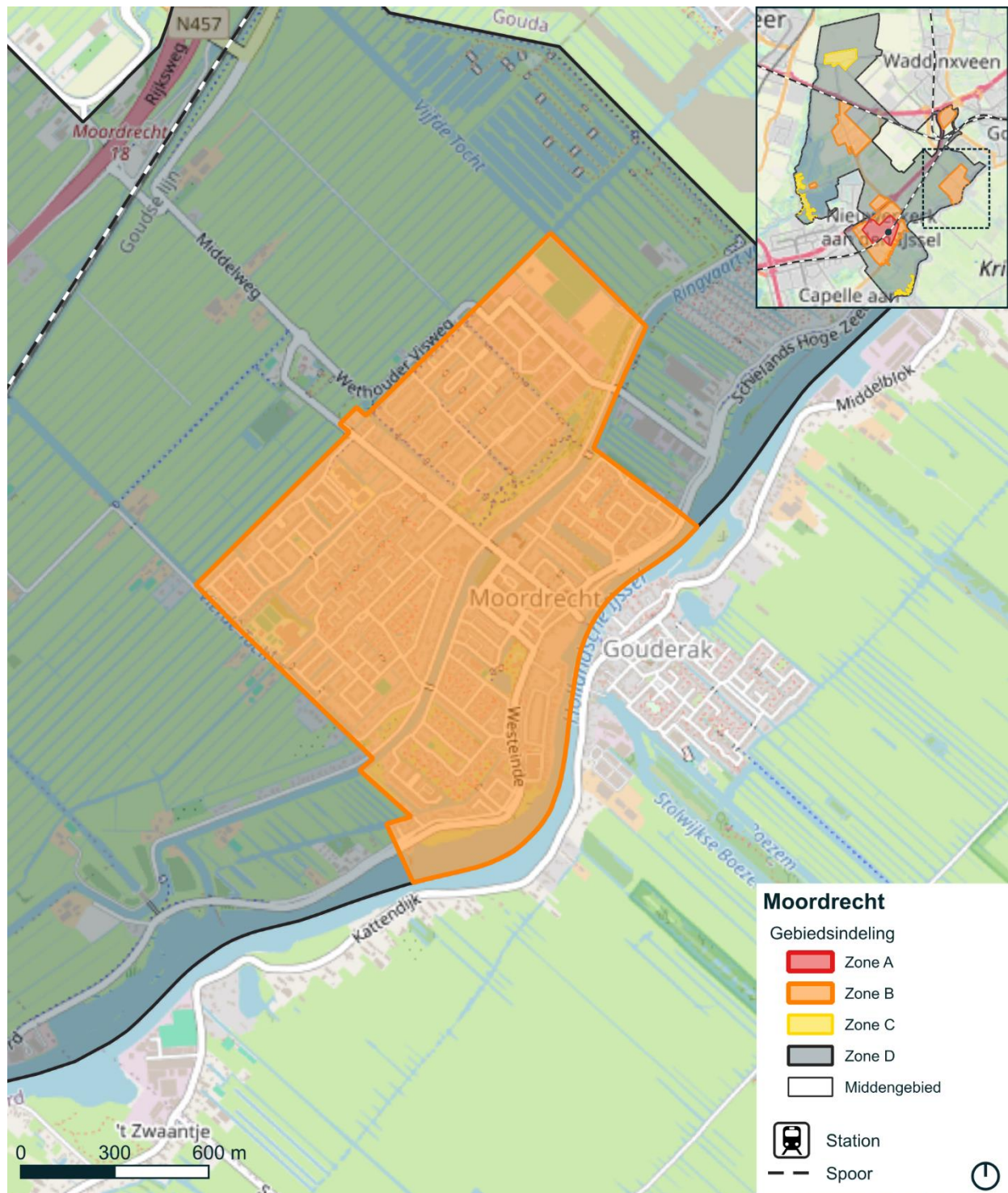
Bijlage 1: gebiedsindeling



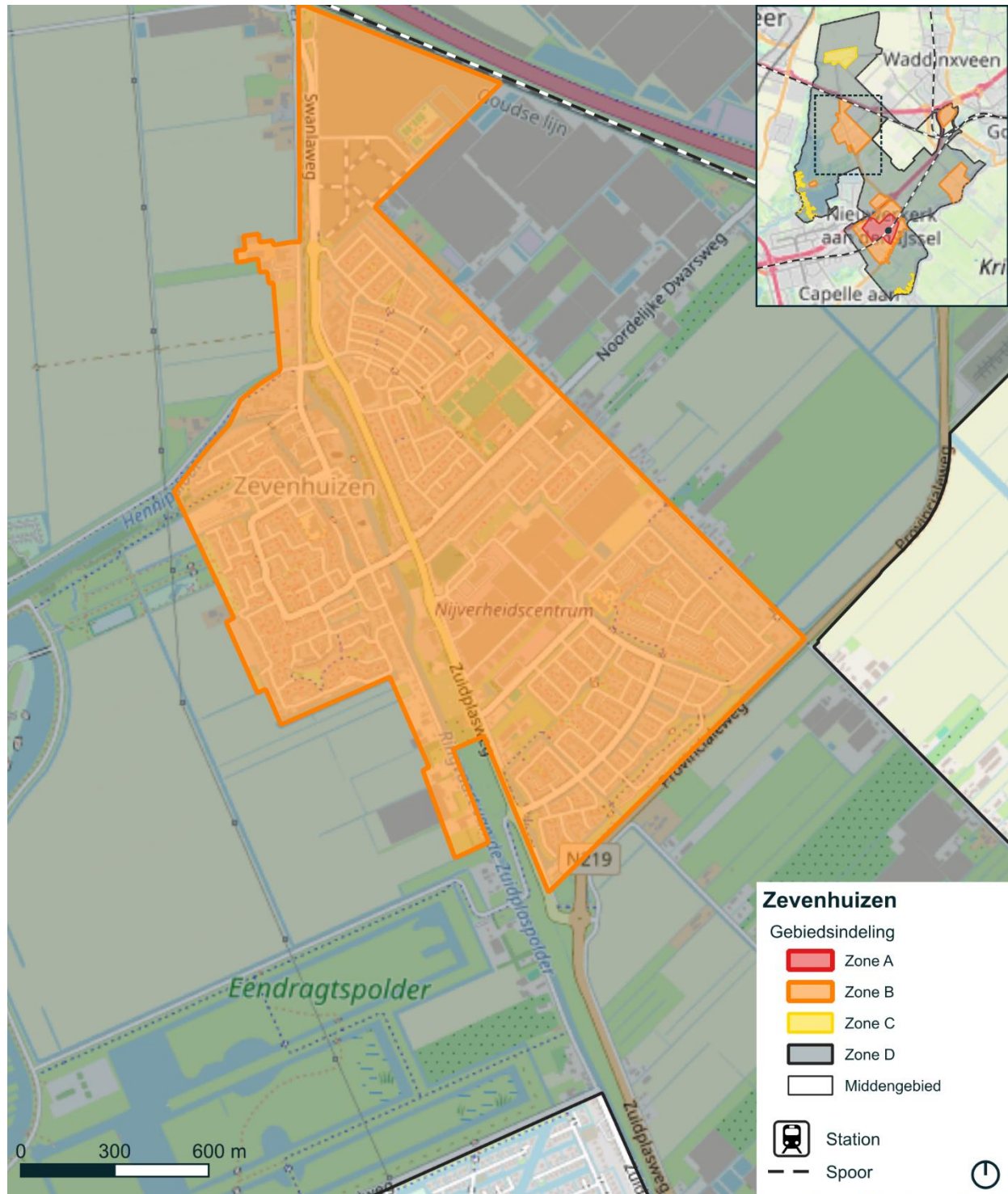
Gebiedsindeling uitsnede zone A (Nieuwerkerk a/d IJssel)



