

Nota Parkeernormen Sliedrecht 2025

1 Inleiding

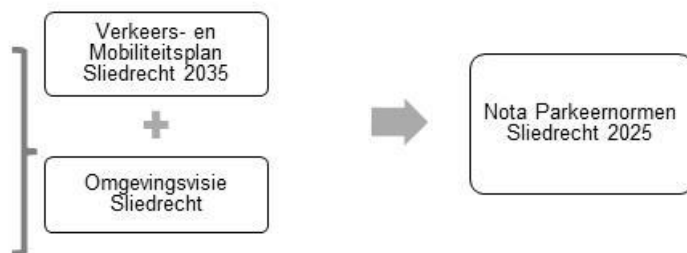
1.1 De Nota Parkeernormen

Voor u ligt de Nota Parkeernormen Sliedrecht 2025 (hierna Nota Parkeernormen). De Nota Parkeernormen is een vast onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid. De Nota Parkeernormen gaat uitsluitend over hoe het fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen moet worden opgelost en welke eisen de gemeente hierbij stelt. De voorliggende Nota Parkeernormen vervangt de voorgaande nota voor parkeren 'Parkeernormennota Sliedrecht 2016'.

De Nota Parkeernormen is voornamelijk in gebruik bij een specifieke gebruikersgroep: Initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente (bijvoorbeeld projectontwikkelaars, woningcorporaties en particuliere initiatiefnemers). Zij hebben baat bij een duidelijk kader. Naast een duidelijk kader voor ontwikkelende partijen wil de gemeente Sliedrecht ook richting haar bestaande en toekomstige inwoners overbrengen hoe het fiets- en autoparkeren in een ruimtelijke ontwikkeling op een toekomstbestendige en goede manier wordt opgelost.

1.2 Relatie met bovenliggende beleidskaders

De Nota Parkeernormen heeft een directe relatie met bovenliggende beleidskaders die zijn vastgesteld door de gemeente. De gemeente beschikt niet over een actueel bovenliggend kader specifiek gericht op de parkeersituatie in de vorm van een parkeervisie of parkeerbeleidsplan. De Nota Parkeernormen is om die reden een directe vertaling van uitgangspunten die voortkomen vanuit de omgevingsvisie en het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 van de gemeente Sliedrecht.



Figuur 1: relatie tussen de beleidskaders

1.3 Het ontbreken van parkeerregulering

In de gemeente Sliedrecht kan men overal gratis parkeren. De gemeente heeft op een aantal plaatsen wel een parkeerregime in de vorm van parkeerschijfzones. Binnen de parkeerschijfzones kan men met een parkeerschijf maximaal 2 uur parkeren. Conform het Verkeers- en Mobiliteitsplan Sliedrecht 2035 komt er vooralsnog geen betaald parkeren en vergunninghouders parkeren binnen de gemeente. Het ontbreken van parkeerregulering leidt ertoe dat de gemeente beperkte middelen in handen heeft om te kunnen voorkomen dat bewoners, werknemers of andere doelgroepen binnen ruimtelijke ontwikkelingen gebruik maken van openbare parkeercapaciteit of meer auto's parkeren dan wenselijk is. Als het parkeren niet is gereguleerd, kan iedere parkeerder vrij gebruik maken van de parkeerplaatsen die aanwezig zijn in de openbare ruimte.

De parkeernormen en de beschikbaarheid van (voldoende) parkeergelegenheid op eigen terrein staan feitelijk los van het gebruik in bredere zin. Wel is het ontbreken van parkeerregulering op grotere schaal van invloed op de keuzes die in deze Nota Parkeernormen zijn gemaakt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de uitwerking van de mobiliteitscorrectie¹ en de aangehouden hoogte van de parkeernormen.

1.4 Fiets- en autoparkeernormen met een realistisch karakter

Voor de hoogte van de autoparkeernormen is gekozen voor een in deze tijd realistische en tegelijkertijd zo veel mogelijk risicovrije beleidslijn. Dit betekent dat de toepassing van parkeernormen in beginsel moet leiden tot de aanleg van voldoende parkeerplaatsen en tegelijkertijd er geen overmaat aan parkeerplaatsen moet ontstaan.

In de voorgaande Nota Parkeernormen is geen aandacht besteed aan fietsparkeren. In de voorliggende nota wordt uitgegaan van het STOMP-principe. In lijn met de omgevingsvisie betekent dit dat lopen en fietsen (stappen en trappen) de eerste manier van verplaatsen zijn. Dit is mede de reden waarom de normen en uitgangspunten voor fietsparkeren eerst beschreven zijn en de normen en uitgangspunten voor autoparkeren op de tweede plaats. Daarnaast bieden we in lijn met de omgevingsvisie flexibiliteit aan initiatiefnemers door duurzame mobiliteitsinitiatieven, waaronder deelmobiliteit, mogelijk te maken.

Dit betreffen initiatief van de markt met de nodige waarborging dat een degelijk concept in stand gehouden blijft. Daarbij wordt rekening gehouden met de plaats van de auto in de samenleving en het belang van de auto bij het vervoer over langere afstanden. De auto wordt op een zodanige wijze gefaciliteerd, dat een overmaat aan parkeren geen stimulans kan vormen voor extra autobezit- en gebruik en er voldoende ruimte beschikbaar blijft voor de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij wordt de uitleglocatie Sliedrecht-Noord als apart gebied benoemd met een progressieve opzet van het parkeren.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze Nota Parkeernormen wordt een toelichting gegeven op het juridisch kader dat van toepassing is op deze nota. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens een algemene introductie tot fiets- en autoparkeernormen. Dit hoofdstuk bevat ook de beleidsuitgangspunten die gelden voor deze nota. Hoofdstuk 4 gaat in op het fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen, dit gebeurt in hoofdstuk 5 voor de auto. In hoofdstuk 6 is het stappenplan opgenomen dat wordt gehanteerd voor de toepassing van de autoparkeernormen. Hoofdstuk 7 gaat in op het borgen van de bedachte parkeeroplossing.

Deze nota bevat negen bijlagen die een integraal onderdeel vormen van het parkeernormenbeleid. De fietsparkeernormen zijn opgenomen in "Bijlage 2 Fietsparkeernormen" en de autoparkeernormen in "Bijlage 4 Autoparkeernormen".

2 Juridisch kader

2.1 Toepassingsbereik

De Nota Parkeernormen is van toepassing op een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit zoals bedoeld in artikel 5.1, lid 1 onder a van de Omgevingswet². Een omgevingsplanactiviteit is een activiteit waarvoor in het omgevingsplan is bepaald dat het verboden is de activiteit zonder omgevingsvergunning te verrichten. De activiteit kan niet in strijd zijn met het omgevingsplan.