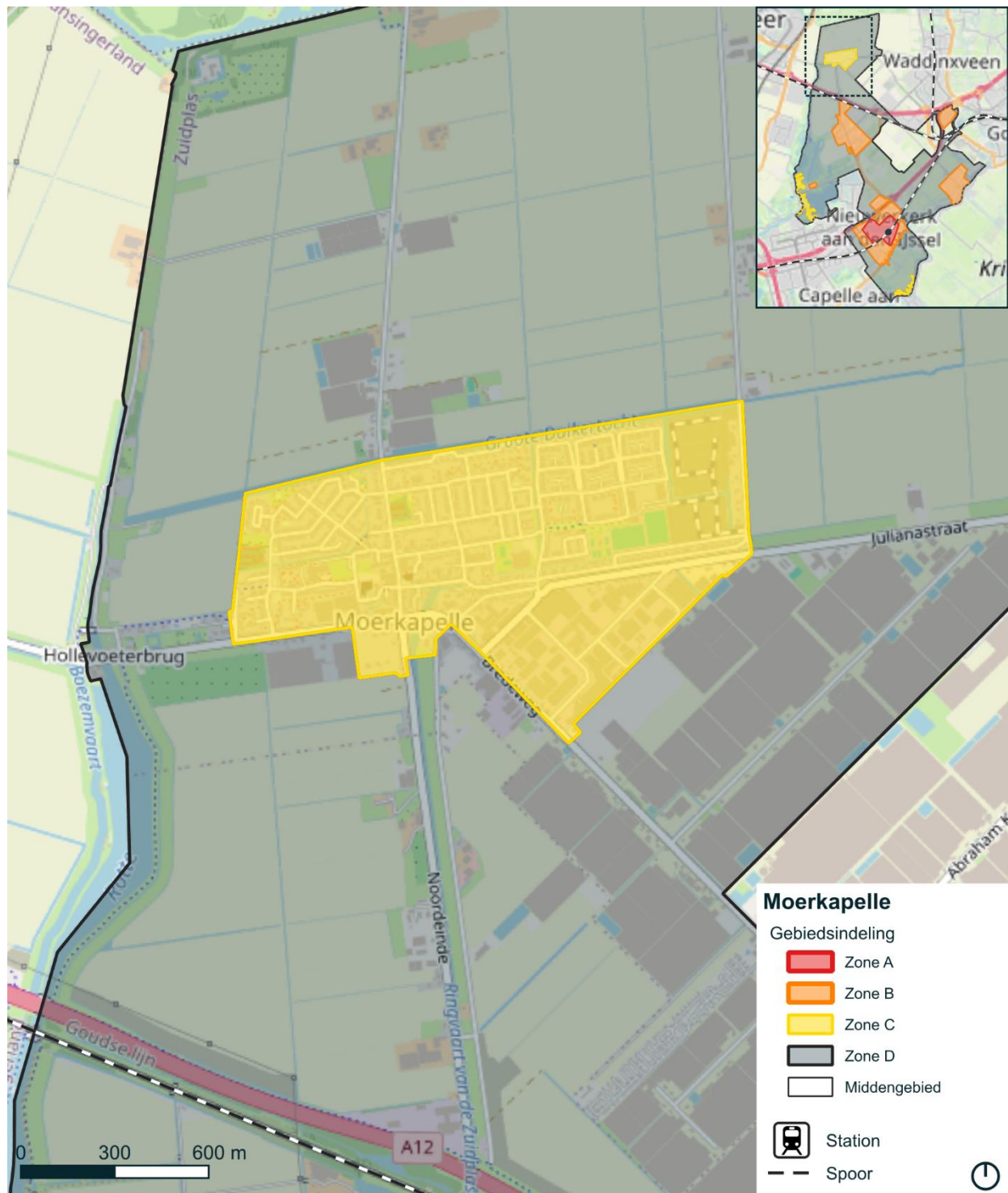
Gebiedsindeling uitsnede zone B (Moordrecht)



Gebiedsindeling uitsnede zone B (Zevenhuizen)



Gebiedsindeling uitsnede zone C (Moerkapelle)



Bijlage 2: fietsparkeernormen

Hoofdgroep: wonen, bewoners (parkeernormen zijn exclusief de genoemde bezoekersparkeernormen, zie voor de bezoekersparkeernormen de tabel op de volgende pagina).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Koop, huis, vrijstaand	per woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Koop, appartement, > 130 m ² bvo	per woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Koop, appartement, 80-130 m ² bvo	per woning	4,50	4,50	4,50	4,50
Koop, appartement, < 80 m ² bvo	per woning	3,50	3,50	3,50	3,50
Huur, huis, vrije sector	per woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Huur, huis, sociale huur	per woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Huur, appartement, vrije sector, > 130 m ² bvo	per woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Huur, appartement, vrije sector, 80-130 m ² bvo	per woning	4,50	4,50	4,50	4,50
Huur, appartement, vrije sector, < 80 m ² bvo	per woning	3,50	3,50	3,50	3,50
Huur, appartement, sociale huur, 80-130 m ² bvo	per woning	5,00	5,00	5,00	5,00
Huur, appartement, sociale huur, 50-80 m ² bvo	per woning	4,50	4,50	4,50	4,50
Huur, appartement, sociale huur, < 50 m ² bvo	per woning	3,50	3,50	3,50	3,50
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m ² bvo	per kamer	2,50	2,50	2,50	2,50
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	per kamer	1,50	1,50	1,50	1,50
Huisvesting arbeidsmigranten	per bed	1,00	1,00	1,00	1,00
Huisvesting asielzoekers en statushouders	per 10 bedden	2,00	2,00	2,00	2,00
Flexwoning	per woning	1,50	2,00	2,00	2,50
Ouderenwoning (woning zonder zorgvoorzieningen)	per woning	0,75	1,00	1,00	1,00
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	per woning	0,50	0,50	0,75	0,75
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	per woning	2,50	2,50	2,50	2,50

Hoofdgroep: wonen, bezoekers van bewoners

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Bezoekersparkeernorm	per woning	0,30	0,30	0,25	0,20

Hoofdgroep: werken (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m² bvo	1,70	1,15	1,05	0,80	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m² bvo	3,00	2,05	1,35	1,10	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m² bvo	1,40	1,10	0,90	0,85	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m² bvo	0,60	0,45	0,40	0,40	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m² bvo	1,15	0,85	0,75	0,70	5%
Opslagruimte (particulier)	per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	6,00	6,00	n.v.t.