2.2 De omgevingsvergunning

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt in de omgevingsvergunning opgenomen welke fiets en autoparkeereis toebehoort tot de geplande functies. In de omgevingsvergunning dient te worden gemotiveerd hoe de parkeereis tot stand is gekomen en hoe deze is opgelost. Voor parkeren geldt dat in de omgevingsvergunning ten minste de volgende zaken moeten worden uitgewerkt:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen, indien nodig uitgesplitst naar functies (parkeerbalans);
- De ligging van de parkeerlocatie(s) 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 de bijbehorende weginrichting;
- De parkeerrechten die al dan niet verbonden zijn aan de adressen binnen de ruimtelijke ontwikkeling.
- Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van autodeelconcepten of de koop of huur van parkeerplaatsen om te voorzien in de parkeerbehoefte. Hierbij moet ook worden beschreven hoe deze oplossingen in de praktijk zullen functioneren (zie paragraaf 7.1).

In een voorschrift bij de omgevingsvergunning kunnen de voorwaarden voor bereikbaarheid van de parkeerplaatsen worden opgenomen:

- Hoe de fysieke toegankelijkheid van de parkeervoorziening voor verschillende doelgroepen is georganiseerd;
- De beschikbaarheid van de parkeervoorziening(en) in de tijd.

Op het moment dat ervoor wordt gekozen om een doelgroep in een private parkeervoorziening te laten parkeren, dan moeten zij ook daadwerkelijk van deze voorziening gebruik kunnen maken. Een belangrijke vraag die moet worden gesteld is: hoe wordt de fysieke toegang tot de parkeervoorziening gegarandeerd? In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is gerealiseerd.

2.3 Afwijkende locaties

Binnen Sliedrecht zijn er enkele locaties die afwijken van de normstelling die gehanteerd is in deze Nota Parkeernormen. Reden hiervoor kan het karakter van de locatie zijn of de ambities die voor de locatie zijn opgesteld. De afwijkende locaties zijn hieronder beschreven.

De Kerkbuurt

De Kerkbuurt is een autoluw winkelgebied, waar slechts een paar uur per dag gemotoriseerd verkeer mag komen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt blijft de wens om juist de positie van het centrumgebied, waar de Kerkbuurt onderdeel van is, te versterken. Om ruimtelijke ontwikkelingen op deze locatie mogelijk te houden is het wenselijk om een passende parkeernorm voor appartementen te hanteren die houvast biedt voor ontwikkelende partijen. Wel dient in deze vast te worden gehouden aan de voorwaarde dat aan de parkeernorm moet worden voldaan, omdat anders een concurrentievoordeel ontstaat ten opzichte van de overige ondernemers/bewoners. Verder moet voorkomen worden dat de huidige

parkeervoorzieningen overbelast raken door de extra parkeervraag. Vanwege deze redenen is ervoor gekozen om een vaste parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per appartement aan te houden voor deze locatie. In "Bijlage 3 Gebieden autoparkeernormen" is het gebied op kaart aangeduid. Het betreft de straten die binnen de ruit van de Stationsweg, Kerkstraat, Dr. Langeveldplein, Rembrandtlaan, P.C. Hooftlaan, Oosterbrugstraat en de Middeldiepstraat vallen.

Huidige parkeervoorzieningen in de Kerkbuurt mogen niet overbelast raken. Het uitgangspunt is dat bij de realisatie van een bouwplan het aantal parkeerplaatsen dat volgens de norm gerealiseerd dient te worden bij oplevering gerealiseerd is. Als niet aan deze termijn wordt voldaan is de functie strijdig met de omgevingsvergunning en kan op basis hiervan worden opgetreden. De aanvrager kan ervoor kiezen om zelf gronden aan te kopen binnen het zoekgebied om deze te realiseren. Een andere mogelijkheid is dat samen met de gemeente naar een geschikte locatie wordt gezocht en dat de gemeente de parkeervoorziening realiseert. Een voorwaarde hierbij is wel dat de realisatie van de parkeerplaatsen contractueel worden vastgelegd en dat op basis van een reële kostenraming de kosten in depot worden gegeven. In het geval van functiewijziging waarbij een nieuwe omgevingsvergunning niet noodzakelijk is wordt er gekeken of de beoogde functie mogelijk is binnen de bestaande uitgangspunten omtrent parkeren.

Historisch dijklint

Het historisch dijklint (Baanhoek, Molendijk, Kerkbuurt, Rivierdijk) wordt gekenmerkt door een smal wegprofiel met woningen/bedrijven op korte afstand van de weg. Langs deze wegen is een hoge parkeerdruk aanwezig en per opstal is maar een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar. Wanneer in deze situatie stringent aan de parkeernorm wordt vastgehouden, is het voor het merendeel van de panden onmogelijk om te verbouwen of deze te vervangen door nieuwbouw. Anderzijds is er in de huidige situatie al een parkeerprobleem en is een verhoging van de parkeerdruk ongewenst. Om de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen niet onmogelijk te maken nemen we voorwaarden over, zoals die in de vorige Parkeernormennota Sliedrecht 2016 waren opgenomen. De situatie uit 2008 wordt daarom als uitgangspunt genomen voor de parkeernorm. Met andere woorden: alle aanwezige voorzieningen op het moment van aanvraag van de omgevingsvergunning die nog staan, en al sinds 2008 op locatie staan voldoen aan de parkeernorm uit deze nota. Deze voorzieningen mogen dan ook zondermeer worden vervangen door nieuwbouw met dezelfde functie, mits het oppervlakte en/of de parkeervraag niet toenemen. Als voor ontwikkeling een wijziging in het omgevingsplan nodig is vanwege een verandering in functie wordt de ontwikkeling van het parkeren bij het bouwplan getoetst aan de voorliggende Nota Parkeernormen Sliedrecht 2025.

Om kleine uitbreidingen mogelijk te maken is een uitbreiding van de parkeervraag tot 0,5 parkeerplaats toegestaan, waarbij 2008 als referentiejaar geldt. Bij grotere uitbreidingen dienen de extra parkeerplaatsen gecompenseerd te worden. Er is voor een referentiejaar gekozen om te voorkomen dat er meerdere kleinere verbouwingen plaatsvinden zonder dat aan de parkeernormering wordt voldaan.