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Buurtsupermarkt	per 100 m² bvo	3,70	2,65	2,05	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m² bvo	5,35	4,10	3,50	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m² bvo	5,35	4,10	3,50	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m² bvo	n.v.t.	1,65	1,40	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	per 100 m² bvo	n.v.t.	1,65	1,40	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	per 100 m² bvo	3,20	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m² bvo	3,35	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m² bvo	3,65	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m² bvo	3,75	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m² bvo	3,45	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	81%
Stadsdeelcentrum	per 100 m² bvo	3,35	3,60	3,00	n.v.t.	85%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	per 100 m² bvo	n.v.t.	4,35	3,55	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	per 100 m² bvo	n.v.t.	4,95	4,20	n.v.t.	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m² bvo	n.v.t.	5,55	4,65	n.v.t.	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m² bvo	n.v.t.	6,15	5,05	n.v.t.	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m² bvo	3,35	3,60	3,00	n.v.t.	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m² bvo	n.v.t.	2,45	1,60	1,25	93%
Winkelboulevard	per 100 m² bvo	0,40	0,40	0,30	0,25	94%

Outletcentrum	per 100 m² bvo	0,40	0,40	0,30	0,25	94%
Bouwmarkt	per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,30	0,25	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m² bvo	n.v.t.	0,50	0,40	n.v.t.	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m² bvo	n.v.t.	0,50	0,40	n.v.t.	89%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Bibliotheek	per 100 m² bvo	4,00	4,00	3,30	2,60	97%
Museum	per 100 m² bvo	1,70	1,25	0,85	n.v.t.	95%
Bioscoop	per 100 m² bvo	9,00	7,50	3,50	1,65	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m² bvo	9,00	7,50	3,50	1,65	97%
Theater/schouwburg	per 100 m² bvo	26,00	20,50	17,50	12,00	87%
Musicaltheater	per 100 m² bvo	26,00	20,50	17,50	12,00	86%
Casino	per 100 m² bvo	2,00	2,00	1,65	1,65	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	4,50	3,20	2,55	2,45	89%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	2,50	1,85	1,55	1,15	87%
Dansstudio	per 100 m² bvo	5,85	3,70	3,00	2,00	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m² bvo	5,85	3,70	3,00	2,00	87%
Fitnesscentrum	per 100 m² bvo	5,85	3,70	3,00	2,00	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,00	4,00	99%
Sauna, hammam	per 100 m² bvo	5,50	4,00	4,00	4,00	99%
Sporthal	per 100 m² bvo	5,50	3,90	3,00	2,45	96%
Sportzaal	per 100 m² bvo	6,70	3,90	2,70	2,10	94%
Tennishal	per 100 m² bvo	0,80	0,55	0,50	0,50	87%
Padelhal	per 100 m² bvo	1,55	1,15	0,95	0,95	87%
Squashhal	per 100 m² bvo	5,10	3,40	3,00	2,50	84%
Zwembad overdekt	per 100 m² bassin	n.v.t.	26,00	20,00	12,50	97%
Zwembad openlucht	per 100 m² bassin	n.v.t.	34,00	28,00	20,50	99%
Zwemparadijs	per 100 m² bassin	n.v.t.	n.v.t.	9,50	9,50	99%
Sportveld	per hectare netto terrein	57,50	57,50	57,50	57,50	95%
Stadion	per zitplaats	0,20	0,20	0,20	n.v.t.	99%

Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m² bvo	3,05	2,50	2,10	1,80	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m² bvo	n.v.t.	3,90	3,40	3,05	98%
Ski- snowboardhal	per 100 m² sneeuw (exclusief oefenpistes)	n.v.t.	n.v.t.	3,45	n.v.t.	98%
Jachthaven	per ligplaats	0,15	0,15	0,15	0,15	n.v.t.
Golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	17,50	17,50	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 ha	n.v.t.	n.v.t.	17,50	17,50	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m² bvo	1,50	1,50	1,00	0,60	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m² bvo	1,50	1,50	1,00	0,60	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m² bvo	1,50	1,50	1,00	0,60	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	12,50	12,50	12,50	12,50	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,55	90%
Dierenpark	per ha. netto terrein	10,75	10,75	10,75	10,75	99%
Attractie- en pretpark	per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	10,75	10,75	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,90	1,80	1,60	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	n.v.t.	19,70	14,05	10,95	99%

Hoofdgroep: horeca en (verblijfs)recreatie (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,15	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	0,15	0,15	91%
1* Hotel	per 10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00	77%
2* Hotel	per 10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00	80%
3* Hotel	per 10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00	77%
4* Hotel	per 10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00	73%
5* Hotel	per 10 kamers	2,00	2,00	2,00	2,00	65%
Café/bar/cafetaria/lunchroom	per 100 m² bvo	11,50	11,50	11,50	n.v.t.	90%
Restaurant	per 100 m² bvo	11,50	11,50	6,50	n.v.t.	80%
Discotheek	per 100 m² bvo	12,50	12,50	10,00	5,50	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m² bvo	1,00	1,00	1,00	n.v.t.	99%

Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,35	1,35	1,05	0,45	57%
Apotheek	per apotheek	7,00	7,00	7,00	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,35	1,35	1,05	0,45	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,35	1,35	1,05	0,45	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,35	1,35	1,05	0,45	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,70	2,70	2,40	1,90	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,35	1,35	1,05	0,45	55%
Ziekenhuis	per 100 m ² bvo	0,55	0,55	0,75	0,75	29%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	1,10	1,00	0,95	0,75	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	6,50	6,50	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	n.v.t.	n.v.t.	6,50	6,50	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,45	0,45	0,45	0,45	100%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,35	0,35	0,35	n.v.t.	60%

Hoofdgroep: onderwijs (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m ² bvo	1,00	1,00	0,75	0,75	n.v.t.
Basisonderwijs	per leslokaal	11,50	11,50	11,50	11,50	48%
Middelbare school	per 100 leerlingen	80,00	80,00	80,00	80,00	11%
ROC	per 100 leerlingen	48,00	48,00	48,00	48,00	7%
Hogeschool	per 100 studenten	64,00	64,00	64,00	64,00	72%
Universiteit	per 100 studenten	64,00	64,00	64,00	64,00	48%
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	per 10 studenten	3,75	3,75	3,75	3,75	95%

Toelichting op betekenis 'n.v.t.' in tabellen parkeernormen

Bij bepaalde functies is in sommige zones de parkeernorm aangeduid als 'n.v.t.'. Dit komt doordat het niet aannemelijk is dat deze functies in die zones worden gerealiseerd. Mocht dit toch het geval zijn, dan volgt de gemeente Zuidplas de werkwijze zoals beschreven in paragraaf 5.2 om een passende parkeernorm vast te stellen.

Bijlage 3: autoparkeernormen

Hoofdgroep: wonen, bewoners (parkeernormen zijn exclusief de genoemde bezoekersparkeernormen, zie voor de bezoekersparkeernormen de onderstaande tabel).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,75	1,90	2,20	2,40
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,65	1,90	2,20	2,30
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,45	1,55	1,65	1,75
Koop, appartement, > 130 m ² bvo	per woning	1,35	1,90	2,00	2,10
Koop, appartement, 80-130 m ² bvo	per woning	1,10	1,60	1,70	1,80
Koop, appartement, < 80 m ² bvo	per woning	1,00	1,25	1,45	1,70
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,00	1,60	1,70	1,80
Huur, huis, sociale huur	per woning	0,95	1,05	1,15	1,15
Huur, appartement, vrije sector, > 130 m ² bvo	per woning	1,05	1,60	1,70	1,70
Huur, appartement, vrije sector, 80-130 m ² bvo	per woning	0,70	1,20	1,40	1,40
Huur, appartement, vrije sector, < 80 m ² bvo	per woning	0,60	1,10	1,30	1,30
Huur, appartement, sociale huur, 80-130 m ² bvo	per woning	0,75	0,95	1,15	1,15
Huur, appartement, sociale huur, 50-80 m ² bvo	per woning	0,65	0,75	0,95	0,95
Huur, appartement, sociale huur, < 50 m ² bvo	per woning	0,55	0,65	0,85	0,85
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m ² bvo	per kamer	0,30	0,35	0,40	0,45
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	per kamer	0,05	0,20	0,20	0,30
Huisvesting arbeidsmigranten	per bed	0,70	0,80	0,80	0,90
Huisvesting asielzoekers en statushouders	per 10 bedden	1,00	1,00	1,00	1,00
Flexwoning	per woning	0,80	0,90	0,90	1,00
Ouderenwoning (woning zonder zorgvoorzieningen)	per woning	0,50	1,00	1,00	1,00
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	per woning	0,75	1,00	1,00	1,10
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	per woning	0,25	0,40	0,50	0,50

Hoofdgroep: wonen, bezoekers van bewoners

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Bezoekersparkeernorm	per woning	0,10	0,10	0,15	0,20

Hoofdgroep: werken (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m² bvo	1,55	2,20	2,30	2,80	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m² bvo	2,05	2,60	3,10	3,80	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m² bvo	1,55	2,20	2,60	2,60	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m² bvo	0,65	1,10	1,30	1,30	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m² bvo	1,25	1,80	2,10	2,20	5%
Opslagruimte (particulier)	per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	15,00	15,00	n.v.t.

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Buurtsupermarkt	per 100 m² bvo	1,90	3,70	4,50	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m² bvo	3,35	5,70	6,40	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m² bvo	6,00	7,90	8,70	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m² bvo	n.v.t.	6,40	6,90	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	per 100 m² bvo	n.v.t.	7,40	7,40	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	per 100 m² bvo	3,45	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m² bvo	n.v.t.	4,10	4,70	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m² bvo	n.v.t.	4,70	5,50	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m² bvo	n.v.t.	5,40	6,10	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m² bvo	n.v.t.	5,80	6,70	n.v.t.	81%
Stadsdeelcentrum	per 100 m² bvo	n.v.t.	6,20	7,30	n.v.t.	85%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	per 100 m² bvo	0,20	0,24	0,24	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	per 100 m² bvo	n.v.t.	1,50	2,10	2,50	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m² bvo	3,95	6,60	8,60	10,00	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m² bvo	1,25	1,90	2,10	2,20	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,80	5,90	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m² bvo	n.v.t.	2,30	2,60	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	per 100 m² bvo	n.v.t.	4,00	4,40	n.v.t.	94%

Outletcentrum	per 100 m² bvo	n.v.t.	10,20	11,10	11,40	94%
Bouwmarkt	per 100 m² bvo	n.v.t.	2,10	2,60	2,70	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m² bvo	n.v.t.	2,50	2,80	3,10	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m² bvo	n.v.t.	2,50	2,80	3,10	89%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Bibliotheek	per 100 m² bvo	0,45	1,00	1,40	1,60	97%
Museum	per 100 m² bvo	0,60	0,90	1,20	n.v.t.	95%
Bioscoop	per 100 m² bvo	3,20	9,00	12,20	14,70	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m² bvo	2,60	6,30	8,90	10,90	97%
Theater/schouwburg	per 100 m² bvo	7,40	9,50	11,30	13,50	87%
Musicaltheater	per 100 m² bvo	2,90	3,90	4,50	5,60	86%
Casino	per 100 m² bvo	5,70	6,60	7,00	8,50	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,60	2,80	3,30	3,30	89%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,85	1,40	1,60	2,00	87%
Dansstudio	per 100 m² bvo	1,60	4,40	6,00	7,90	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m² bvo	1,40	3,90	5,30	7,00	87%
Fitnesscentrum	per 100 m² bvo	1,70	5,00	6,80	7,90	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,80	10,80	99%
Sauna, hammam	per 100 m² bvo	2,50	5,10	7,20	7,80	99%
Sporthal	per 100 m² bvo	1,55	2,40	3,10	3,70	96%
Sportzaal	per 100 m² bvo	1,15	2,20	3,00	3,80	94%
Tennishal	per 100 m² bvo	0,30	0,50	0,60	0,60	87%
Padelhal	per 100 m² bvo	0,35	0,60	0,80	0,80	87%
Squashhal	per 100 m² bvo	1,60	2,50	2,80	3,30	84%
Zwembad overdekt	per 100 m² bassin	n.v.t.	11,70	12,50	14,30	97%
Zwembad openlucht	per 100 m² bassin	n.v.t.	11,10	13,90	16,80	99%
Zwemparadijs	per 100 m² bassin	n.v.t.	n.v.t.	5,00	5,00	99%
Sportveld	per hectare netto terrein	20,00	27,00	27,00	27,00	95%
Stadion	per zitplaats	0,12	0,20	0,20	n.v.t.	99%

Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m² bvo	1,25	1,80	2,10	2,30	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m² bvo	n.v.t.	2,50	2,80	3,00	98%
Ski- snowboardhal	per 100 m² sneeuw (exclusief oefenpistes)	n.v.t.	n.v.t.	2,80	n.v.t.	98%
Jachthaven	per ligplaats	0,60	0,70	0,70	0,70	n.v.t.
Golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	53,10	58,20	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 ha	n.v.t.	n.v.t.	106,00	128,30	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m² bvo	3,10	6,40	7,20	7,60	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m² bvo	3,70	7,10	8,10	8,60	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m² bvo	3,90	6,40	7,30	7,90	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	3,10	6,40	7,20	7,60	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,50	90%
Dierenpark	per ha. netto terrein	8,00	12,00	12,00	12,00	99%
Attractie- en pretpark	per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	12,00	12,00	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,40	1,50	1,60	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	n.v.t.	10,00	13,00	16,00	99%