2.4 Sliedrecht-Noord

Sliedrecht-Noord is een nieuw te bouwen woonwijk in het noordelijk deel van de gemeente (ten noorden van de Betuwelijn). Deze nieuwe woonwijk wordt ontsloten met een nieuwe verbinding over de A15 en het spoor. Anders denken over mobiliteit en parkeren is een sleutelfactor in het gebied. Gezien de nabijheid van het station liggen er kansen om de wijk van nieuwe mobiliteitsconcepten te voorzien. Concepten die gericht zijn op duurzame mobiliteit waarin de auto in de juiste mate ingepast wordt in de ontwikkeling. Maas-concepten, fietsen, lopen en het openbaar vervoer worden net zo belangrijk als het autoverkeer. De gemeente heeft hier de vastgestelde ambitie om alternatieven voor de auto te stimuleren. Een onderdeel hiervan is een gebiedsgerelateerde parkeernorm die afwijkt van de overige parkeernormen. Hierdoor speelt de gemeente in de ontwikkelfase al in op een innovatieve manier van het toepassen van mobiliteitsconcepten en parkeren. De gebiedsgerelateerde parkeernormen voor Sliedrecht-Noord zijn weergegeven in het document "Overwegingen parkeerconcept Sliedrecht-Noord". Dit document is aan deze Nota Parkeernormen toegevoegd (zie Bijlage 10 Gebiedsgerichte parkeernormen Sliedrecht-Noord).

2.5 Overgangsregeling

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een lange doorlooptijd hebben. Een overgangsregeling is van belang om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden richting initiatiefnemers en belanghebbenden. In deze overgangsregeling wordt gesproken over de oude- en nieuwe Nota Parkeernormen. Met de oude nota wordt de Parkeernormennota Sliedrecht 2016 bedoeld (publicatiedatum 15 december 2015) en met de nieuwe nota de voorliggende Nota Parkeernormen Sliedrecht 2025.

De verhouding tussen de oude- en nieuwe Nota Parkeernormen is geregeld in de volgende overgangsregeling:

- Op een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor de inwerkingtreding (datum van publicatie) van de nieuwe Nota Parkeernormen, is de oude Parkeernormennota van toepassing.
- Binnen een periode van acht weken na inwerkingtreding (datum van publicatie) van de nieuwe Nota Parkeernormen kan een aanvrager, van een na de publicatiedatum ingediende aanvraag voor een omgevingsvergunning, verzoeken om het oude beleid van toepassing te laten zijn op zijn aanvraag.

De gemeente honoreert dit verzoek als aan de eisen van het oude beleid wordt voldaan. Op ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor de gemeenteraad een ruimtelijke planologisch kader of ruimtelijk ontwerp heeft vastgesteld, is deze overgangsbepaling niet van toepassing.

- Binnen een periode van vier weken na de inwerkingtreding (datum van publicatie) van de nieuwe Nota Parkeernormen, kan een aanvrager van een voor de publicatiedatum ingediende aanvraag voor een omgevingsvergunning, verzoeken om het nieuwe beleid van toepassing te laten zijn op zijn aanvraag. De gemeente honoreert dit verzoek als aan de eisen van het nieuwe beleid wordt voldaan. Als de aanvrager dit verzoek doet, stemt hij hiermee in met een opschorting van de beslistermijn op zijn aanvraag met vier weken.

3 Parkeernormen voor fiets en auto

3.1 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen nodig zijn in een ruimtelijke ontwikkeling. De parkeernorm gaat gepaard met rekenregels en regels over de manier waarop de parkeernorm moet worden toegepast. Toepassing van de parkeernorm leidt tot een fiets- en autoparkeerbehoefte. Deze behoefte staat voor het aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar moet zijn. Het niet oplossen van de parkeerbehoefte kan een weigeringsgrond vormen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

3.2 Bovenliggende beleidsuitgangspunten

Deze Nota Parkeernormen bevat een aantal bovenliggende beleidsuitgangspunten. Deze uitgangspunten vormen de basis van dit parkeernormenbeleid.

3.2.1 De initiatiefnemer is verantwoordelijk

Een ruimtelijke ontwikkeling die plaatsvindt, wordt in elk individueel geval gestart door een initiatiefnemer. Het kan gaan om een bewoner die een pand wil uitbreiden, een projectontwikkelaar die een omvangrijk woningbouwcomplex wil ontwikkelen of een ondernemer die zijn bedrijf wil uitbreiden. Voor iedere ontwikkeling geldt hetzelfde. De verantwoordelijkheid om het fiets- en autoparkeren op een goede, toekomstbestendige manier op te lossen, ligt bij de initiatiefnemer. De gemeente heeft een controlerende en toetsende rol. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het (laten) maken van gevraagde berekeningen en het aanleveren van gevraagde informatie.

3.2.2 Vrijgesteld van de autoparkeereis

In sommige gevallen komt het voor dat de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling zo klein van aard is dat deze vrijgesteld kan worden van de autoparkeereis. De vrijstelling is niet van toepassing op de fietsparkeereis en heeft geen effect op ontwikkelingen met (na het salderen van een eventuele bestaande parkeerbehoefte) een parkeerbehoefte van drie of meer parkeerplaatsen. De vrijstelling kan uitsluitend in onderstaande gevallen toegepast worden. De regeling is niet van toepassing op ontwikkelingen binnen het historisch dijklint, hiervoor gelden de regels uit paragraaf 2.3.

Vrijstelling kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen

Onder kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen worden ontwikkelingen verstaan met, nadat een eventuele bestaande parkeerbehoefte is gesaldeerd, een normatieve parkeerbehoefte van twee of minder parkeerplaatsen. Als in de afgelopen vijf jaar binnen een afstand van 100 meter al een vrijstelling is verleend, geldt de vrijstellingsmogelijkheid niet.

Vrijstelling voor beroep aan huis

Sommige bewoners kiezen ervoor om een beroep aan huis te starten. Dit kan bijvoorbeeld een kapsalon of schoonheidssalon zijn. Voor bedrijven aan huis in de vorm van eenmanszaken geldt een vrijstelling van de autoparkeereis. De gemeente vindt de vrijstelling verantwoord omdat een beroep aan huis tot een beperkte parkeerbehoefte leidt en het in de praktijk vrijwel nooit mogelijk is om een parkeeropgave op eigen terrein op te lossen. Vasthouden aan een parkeeropgave zou tot gevolg hebben dat het niet mogelijk is als éénmanszaak een beroep aan huis te kunnen starten.

3.2.3 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

In deze Nota Parkeernormen wordt het beleidsuitgangspunt gehanteerd dat de volledige fiets- en autoparkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. Eigen terrein is gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling of in de directe nabijheid hiervan (binnen de maximaal acceptabele loopafstand, zie paragraaf 6.3.1).

Bij het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein moet worden opgelost, horen enkele uitzonderingen. Deze uitzonderingen kunnen zowel voor gebiedsontwikkelingen als kleinere ontwikkelingen gelden. De volgende uitzonderingen kunnen worden toegepast:

- Bij woningbouwlocaties is het mogelijk parkeerplaatsen op de openbare weg mee te rekenen, mits de weggedeeltes of wegen binnen de bouwlocatie/het plangebied vallen;
- Als na onderzoek blijkt dat parkeren op eigen terrein niet mogelijk is en er binnen 200 meter geen alternatieve parkeerlocaties geschikt zijn (private parkeergarages/terreinen), kan de gemeente formeel toestemming geven aan de aanvrager om de parkeerplaatsen in het openbaar gebied binnen loopafstand te compenseren;
- Bij woningbouwontwikkelingen kunnen parkeerplaatsen worden aangelegd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, aan de gemeente worden overgedragen. Deze nieuwe parkeerplaatsen worden hiermee onderdeel van de openbare parkeercapaciteit. In het planvormingsproces worden deze parkeerplaatsen als parkeren op eigen terrein beschouwd.
- Parkeerplaatsen zijn in principe voor eenieder toegankelijk (tijdens openingstijden). Als dit niet het geval is dienen er bezoekersparkeerplaatsen te worden aangelegd, volgens percentages/aandelen van de meest recente CROW richtlijnen;
- Bedrijven en voorzieningen mogen buiten openingstijden hun terrein afsluiten;
- Parkeerplaatsen (in het openbaar gebied) dienen minimaal aan de maatvoering voor parkeren te voldoen uit het ASVV 2021 (15.1), of de opvolger hiervan.

De toepassing van berekeningsaantallen

In "Bijlage 7 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein" van deze Nota Parkeernormen zijn zogeheten berekeningsaantallen voor parkeren op eigen terrein opgenomen. Met deze berekeningsaantallen wordt het theoretisch aantal parkeerplaatsen op eigen terrein omgerekend tot een werkelijke parkeercapaciteit. De berekeningsaantallen anticiperen op de situatie dat een gedeelte van de parkeerplaatsen op eigen terrein in de praktijk niet wordt gebruikt om auto's te parkeren. De berekeningsaantallen stellen bijvoorbeeld dat een 'enkele oprit zonder garage' in een parkeerbalans wordt meegerekend als 0,8 parkeerplaats (in plaats van 1,0 parkeerplaats).

3.2.4 Richtlijnen van het CROW als basis

De fiets- en autoparkeernormen en verschillende rekenregels uit deze nota zijn afgeleid van de richtlijnen van CROW. CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. De parkeerkencijfers van CROW worden door veel gemeenten in Nederland als uitgangspunt aangehouden voor het bepalen van parkeernormen. In aanvulling op de kencijfers van CROW is voor de functie 'huisvesting arbeidsmigranten' een passende norm opgenomen.

3.2.5 De parkeernorm geldt als een minimumnorm

Voor de fiets- en autoparkeernormen geldt dat deze normen gelden als een minimumaantal aan te leggen parkeerplaatsen. Het is toegestaan om in een ruimtelijke ontwikkeling meer parkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeernorm voorschrijft. De aanleg van extra parkeerplaatsen moet door de initiatiefnemer worden onderbouwd. Een eventueel surplus aan parkeerplaatsen mag uitsluitend op eigen terrein worden aangelegd en kan niet worden afgewenteld op de (na realisatie over te dragen) openbare ruimte.

3.2.6 De mobiliteitscorrectie

Onderdeel van het stappenplan op basis waarvan de autoparkeernormen worden toegepast is de mobiliteitscorrectie. De mobiliteitscorrectie is een werkwijze waarmee de inzet van een of meerdere mobiliteitsconcepten (bijvoorbeeld een autodeelconcept) leidt tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De hoofdgedachte is dat een mobiliteitsconcept leidt tot een vermindering van het autobezit. Het aanbieden van mobiliteitsconcepten legt bij de initiatiefnemer een belangrijke verantwoordelijkheid neer. De initiatiefnemer moet ervoor zorgen dat een in te zetten mobiliteitsconcept robuust en toekomstbestendig is. Nieuwe gebouwen worden eenmaal ontwikkeld voor een periode van tientallen jaren. De mobiliteitscorrectie is uitgewerkt in paragraaf 6.2.3 van deze nota.

Ruimtelijke reservering als randvoorwaarde

Zoals beschreven in paragraaf 1.2 zijn er, doordat parkeerregulering op veel plekken in Sliedrecht niet aanwezig is, in beperkte mate middelen aanwezig om te voorkomen dat een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Om deze reden geldt bij toepassing van de mobiliteitscorrectie de eis dat op eigen terrein een ruimtelijke reservering moet zijn aangebracht. Het aantal parkeerplaatsen dat bij aanvang niet is aangelegd door toepassing van de mobiliteitscorrectie, moet later indien nodig voor ten minste 50% alsnog op eigen terrein kunnen worden aangelegd. De reden hiervoor is, dat het aantal aangelegde parkeerplaatsen (wat kleiner is door de mobiliteitscorrectie) in werkelijkheid niet voldoende kan zijn. In paragraaf 6.2.3 zijn de regels opgenomen die gelden voor de ruimtelijke reservering.

4 Fietsparkeernormen

4.1 De fietsparkeernorm vormt een harde eis

In deze Nota Parkeernormen geldt de fietsparkeernorm, net als de autoparkeernorm, als een harde minimumnorm. Hiermee wordt bedoeld dat, als een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling er niet in slaagt om de fietsparkeerbehoefte volledig op te lossen, dit een weigeringsgrond vormt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

4.2 Totstandkoming fietsparkeernorm

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van CROW. Deze kencijfers vormen een prognose van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor een groot aantal functies. De CROW-kencijfers bevatten een bandbreedte. De onderkant van de bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een lager fietsgebruik, de bovenkant van de bandbreedte bij gemeenten met een hoger fietsgebruik (dit geldt met name voor grotere steden).

Het fietsgebruik onder nieuwe bewoners, forenzen en bezoekers wordt gestimuleerd. Een belangrijke randvoorwaarde hiervoor is dat er in alle ruimtelijke ontwikkelingen voldoende fietsparkeerplaatsen worden aangelegd, zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte (met name van belang bij bezoeker aantrekkende functies). De gemeente waarborgt de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen door de onderkant van de bandbreedte binnen de kencijfers van CROW als basis te hanteren voor onze fietsparkeernormen. Omdat de manier van verplaatsing met de fiets steeds meer van belang is stimuleren we initiatiefnemers om meer dan het minimum te doen. Om deze reden is in de tabel met fietsparkeernormen (zie Bijlage 2 Fietsparkeernormen) ook de gemiddelde bandbreedte binnen de CROW-kencijfers opgenomen.

4.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

De parkeernorm bepaalt het aantal fietsparkeerplaatsen en is een kwantitatieve eis. Hiernaast worden ook kwalitatieve eisen gesteld aan fietsenstallingen die worden gerealiseerd. Deze kwaliteitseisen zijn opgenomen in Bijlage 8 Kwaliteitseisen en zijn gedeeltelijk afgeleid van het FietsParkeur3. Fietsenstallingen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen, tellen niet mee als oplossing voor de fietsparkeerbehoefte. In de kwaliteitseisen is in het bijzonder aandacht voor tweewielers met afwijkende maten. Naast reguliere stadsfietsen, moeten ook brom- en snorfietsen en bijvoorbeeld bakfietsen op een veilige en comfortabele manier in een fietsparkeervoorziening kunnen worden geparkeerd. Voor deze vervoermiddelen wordt een plek geboden door het aanbrengen van zogeheten vrije ruimte. Dit zijn gemarkeerde vakken waar een brom- of snorfiets of bakfiets geparkeerd kan worden. Op basis van de richtlijnen van CROW Fietsberaad gelden de volgende eisen:

- Minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen en andere vervoersmiddelen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed).
- Minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand van minimaal 500 mm).