Hoofdgroep: horeca en (verblijfs)recreatie (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,30	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,80	2,20	91%
1* Hotel	per 10 kamers	0,40	0,90	2,50	4,60	77%
2* Hotel	per 10 kamers	1,35	2,50	4,30	6,50	80%
3* Hotel	per 10 kamers	2,10	3,80	5,50	7,30	77%
4* Hotel	per 10 kamers	3,40	5,60	7,70	9,50	73%
5* Hotel	per 10 kamers	5,30	8,70	11,40	13,40	65%
Café/bar/cafetaria/lunchroom	per 100 m² bvo	5,00	6,00	7,00	10,00	90%
Restaurant	per 100 m² bvo	5,00	6,00	8,00	10,00	80%
Discotheek	per 100 m² bvo	6,90	15,90	22,80	22,80	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m² bvo	5,50	8,00	11,00	n.v.t.	99%

Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,05	2,70	3,20	3,50	57%
Apotheek	per apotheek	2,25	3,00	3,40	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,25	1,70	2,00	2,20	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,35	1,80	2,10	2,40	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,30	1,70	2,00	2,30	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,55	2,20	2,60	2,90	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,55	2,10	2,40	2,70	55%
Ziekenhuis	per 100 m² bvo	1,40	1,70	1,80	2,10	29%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	35,10	35,10	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	36,60	36,60	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,65	2,40	3,50	3,90	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,15	0,20	0,20	n.v.t.	100%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,60	0,70	0,70	n.v.t.	60%

Hoofdgroep: onderwijs (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Percentage bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m² bvo	1,00	1,30	1,50	1,60	n.v.t.
Basisonderwijs	per leslokaal	0,75	1,00	1,00	1,00	48%
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,70	5,50	5,90	5,90	11%
ROC	per 100 leerlingen	4,70	6,40	6,80	6,90	7%
Hogeschool	per 100 studenten	9,30	12,00	12,70	12,90	72%
Universiteit	per 100 studenten	13,20	17,20	18,50	18,80	48%
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	per 10 studenten	4,50	6,60	7,80	11,50	95%

Bijlage 4: aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	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%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Hotel	40%	50%	100%	100%	100%	50%	100%	60%	75%	40%
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/enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Religiegebouw (afhankelijk van activiteit)	10%	30%	50%	40%	0%	30%	10%	100%	10%	100%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant	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%

Bijlage 5: omrekenfactoren parkeren op eigen terrein

Type parkeervoorziening	Praktisch aantal	Berekenings- aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	1,0	Oprit minimaal 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0	Oprit minimaal 5 meter diep en minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit minimaal 10 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Parkeerplaats die deel uitmaakt van een gebouwde parkeervoorziening of parkeerterrein	1	1,0	

Bijlage 6: kwaliteitseisen parkeervoorzieningen

Kwaliteitseisen fietsparkeren

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

Toegankelijkheid

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

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting de bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de bestemming.
- De afstand mag maximaal 25 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/ neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten.
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 5%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 10%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm.
- Naast de trap moet een fietsgoot aanwezig zijn, minimaal 100 mm breed en 40 mm diep. Bij meer dan vijftien bergingen moet de goot aan beide zijden van de trap worden aangebracht. Onder en bovenaan de trapgoot moet een vlak plateau zijn aangebracht van minimaal 2000 mm.
- Voor een stalling waarin ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning kan worden overbrugd.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

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

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld. Parkeerruimte voor buitenmodel fietsen is op een logische plek in de stalling gepositioneerd.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- Fietsparkeren bezoekers en personeel is bij voorkeur gescheiden.

- Fietsparkeren voor personeel is bij voorkeur inpandig en overdekt.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met voor hoog-laagsystemen een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm. Bij het niet toestaan van dubbellaagse stallingssystemen kan de minimale plafondhoogte naar 2300 mm aangepast worden.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en 3000 mm breed bij de toepassing van dubbellaagse fietsparkeersystemen. De hoofdgang is minimaal 3000 mm breed.
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
 - Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard hoog-laag systeem passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.
- De ruimtelijke positionering binnen de stalling is voor de fiets van normaal formaat het meest voordelig. Afwijkende maten moeten achter in de stalling een plaats krijgen.
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- Bij een woonfunctie is per 5 fietsparkeerplaatsen minimaal 1 oplaadpunt voor elektrische fietsen aanwezig, bij overige functies per 10 fietsparkeerplaatsen minimaal 1 oplaadpunt voor elektrische fietsen.

Kwaliteitseisen autoparkeren

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

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

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

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

In het geval van aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet voldaan worden aan het Handboek Inrichting Openbare Ruimte of de opvolger hiervan. Op specifieke ontwerpaspecten kan ook de ASVV 2021⁷ of de opvolger hiervan van toepassing zijn. Parkeervakken in de openbare ruimte moeten voldoen aan de volgende afmetingseisen (lengte x breedte parkeervak):

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

⁷[Hyperlink naar ASVV 2021](#).

Bijlage 7: rekenvoorbeelden

In deze bijlage is een fictief rekenvoorbeeld uitgewerkt waarmee de beoogde toepassing van de fiets- en autoparkeernormen wordt toegelicht.

Verzameling van de relevante gegevens

De ruimtelijke ontwikkeling in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in zone B. In de ontwikkeling worden de volgende functies gerealiseerd:

Functie	Aantal of oppervlakte	Eenheid
koop, appartement, 80-130 m ² bvo	20	woning
huur, huis, sociale huur	30	woning
buurtsupermarkt	1.000	m ² bvo
kantoor zonder baliefunctie	1.500	m ² bvo

Naast de nieuw te realiseren functies verdwijnt er als gevolg van de ontwikkeling een bestaand café. De parkeerbehoefte van deze functie wordt in stap 3 gesaldeerd. Het bestaande café heeft de volgende eigenschappen:

Functie	Oppervlakte	Eenheid
Café/bar/cafetaria	300	m ² bvo

Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

In de onderstaande tabellen is de normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend. De parkeerbehoefte van vaste gebruikers (bewoners en werknemers) en bezoekers is hierbij apart berekend. De fiets- en autoparkeernorm voor een buurtsupermarkt bestaat voor 89% uit bezoekers en daarmee voor 11% uit de parkeerbehoefte van werknemers. Om te voorkomen dat de berekening in dit voorbeeld te complex wordt, is het onderscheid tussen werknemers en bezoekers alleen gemaakt voor het fietsparkeren bij de geplande buurtsupermarkt.