De bovenstaande percentages worden toegepast met een minimum van 1 en afgerond op hele aantallen (bij minder dan 0,5 naar beneden en bij groter of gelijk aan 0,5 naar boven).

Laadinfrastructuur voor elektrische tweewielers

Eén van de kwaliteitseisen is dat een fietsenstalling oplaadmogelijkheden moet bieden voor elektrische tweewielers (e-bikes, elektrische brom- en snorfietsen, etc.). Deze eis is met name relevant voor stallingen die door vaste gebruikers worden gebruikt (bijvoorbeeld bewoners of werknemers). Deze eis geldt niet voor fietsenstallingen die hoofdzakelijk worden gebruikt door fietsers met een kortere parkeerduur (bv. bezoekers).

4.4 Toepassingsregels fietsparkeernorm

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.3 wordt deze Nota Parkeernormen het uitgangspunt gehanteerd dat de fiets- en autoparkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. Dit geldt zowel voor de fietsparkeerbehoefte van vaste gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) als van bezoekers. Bij de toepassing van dit uitgangspunt is er nadrukkelijk aandacht voor de praktijk. Met name voor bezoekers geldt dat het niet altijd mogelijk en wenselijk is om hen op eigen terrein te laten parkeren. Concreet worden de volgende eisen voor de toepassing van de fietsparkeernormen gehanteerd:

- Fietsparkeerplaatsen voor vaste gebruikers moeten op eigen terrein zijn aangelegd.
- Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers worden in beginsel op eigen terrein aangelegd. Als dit niet mogelijk of wenselijk is, dan moet door de initiatiefnemer worden onderzocht of het mogelijk is om het bezoekers in de openbare ruimte te laten parkeren. Hiervoor wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van bestaande fietsparkeerplaatsen. Als deze voorzieningen niet aanwezig zijn of al door andere doelgroepen worden gebruikt, dan wordt op basis van de geldende planologische kaders beoordeeld of de aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte mogelijk is. Loopafstand vormt hierbij een belangrijk criterium. De kosten voor de eventuele aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

5 Autoparkeernormen

5.1 Gebiedsindeling

De autoparkeernormen in deze Nota Parkeernormen worden toegepast op basis van een gebiedsindeling. De topografische ligging van een ruimtelijke ontwikkeling binnen onze gemeente bepaalt welke parkeernormen gehanteerd moeten worden. Deze nota bevat een gebiedsindeling omdat de autoafhankelijkheid (die afgeleid kan worden van de mate waarin dagelijkse voorzieningen, OV-opstapplaatsen en dergelijke aanwezig zijn) in de verschillende delen van Sliedrecht anders is.

De voor Sliedrecht gekozen gebiedsindeling is gebaseerd op de systematiek van CROW voor het maken van een gebiedsindeling (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied). Zoals eerder vermeld in paragraaf 3.2.4 gelden de parkeerkencijfers van CROW als basis voor onze parkeernormen.

Indeling van Sliedrecht in gebieden

De gemeente Sliedrecht bestaat uit een centrumgebied met sterk stedelijke wijken. Om het centrumgebied heen zien we in het westen bedrijvigheid en woningen met een lage adressendichtheid en in het oosten voornamelijk woonwijken met een hogere stedelijke dichtheid. In het noorden is momenteel alleen bedrijvigheid en buitengebied te vinden. Hier vindt in de toekomst wel de ontwikkeling van de woonwijk Sliedrecht-Noord plaats.

In de gebiedsindeling maken we onderscheid tussen vier gebieden. Deze gebieden onderscheiden zich in stedenbouwkundige opzet, karakteristiek van het gebied en de nabijheid van dagelijkse voorzieningen. In Tabel 1 zijn de vier onderscheidde gebieden opgenomen. In Bijlage 3 Gebieden autoparkeernormen zijn deze gebieden op de kaart ingetekend.

Gebied

Centrumgebied

Schil-/woonwijken

Bedrijventerrein

De polder en buitengebied

Tabel 1 Gebiedsindeling Nota Parkeernormen.

5.2 Stedelijkheidsgraad

Een tweede variabele die moet worden bepaald binnen de parkeerkencijfers van CROW is de factor stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad staat voor het gemiddeld aantal huisadressen in een gebied per vierkante kilometer. De stedelijkheidsgraad kan variëren van de laagste categorie: niet stedelijk (minder dan 500 adressen per km²) tot zeer sterk stedelijk (meer dan 2.500 adressen per km²). De gemeente Sliedrecht heeft gemiddeld 1.637 adressen per vierkante kilometer. Met deze dichtheid is de gemeente volgens het CBS als geheel 'Sterk stedelijk' (tussen de 1.500 en 2.500 adressen per km²).

5.3 Totstandkoming autoparkeernorm

In paragraaf 1.2 is de relatie weergegeven tussen bovenliggende beleidskaders en deze Nota Parkeernormen. Hier is de keuze beschreven voor fiets- en autoparkeernormen met een realistisch karakter. Met de benoemde gebiedsindeling (zie Tabel 1) en de stedelijkheidsgraad zijn twee van de drie variabelen binnen de CROW-parkeerkencijfers bepaald. De derde variabele is de keuze binnen de gegeven bandbreedte. CROW geeft voor iedere functie een minimum en maximum kencijfer.

Op basis van CBS-data (wijken en buurten 2019-2024) en cijfers van de provincie Zuid-Holland (2019 en 2022) is onderzoek gedaan het daadwerkelijke autobezit op buurniveau in Sliedrecht. Uit de datanalyse blijkt dat er voor het gemiddeld autobezit van alle huishoudens in Sliedrecht in de afgelopen vijf jaar zijn geen sterk afwijkende toe- en afnames terug zijn te zien. Uit de analyse kan tevens geconcludeerd worden dat het huidige autobezit iets boven het gemiddelde op de bandbreedte van CROW-kencijfers (stedelijkheidsgraad: sterk stedelijk) ligt. In aanvulling hierop wil de gemeente Sliedrecht de komende jaren wandelen en fietsen stimuleren (STOMP-principe) en het autogebruik terugdringen. De uitgangspunten zoals genoemd voor Sliedrecht Noord zijn daarin een eerste stap. De gemeente is zich ervan bewust dat dit in de rest van de gemeente stapsgewijs moet en dat het sterk terugdringen van autobezit en gebruik op korte termijn niet haalbaar is. Op basis hiervan is de beleidsmatige keuze gemaakt om de hoogte van de autoparkeernormen te baseren op het gemiddelde van de bandbreedte binnen de CROW-kencijfers, vermeerderd met 0,1 parkeerplaats per woning. Deze keuze geldt voor alle gebieden. Parkeernormen voor woonfuncties

Het realiseren van nieuwe woonfuncties vormt vaak een belangrijk onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen. Woningen worden in verschillende soorten en maten gebouwd. In Bijlage 4 Autoparkeernormen zijn de autoparkeernormen opgenomen voor verschillende soorten woonfuncties. Het onderscheid tussen woonfuncties is op basis van de CROW-parkeerkencijfers voor grondgebonden woningen gebaseerd op woningtype (vrijstaand, twee-onder-een-kap of een tussen- of hoekwoning) en voor appartementen op basis van woninggrootte. Voor de huisvesting van arbeidsmigranten is een aanvullende parkeernorm op de CROW-kencijfers opgenomen (zie paragraaf 5.3.3).

5.3.1 Bezoekersparkeernorm woonfuncties

In een woningbouwontwikkeling leiden, naast de bewoners, ook bezoekers van bewoners tot een parkeerbehoefte. Bezoeker geldt als overkoepelende term voor visite van bewoners, maar bijvoorbeeld ook de monteur van de cv-ketel. In de meeste recente kencijfers van CROW (2024) is onderscheid gemaakt in het aandeel bezoekers als onderdeel van de parkeernorm. Dit is per gebied gedaan. In Tabel 2 is per gebied de geldende bezoekersparkeernorm opgenomen. De autoparkeernormen in Bijlage 4 Autoparkeernormen zijn inclusief deze bezoekersparkeernormen.

Gebied	Hoogte bezoekersparkeernorm
Centrumgebied	0,10 parkeerplaats per woning
Schil - woonwijken	0,10 parkeerplaats per woning
Bedrijventerrein	0,15 parkeerplaats per woning
De polder en buitengebied	0,20 parkeerplaats per woning

Tabel 2 Bezoekersparkeernormen woonfuncties.

5.3.2 Parkeernormen voor overige functies

In Bijlage 4 Autoparkeernormen zijn autoparkeernormen opgenomen voor een groot aantal overige functies: werkfuncties, winkelfuncties, onderwijsfuncties en verschillende andere soorten functies. De parkeernormen zijn per functie gebaseerd op relevante eenheden. Een veelvoorkomende eenheid is per 100 m² bruto vloeroppervlakte (bvo). Als voor een geplande functie geen parkeernorm is opgenomen, dan moet door de initiatiefnemer de parkeernorm worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet mogelijk is, moet contact met de gemeente worden opgenomen waarbij de gemeente zal beslissen welke parkeernorm van toepassing is.

5.3.3 Huisvesting voor arbeidsmigranten

In Sliedrecht is sprake van een structurele vraag naar de behoefte aan huisvesting voor arbeidsmigranten. De gemeente Sliedrecht heeft hier geen aparte parkeernorm voor. Ook het CROW kent geen specifieke kerncijfers voor de huisvesting van arbeidsmigranten. Op basis van referenties uit andere gemeenten en uit onderzoek blijkt dat de parkeerbehoefte bij huisvesting van arbeidsmigranten het meest vergelijkbaar is met die van niet-zelfstandig kamerverhuur van de kencijfers van het CROW. Dit vanwege het tijdelijke karakter van het type huisvesting. Echter dient er een kleine correctie gemaakt te worden waarin de eenheid niet per kamer gaat maar per bed. Met dit uitgangspunt wordt voor alle vormen van huisvesting voor arbeidsmigranten in deze Nota Parkeernormen een parkeernorm van 0,33 parkeerplaats per bed (één bed staat gelijk aan één bewoner) gehanteerd.

5.4 Kwaliteitseisen autoparkeerplaatsen

Naast het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld voor een ruimtelijke ontwikkeling is ook de kwaliteit van deze parkeerplaatsen van belang. De volgende publicaties om de kwaliteit van parkeervoorzieningen te kunnen beoordelen worden daartoe gehanteerd:

- Voor parkeerplaatsen gelegen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, maart 2013, of de opvolger hiervan.
- Voor alle overige parkeerplaatsen: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, of de opvolger hiervan.

Parkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen tellen niet mee in het oplossen van de parkeerbehoefte. De bovengenoemde publicaties worden onder licentie verstrekt door NEN en CROW.

5.5 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij de ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke functies moet er voor gehandicapten voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn. Gehandicapten is een overkoepelende term voor mensen die als gevolg van een fysieke beperking te voet een beperkte afstand kunnen afleggen. Zij hebben om deze reden een officiële gehandicaptenparkeerkaart (bestuurder/passagier).

In de gemeente Sliedrecht geldt het uitgangspunt dat in ruimtelijke ontwikkelingen, waarin sociaal-maatschappelijke functies worden ontwikkeld met een parkeerbehoefte van minimaal 15 parkeerplaatsen, ten minste 3% van die behoefte moet zijn ingericht als algemene gehandicapten-parkeerplaats, met een minimum van 1. Deze gehandicaptenparkeerplaatsen moeten liggen binnen een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten vanaf de parkeerplaatsen tot de ingang van het gebouw. Bij toepassing van bovenstaand percentage moet worden afgerond op hele aantallen (bij minder dan 0,5 naar beneden en bij groter of gelijk aan 0,5 naar boven).

5.6 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen in Sliedrecht neemt toe. Deze ontwikkeling maakt het van belang om in ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein laadinfrastructuur aan te brengen en voorbereidingen te treffen om de laadinfrastructuur uit te kunnen breiden. In de Integrale laadvisie van de gemeente is het uitgangspunt opgenomen dat aan de voorkant proactief rekening wordt gehouden met de benodigde laadinfrastructuur door onder voorwaarden in te zetten op snellaadpleinen, verlengd privaat laden en 'reguliere' (semi) publieke punten. De eisen uit Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) zijn van toepassing. Twee eisen uit het BBL die van toepassing zijn op ruimtelijke ontwikkelingen zijn:

- Een woongebouw met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft ten minste een olaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeerplaatsen.

In het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) zijn, in aanvulling op het Bouwbesluit, extra eisen opgenomen voor oplaadpunten in parkeergarages. Deze eisen gelden vanaf 1 februari 2025. De belangrijkste eisen zijn:

- Alle oplaadpunten in een parkeergarage moeten tegelijkertijd centraal kunnen worden afgeschakeld.
- Bij de ingang van de garage staat duidelijk aangegeven waar de oplaadpunten zich bevinden en hoe deze centraal kunnen worden afgeschakeld.
- Oplaadpunten maken gebruik van de laadtechnieken 'mode 3' of 'mode 4'. Dit betekent dat het gaat om een laadstation.