Fietsparkeerbehoefte

Functie	Aantal of oppervlakte	Parkeernorm	Normatieve parkeerbehoefte
koop, appartement, 80-130 m ² bvo	20	4,5 per woning	90,0
huur, huis, sociale huur	30	5,0 per woning	150,0
bezoekers van bewoners	50	0,3 per woning	15,0
buurtsupermarkt (werknemers)	1.000 m ²	0,29 per 100 m ² bvo	2,9
buurtsupermarkt (bezoekers)	1.000 m ²	2,36 per 100 m ² bvo	23,6
kantoor (zonder baliefunctie)	1.500 m ²	1,15 per 100 m ² bvo	17,3
Totaal	-	-	298,8

Autoparkeerbehoefte

Functie	Aantal of oppervlakte	Parkeernorm	Normatieve parkeerbehoefte
koop, appartement, 80-130 m ² bvo	20	1,6 per woning	32,0
huur, huis, sociale huur	30	1,0 per woning	30,0
bezoekers van bewoners	50	0,1 per woning	5,0
buurtsupermarkt	1.000 m ²	3,7 per 100 m ² bvo	37,0
kantoor (zonder baliefunctie)	1.500 m ²	2,2 per 100 m ² bvo	33,0
Totaal	-	-	137,0

Stap 2: mobiliteitscorrectie

In deze stap is de mobiliteitscorrectie uitgewerkt. De initiatiefnemer zet in op het aanbieden van een autodeelconcept. Conform de uitgangspunten van deze nota parkeernormen kan de inzet van deelauto's leiden tot een reductie van de bewonersparkeerbehoefte, maximaal 10% van die behoefte. Binnen de ontwikkeling ligt de normatieve bewonersparkeerbehoefte op (32,0 + 30,0 =) 62 parkeerplaatsen. Dit betekent dat van die behoefte (62 * 10% =) 6,2 parkeerplaatsen kunnen worden ingevuld met de inzet van deelauto's. Op basis van de vervangingswaarde dat één deelauto vijf eigen auto's vervangt, kiest de initiatiefnemer voor het inzetten van één deelauto. In de onderstaande tabel is opgenomen wat hiervan per dagdeel het effect is op de bewonersparkeerbehoefte.

Dagdeel	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
aanw. % bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
reductie deelauto's	-3	-3	-4,5	-5	-4	-3,5	-3,5	-3,75	-4	-3,75
parkeerplaats deelauto	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Totaal reductie	-2,0	-2,0	-3,5	-4,0	-3,0	-2,5	-2,5	-2,75	-3,0	-2,75

Stap 3: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

Zoals beschreven verdwijnt als gevolg van de ontwikkeling een bestaand café. Deze functie heeft een oppervlakte van 300 m² bvo. Op basis van de autoparkeernorm van 6,0 per 100 m² bvo bedraagt de normatieve parkeerbehoefte van deze functie -18,0 autoparkeerplaatsen. Voor fietsparkeren is het salderen hier niet van toepassing. De normatieve parkeerbehoefte is met het aanwezigheidspercentage dat geldt voor horecafuncties omgerekend naar een parkeerbehoefte per dagdeel. In onderstaande tabel zijn de uitkomsten hiervan opgenomen. Uit de tabel blijkt dat op de werkdagnacht geen sprake is van een parkeerbehoefte die in mindering kan worden gebracht op de behoefte van de nieuwe functies. Op dit dagdeel kan niet worden gesaldeer. Op andere dagdelen is wel sprake van een parkeerbehoefte die wordt gesaldeer.

Dagdeel	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
horeca % aanwezig.	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
parkeer-behoefte salderen	-5,4	-7,2	-14,4	0,0	-14,4	-10,8	-16,2	-12,6	-18,0	-7,2

Vaststelling fiets- en autoparkeervraag

Nadat stap 1 t/m 3 van het stappenplan zijn doorlopen kan de (gereduceerde) fiets- en autoparkeervraag van de ontwikkeling worden vastgesteld. In de onderstaande tabellen is dit gebeurd. Hieruit blijkt dat de fietsparkeerbehoefte met 240 fietsparkeerplaatsen op de werkdagnacht maximaal is. De autoparkeerbehoefte is met afgerond 86 parkeerplaatsen op de werkdagmiddag maximaal.

Fietsparkeren

Dagdeel	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
woningen, bewoners	144,0	144,0	216,0	240,0	192,0	168,0	168,0	180,0	192,0	180,0
woningen, bezoekers	6,0	7,5	11,3	0,0	10,5	9,0	15,0	15,0	15,0	13,5
supermarkt, werknemers	1,5	1,7	1,2	0,0	2,3	2,3	2,3	2,9	1,2	1,7
supermarkt, bezoekers	11,8	14,2	9,4	0,0	18,9	18,9	18,9	23,6	9,4	14,2
kantoor	17,3	17,3	0,9	0,0	0,9	10,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	180,5	184,7	238,7	240,0	224,6	208,6	204,2	221,5	217,6	209,4

Autoparkeren

Dagdeel	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
woningen, bewoners	37,2	37,2	55,8	62,0	49,6	43,4	43,4	46,5	49,6	46,5
woningen, bezoekers	2,0	2,5	3,8	0,0	3,5	3,0	5,0	5,0	5,0	4,5
supermarkt	18,5	22,2	14,8	0,0	29,6	29,6	29,6	37,0	14,8	22,2
kantoor	33,0	33,0	1,7	0,0	1,7	19,8	0,0	0,0	0,0	0,0
reductie deelauto's	-2,0	-2,0	-3,5	-4,0	-3,0	-2,5	-2,5	-2,75	-3,0	-2,75
reductie salderen	-5,4	-7,2	-14,4	0,0	-14,4	-10,8	-16,2	-12,6	-18,0	-7,2
Totaal	83,3	85,7	58,1	58,0	67,0	82,5	59,3	73,2	48,4	63,3

Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Om de fietsparkeervraag op te lossen realiseert de initiatiefnemer een gemeenschappelijke fietsenstalling met hierin de benodigde fietsparkeerplaatsen. Als gevolg van dubbelgebruik is het niet nodig om in de openbare ruimte extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. De initiatiefnemer kan op eigen terrein 40 autoparkeerplaatsen realiseren. Deze parkeerplaatsen zijn voor bewoners bestemd. Dit betekent dat niet de volledige parkeerbehoefte van het bouwplan op eigen terrein is opgelost. In de onderstaande tabel is per dagdeel de resterende parkeerbehoefte opgenomen.