5.7 Kiss & Ride

Bij de ontwikkeling van basisscholen en kinderdagverblijven moet ruimte worden aangebracht voor het brengen en halen van kinderen (de nadruk ligt op het brengen en minder op het halen). Om het aantal benodigde Kiss & Ride parkeerplaatsen te bepalen heeft CROW in publicatie 182 of de opvolger hiervan een rekenmethode ontwikkeld. De gemeente Sliedrecht hanteert die methode. De methode is samen te vatten tot de volgende rekensom: aantal leerlingen * percentage met de auto gebracht * reductiefactor parkeerduur * reductiefactor aantal kinderen per auto. In Tabel 3 zijn de benodigde uitgangspunten voor deze rekensom opgenomen. Voor een basisschool moeten voor de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 twee aparte berekeningen worden gemaakt (waarna de uitkomsten bij elkaar opgeteld worden).

Type onderwijsvoorziening	Percentage met de auto gebracht	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
Basisschoolleerlingen groep 1 t/m 3	45%	0,50	0,75
Basisschoolleerlingen groep 4 t/m 8	20%	0,25	0,85
Kinderdagverblijf	65%	0,25	0,75

Tabel 3 Uitgangspunten rekenmethode Kiss & Ride.

5.8 Aanleg van serviceplaatsen

Bewoners laten steeds vaker aankopen (bijvoorbeeld kleding en elektronica), boodschappen en maaltijden thuisbezorgen. Deze thuisbezorging leidt tot een extra parkeerbehoefte bij woningen. Bij de ontwikkeling van appartementencomplexen wordt op deze trend geanticipeerd. Daarbij geldt de eis dat bij de ontwikkeling van appartementencomplexen, met meer dan 20 woningen, ten minste één serviceplaats moet worden aangelegd. Deze serviceplaats heeft het karakter van een laad- en losparkeerplaats en is van de bijbehorende bebording voorzien (verkeersbord E7 uit Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990).

De serviceplaats moet in beginsel op eigen terrein worden aangelegd en openbaar toegankelijk zijn. De serviceplaats moet zo gunstig mogelijk gesitueerd zijn ten opzichte van de ingang van het appartementencomplex om het gebruik van de voorziening te stimuleren. Omdat vooral grotere voertuigen gebruik zullen maken van de serviceplaats, moet de parkeerplaats ruimere afmetingen hebben. De lengte van het parkeervak moet minimaal 8 meter zijn, voor de breedtemaat geldt een minimumeis van 2,50 meter. Een serviceplaats is idealiter vormgegeven als langparkeerplaats. Bij haaksparkeren wordt gestreefd naar een situering zodanig dat voertuigen de serviceplaats kunnen inrijden met een voorwaartse beweging.

6 Toepassingskader

6.1 Het stappenplan

De parkeernormen worden toegepast op basis van een vast stappenplan. In Figuur 2 wordt dit stappenplan schematisch weergegeven. Het stappenplan bestaat op hoofdlijnen uit twee delen: het bepalen van de parkeerbehoefte en het oplossen van die behoefte. In paragraaf 6.2 en paragraaf 6.3 worden de

bijbehorende stappen toegelicht. In Bijlage 9 Rekenvoorbeelden is op basis van het stappenplan een integraal rekenvoorbeeld uitgewerkt. Het stappenplan is primair gericht op de toepassing van de autoparkeernormen, echter is een aantal stappen ook van toepassing op de toepassing van de fietsparkeernormen (dit is apart aangegeven).

Stappenplan	Uitkomst per stap
1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
2. Saldering van een bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
6. Parkeerplaatsen in privaat eigendom	- ... parkeerplaatsen
7. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte bestaand	- ... parkeerplaatsen
Toets dubbelgebruik per stap 5 t/m 7	Resultaat = parkeereis

Figuur 2 Schematische weergave stappenplan.

Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom. Op basis van fiets- en autoparkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte bepaald. Vervolgens wordt een eventuele bestaande parkeerbehoefte gesaldeerd en/of wordt een mobiliteitscorrectie in mindering gebracht. In drie daarna volgende stappen wordt een geschikte parkeeroplossing gevormd. Het doorlopen van het stappenplan leidt tot het vaststellen van de parkeereis. De parkeereis bestaat uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze behoefte wordt voorzien. De parkeereis wordt in de omgevingsvergunning opgenomen.

6.2 Het bepalen van de parkeerbehoefte

Het eerste gedeelte van het stappenplan bestaat uit stappen waarmee de parkeerbehoefte, het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen, wordt bepaald.

6.2.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de fietsparkeernormen in Bijlage 2 Fietsparkeernormen en de autoparkeernormen in Bijlage 4 Autoparkeernormen. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere geplande functie de berekening: functie * parkeernorm te worden uitgevoerd.

Resultaat stap 1: voor alle functies die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte op een navolgbare manier bepaald.

6.2.2 Stap 2: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

In stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling komen te veranderen, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Dit principe noemen we salderen. Salderen is alleen van toepassing bij een functieverandering door transformatie van de locatie. Bij sloop en nieuwbouw dient de ontwikkelaar te voldoen aan de volledige parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). De hoofdgedachte bij salderen is dat bestaande parkeerplaatsen die worden gehandhaafd opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen.

In deze Nota Parkeernormen worden twee beleidsuitgangspunten gehanteerd voor het salderen. Met deze uitgangspunten is gewaarborgd dat een bestaande parkeerbehoefte op de juiste wijze in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Salderen is ook van toepassing op fietsparkeren als voor de eerdere functie(s) fietsparkeerplaatsen beschikbaar waren.

Uitgangspunt 1: salderen is mogelijk tot maximaal vijf jaar na het laatste vergunde gebruik

Aan salderen is een maximale termijn van vijf jaar verbonden. Wanneer het laatste vergunde gebruik van een functie langer dan vijf jaar geleden is, is het niet meer toegestaan om te salderen. De reden hiervoor is dat na vijf jaar niet mag worden aangenomen dat parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor een functie zijn aangelegd, nog beschikbaar zullen zijn. Los van deze termijn wordt bij salderen altijd rekening gehouden met aantoonbare veranderingen in de parkeerdruk. Voor parkeerplaatsen die op eigen terrein liggen, geldt de termijn van vijf jaar niet. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein is in de regel gegarandeerd. Parkeerplaatsen op eigen terrein die worden gesaldeerd moeten in de ontwikkeling behouden blijven.