Dagdeel	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
totaal vraag	83,3	85,7	58,1	58,0	67,0	82,5	59,3	73,2	48,4	63,3
waarvan bewoners	35,2	35,2	52,3	58,0	46,6	40,9	40,9	43,8	46,6	43,8
eigen terrein	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
resterende vraag	43,3	45,7	18,1	18,0	27,0	42,5	19,3	33,2	8,4	23,3

Stap 5: gebruik bestaande private parkeercapaciteit

Om de resterende parkeervraag op te lossen zoekt de initiatiefnemer contact met de eigenaar van een nabijgelegen parkeerterrein. Dit terrein ligt binnen de maximaal acceptabele loopafstand. De initiatiefnemer wil op dit terrein parkeerplaatsen huren voor het oplossen van de parkeerbehoefte van het kantoor. De eigenaar van het terrein overlegt gegevens over de bezetting van het terrein op de werkdagochtend en -middag. Dit zijn de dagdelen met de hoogste parkeerbehoefte voor een kantoorfunctie. Uit deze gegevens blijkt dat er 15 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De initiatiefnemer sluit een overeenkomst met de eigenaar voor het huren van deze 15 parkeerplaatsen. Dit contract voldoet aan de eisen die in deze nota parkeernormen zijn gesteld. In de onderstaande tabel is per dagdeel de resterende parkeerbehoefte opgenomen.

Dagdeel	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
totaal vraag	43,3	45,7	18,1	18,0	27,0	42,5	19,3	33,2	8,4	23,3
waarvan kantoor	33,0	33,0	1,7	0,0	1,7	19,8	0,0	0,0	0,0	0,0
private capaciteit	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
resterende vraag	28,3	30,7	16,5	18,0	25,3	22,7	19,3	33,2	8,4	23,3

Toelichting toets dubbelgebruik

In de bovenstaande tabel is het effect op dubbelgebruik zichtbaar als parkeerplaatsen voor één doelgroep zijn bestemd, in dit geval private parkeerplaatsen bestemd voor het kantoor. Op de werkdagochtend en

-middag heeft dit geen consequenties, omdat de parkeerbehoefte (33,0) groter is dan het aantal parkeerplaatsen (15). Voor andere dagdelen is dit effect er wel, bijvoorbeeld op de werkdagavond en koopavond. De parkeerbehoefte van het kantoor is op deze dagdelen 1,2 parkeerplaatsen en dat betekent dat het parkeerterrein dan grotendeels ongebruikt zal zijn. Zoals uit de tabel blijkt leidt dit ook tot een verschuiving van het maatgevende moment. De zaterdagmiddag is het nieuwe maatgevende moment geworden.

Stap 6: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat, met de aanleg van 40 parkeerplaatsen op eigen terrein en het huren van 15 parkeerplaatsen op een nabijgelegen parkeerterrein, nog niet de volledige parkeervraag van de ontwikkeling is opgelost. De initiatiefnemer laat, in overleg met de gemeente Zuidplas, in de openbare ruimte een parkeeronderzoek uitvoeren. Het onderzoek vindt plaats op de dagdelen met de hoogste parkeerbehoefte: werkdagochtend, werkdagmiddag en de zaterdagmiddag. In het onderzoeksgebied liggen 150 openbare parkeerplaatsen. Op basis van het uitgangspunt dat de parkeerdruk in de eindsituatie maximaal 85% mag bedragen, is de maximale bezetting 120 parkeerplaatsen. Op basis van dit uitgangspunt en de resultaten van het parkeeronderzoek kan de beschikbare restcapaciteit worden bepaald. In de onderstaande tabel is dit gebeurd.

Dagdeel	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Zaterdagmiddag
resterende parkeervraag	28,3	30,7	33,2
bestaande parkeerbezetting	75	80	85
maximale bezetting eindsituatie (85%)	120	120	120
beschikbare restcapaciteit	45	40	35

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de restcapaciteit in de openbare ruimte op alle dagdelen toereikend is om de resterende parkeervraag op te kunnen lossen. Hiermee is een toereikende parkeeroplossing voor de ontwikkeling gevormd.

Bijlage 8: begrippenlijst

- a. **Aanwezigheidspercentage:** een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Het overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 4;
- b. **Autobezit:** het aantal voertuigen in bezit bij een inwoner, in particulier bezit of als een zakelijk geleased voertuig;
- c. **Autogebruik:** het aantal voertuigen in gebruik bij inwoners, voertuigen die niet op het woonadres van de inwoner staan geregistreerd, waaronder in ieder geval worden verstaan:
 - bedrijfsauto's van zelfstandigen die op naam van het bedrijf staan, waarvan het bedrijfsadres afwijkt van het woonadres van de berijder;
 - bedrijfsauto's die gepensioneerden of andere uitkeringsgerechtigden nog mogen gebruiken;
 - private lease auto's.
- d. **Autoparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, bepaald op basis van de geldende autoparkeernormen;
- e. **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) of per eenheid;
- f. **Bezoekersaandeel:** het deel van de fiets- en autoparkeerbehoefte dat bestaat uit bezoekers;
- g. **Bruto vloer oppervlak (bvo):** het vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen;
- h. **CROW:** CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren;
- i. **Deelauto:** een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
- j. **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ontwikkellocatie, dan wel in de directe nabijheid hiervan, binnen de in paragraaf 6.2.5 genoemde maximaal acceptabele loopafstanden;
- k. **Fietsparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, bepaald op basis van de geldende fietsparkeernormen;
- l. **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) of per eenheid;
- m. **Initiatiefnemer:** de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend;
- n. **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
- o. **Maatgevende parkeerbehoefte:** het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeerbehoefte hebben, ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;
- p. **Maximale loopafstand:** de kortst mogelijke looproute, gemeten vanaf de voetgangersingang van de parkeervoorziening tot de voetgangersingang van het bestemmingsadres, gemeten door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld via Google Maps);

- q. **NEN**: Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut;
- r. **Normatieve parkeerbehoefte**: een getal dat het normatief aantal benodigde parkeerplaatsen voor een functie weergeeft;
- s. **Parkeerdruk**: het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte, uitgedrukt in een percentage;
- t. **Parkeereis**: het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden voor een ruimtelijke ontwikkeling, inclusief de verschijningsvorm van deze parkeerplaatsen.
- u. **Parkeerrechten**: de rechten die zich op een adres bevinden voor het in aanmerking komen voor parkeervergunningen- en ontheffingsproducten;
- v. **Openbare ruimte**: de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Zuidplas is gelegen;
- w. **Oploadpunt**: een aansluiting voor het opladen van een elektrisch voertuig of wisselen van een batterij van een elektrisch voertuig;
- x. **Ruimtelijke ontwikkeling (bouwplan)**: een activiteit zoals bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet;
- y. **Salderen**: het berekenen van de parkeervraag op basis van het verschil tussen de autoparkeerbehoefte in de nieuwe situatie (na realisering van de ontwikkeling) en de theoretische parkeerbehoefte van een bestaande of reeds vervallen functie in de oude situatie (vóór realisatie van de ontwikkeling).

Toelichting op functies in de parkeernormenlijst fiets (bijlage 2)

- a. **Kamerverhuur (stallingsruimte bewoners)**: zelfstandige en onzelfstandige kamerverhuur met een stallingsruimte die bewoners kunnen gebruiken om hun fietsen te stallen;
- b. **Restaurant (eenvoudig)**: restaurants waar over het algemeen een kortere bezoekduur per restaurantbezoek geldt, bijvoorbeeld een cafetaria of pannenkoekenrestaurant;
- c. **Restaurant (luxe)**: restaurants waar over het algemeen een langere bezoekduur geldt per restaurantbezoek, bezoekers zijn bereid om een langere loopafstand af te leggen naar het restaurant.

Toelichting op functies in de parkeernormenlijst auto (bijlage 3)

- a. **Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief**: bedrijven met enerzijds weinig werknemers en anderzijds weinig bezoekers, bijvoorbeeld: loods, opslag, transportbedrijf;
- b. **Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief**: bedrijven met verhoudingsgewijs veel medewerkers en weinig bezoekers, bijvoorbeeld: industrie, laboratorium, werkplaats;
- c. **Bedrijfsverzamelgebouw**: een bedrijfsverzamelgebouw is een gebouw waarin verschillende bedrijven zijn gehuisvest, het gebouw biedt gedeelde faciliteiten zoals een receptie, vergaderruimtes en sanitaire voorzieningen;
- d. **Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum**: deze functie geldt als gewogen parkeernorm voor veelvoorkomende detailhandelszaken;
- e. **Buurt- en dorpscentrum**: een kleinschalige clustering van detailhandel- en horecafuncties met een buurtverzorgende functie;

- f. **Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie):** dienstverlenende bedrijven met een winstoogmerk;
- g. **Grote supermarkt (XL):** een supermarkt met een (zeer) uitgebreid assortiment en over het algemeen een verkoopvloeroppervlakte van meer dan 2.500 m²;
- h. **Kamerverhuur, niet-studenten:** zelfstandige en onzelfstandige kamerverhuur niet bedoeld voor studenten;
- i. **Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig:** onzelfstandige kamerverhuur, wooneenheden zonder eigen: toegang, keuken, toilet of wasgelegenheid (douche/bad), bedoeld voor studenten. Bij afsluiten huurcontract moet door de huurder een campuscontract worden overlegd;
- j. **Serviceflat/aanleunwoning:** een woning met zorgfaciliteiten in de nabijheid waar de bewoner gebruik van kan maken;
- k. **Stadsdeelcentrum:** een grootschalige clustering van detailhandel- en horecafuncties met een regionale functie;
- l. **Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden):** een tiny house is een kleine, vrijstaande en verplaatsbare woning, zonder vaste fundering, met maximaal 50 m² gebruiksoppervlakte en maximaal 35 m² grondoppervlakte.

Bijlage 9: overzicht beleidsmatige wijzigingen

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de meest noemenswaardige beleidsmatige wijzigingen tussen de Nota Parkeernormen 2019 (het oude beleid) en deze Nota Parkeernormen 2026 (het nieuwe beleid).

Gebiedsindeling

Het oude beleid bevat een gebiedsindeling bestaande uit drie zones; A, B en C. In het nieuwe beleid zijn in de gebiedsindeling verschillende wijzigingen aangebracht. Een extra zone is toegevoegd om rekening te houden met een enigszins hogere autoafhankelijkheid in Moerkapelle. In het nieuwe beleid kent alleen Nieuwerkerk a/d IJssel een zone A, de omvang van deze zone is vergroot. Reden hiervoor is dat in een geografisch gezien groter gebied een lagere autoafhankelijkheid wordt gezien (als gevolg van de nabijheid van het treinstation en een hoger voorzieningenniveau). In de gebiedsindeling is het Middengebied volgens de begrenzing van het bestemmingsplan uitgezonderd en als een blanco gebied ingetekend.

Autoparkeernormen

In de hoogte van de parkeernormen zijn meerdere wijzigingen aangebracht. De belangrijkste wijzigingen worden hieronder toegelicht, inclusief een onderbouwing op hoofdlijnen.

Differentiatie parkeernormen woonfuncties

Het oude beleid maakt onderscheid tussen parkeernormen voor in totaal 15 woonfuncties. Het nieuwe beleid kent parkeernormen voor 22 verschillende woonfuncties. Het nieuwe beleid bevat meer differentiatie tussen de woonfuncties, met name binnen de sociale huur sector. Ook zijn parkeernormen toegevoegd voor enkele bijzondere woonfuncties.

Bewonersparkeernorm woonfuncties

De bewonersparkeernormen in het oude beleid waren gebaseerd op de CROW parkeerkencijfers uit 2018 (publicatie 381). De gehanteerde uitgangspunten waren een stedelijkheidsgraad van matig stedelijk, voor zone A een gemiddelde bandbreedtekeuze en voor zone B en C de maximum bandbreedte. In het nieuwe beleid zijn de bewonersparkeernormen gedeeltelijk gebaseerd op de provinciale gegevens over autobezit en voor een deel op de CROW parkeerkencijfers uit 2025 (publicatie 744). Reden hiervoor is dat uit het provinciale gegevensbestand niet voor alle woonfuncties een betrouwbaar autobezit cijfer naar voren komt. Ook zijn er woonfuncties die als zodanig niet in een zone voorkomen.

Bezoekersparkeernorm woonfuncties

Bij de actualisatie van de CROW parkeerkencijfers in juli 2025 is een belangrijke wijziging doorgevoerd in de hoogte van het bezoekersparkeerkcijfer voor woonfuncties. In het oude beleid lag de hoogte van de bezoekersparkeernorm in zone A op 0,2 parkeerplaats per woning, in zone B en C was de bezoekersnorm 0,3. In het nieuwe beleid worden bezoekersnormen gehanteerd die, uitgaande van de stedelijkheidsgraad matig stedelijk, overeenkomen met de richtlijnen van CROW.

Mobiliteitscorrectie

Het oude beleid bevatte, net als het nieuwe beleid, de mogelijkheid om onder gestelde voorwaarden een correctie op de parkeerbehoefte toe te passen. Zowel in het oude als nieuwe beleid is deze correctie van toepassing wanneer een initiatiefnemer inzet op het aanbieden van een autodeelconcept. In het nieuwe beleid zijn extra eisen opgenomen waaraan het autodeelconcept moet voldoen.

In het oude beleid moest in zone A 50% van de correctie worden aangebracht als ruimtelijke reservering, in de overige zones was dit 100%. In het nieuwe beleid moet in alle zones de volledige correctie in de vorm van een ruimtelijke reservering zijn aangewezen.

Vrijstellingsmogelijkheid voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen

Het oude beleid bevatte een vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding. Wanneer de (toename van de) parkeervraag maximaal 0,5 parkeerplaatsen bedroeg, werd vrijstelling verleend van de verplichting om de parkeervraag op te lossen. Het nieuwe beleid bevat een andere vrijstellingsmogelijkheid. Wanneer de (toename van de) parkeervraag maximaal drie parkeerplaatsen bedraagt, dan vervalt in eerste instantie de verplichting om de parkeervraag op eigen terrein op te lossen. Vervolgens wordt onderzocht of de parkeervraag in de openbare ruimte kan worden opgelost.