Uitgangspunt 2: er wordt rekening gehouden met een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Bij het salderen van de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies kan de situatie zich voordoen dat de maatgevende parkeerbehoefte verschuift. Als hier sprake van is, dan kan er feitelijk sprake zijn van een (gedeeltelijk) nieuwe parkeerbehoefte die niet gesaldeerd kan worden. Bij het salderen van een parkeerbehoefte moeten om deze reden aanwezigheidspercentages (zie paragraaf 6.3.1 dubbelgebruik parkeerplaatsen) worden toegepast. Per dagdeel moet de parkeerbehoefte van de bestaande- en nieuwe functie(s) worden gesaldeerd. De hoogste waarde geldt als de nieuwe maatgevende parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling. In het onderstaande kader en in het rekenvoorbeeld in Bijlage 9 Rekenvoorbeelden wordt dit toegelicht.

Resultaat stap 2: indien van toepassing is de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 1.

Voorbeeld: verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Een ontwikkeling waarin sprake kan zijn van salderen is een transformatie van een kantoorgebouw naar woningen. In deze transformatie zijn er twee hoofdgebruikersgroepen: werknemers van het kantoor (huidige situatie) en toekomstige bewoners (nieuwe situatie). Deze doelgroepen kennen een specifieke aanwezigheid gedurende de dag/week. Werknemers zijn voornamelijk overdag aanwezig en in de avond en in de nacht niet. Bewoners zijn overdag gedeeltelijk aanwezig en in de nacht nagenoeg volledig.

In een transformatieontwikkeling van kantoor naar woningen is, op basis van de in Bijlage 5 Aanwezigheidspercentages opgenomen aanwezigheidspercentages, sprake van een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. Het moment waarop de woningen tot hun maximale parkeerbehoefte leiden (de werkdagnacht) is het moment waarop het kantoor tot geen enkele parkeerbehoefte leidt. Dit heeft tot gevolg dat in deze transformatieontwikkeling sprake is van een geheel nieuwe parkeerbehoefte. Er kan niet worden gesaldeerd.

6.2.3 Stap 3: toepassing mobiliteitscorrectie(s)

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte is berekend en de eventuele parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in de volgende stap een mobiliteitscorrectie worden toegepast. De mobiliteitscorrectie vormt een optionele stap, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op duurzame mobiliteitsconcepten. De mobiliteitscorrectie kan leiden tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het onderbouwen van een mobiliteitscorrectie. De initiatiefnemer stelt voor deze onderbouwing een mobiliteitsplan op. In deze Nota Parkeernormen wordt de mogelijkheid geboden om bij het gebruik van deelmobiliteit in de vorm van een deelauto een mobiliteitscorrectie toe te passen.

Voor Sliedrecht – Noord is ook een mobiliteitscorrectie op openbaar vervoer en de fiets van toepassing. De uitwerking hiervan is opgenomen in een apart document, zie Bijlage 10 Gebiedsgerichte parkeernormen Sliedrecht-Noord.

Correctie 1: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept structureel ingezet

Een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling waarin woningbouw wordt gerealiseerd, kan kiezen voor het inzetten van een autodeelconcept. Dit is een concept waarbij deelauto's voor de bewoners beschikbaar zijn. Uit onderzoek⁴ blijkt dat autodelen leidt tot een ander soort autogebruik en in absolute zin tot minder autogebruik. Slechts 10% van de ritten in een deelauto is korter dan vijf kilometer, tegenover een landelijk gemiddelde van 30%. De gemeente Sliedrecht kijkt positief aan tegen ontwikkelingen die een alternatief bieden voor de auto zoals de inzet van autodeelconcepten. Voor een succesvolle inzet van autodeelconcepten worden verschillende randvoorwaarden gehanteerd. Hiermee is gewaarborgd dat sprake is van een robuust en toekomstbestendig alternatief voor eigen autobezit.

Eisen en randvoorwaarden die gelden voor de inzet van een autodeelconcept:

- Een autodeelconcept kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van de bewoners bij de ontwikkeling van woonfuncties.
 - Maximaal 20% van de normatieve bewonersparkeerbehoefte kan worden ingevuld door de inzet van een autodeelconcept.
 - Iedere deelauto die wordt ingezet vervangt maximaal vier eigen auto's van bewoners.
 - Voor iedere deelauto wordt een geormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd, als sprake is van een elektrische deelauto is deze parkeerplaats voorzien van een elektrische oplaadpunt⁵.
 - De inzet van het autodeelconcept dient voor ten minste vijf jaar zijn gewaarborgd, aan te tonen met een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer en deelauto aanbieder (inclusief kettingbeding).
 - In de bovengenoemde overeenkomst dient een risicobeheersmaatregel te zijn opgenomen voor situaties waarin de deelauto aanbieder niet meer in staat is om het autodeelconcept aan te bieden.
 - Het autodeelconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat (de eerste) woningen binnen de ruimtelijke ontwikkeling worden bewoond.
- Ruimtelijke reservering als randvoorwaarde
- Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.6 geldt bij toepassing van de mobiliteitscorrectie de eis dat op eigen terrein een ruimtelijke reservering moet zijn aangebracht. Deze reservering geldt voor de helft van de mobiliteitscorrectie (bv. wanneer de correctie leidt tot de aanleg van 10 parkeerplaatsen minder, dan moet de reservering 5 parkeerplaatsen bedragen). De manier waarop de reservering wordt aangebracht verschilt van situatie tot situatie. De initiatiefnemer kan hiervoor bijvoorbeeld op eigen terrein een groenvoorziening (géén bomen) aanwijzen. De parkeerplaatsen moeten worden aangelegd als aantoonbaar sprake is van overloop vanuit een ontwikkeling naar de openbare ruimte. Als hier sprake van is, dan wordt de situatie objectief in beeld gebracht door het uitvoeren van een parkeerdrukmeting. Als de stijging van de parkeerdruk gerelateerd wordt aan de ontwikkeling, dan moet (een deel van) de ruimtelijke reservering worden benut voor de aanleg van extra parkeerplaatsen.
- Resultaat stap 3: op de resterende normatieve parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (zoals bepaald in stap 2) zijn op basis van een mobiliteitsplan één of meerdere mobiliteitscorrecties in mindering gebracht.

6.2.4 Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte

De omvang van de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling kan nu worden vastgesteld. Dit is de som van de resultaten van stap 1 t/m stap 3:

Stap 1: de berekende normatieve parkeerbehoefte

Stap 2: de (eventueel) in mindering gebrachte parkeerbehoefte van bestaande functies

Stap 3: de (eventueel) in mindering gebrachte parkeerbehoefte als gevolg van de toegepaste normcorrectie(s).

Resultaat stap 4: de omvang van de auto- en fietsparkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.

Afrondingsregel

Bij het toepassen van fiets- en autoparkeernormen worden verschillende berekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze berekeningen worden niet tussentijds afgerond. Bij het vaststellen van de parkeerbehoefte (stap 4) moet worden afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat een parkeerbehoefte kleiner dan 0,5 naar beneden wordt afgerond en een behoefte groter of gelijk aan 0,5 naar boven wordt afgerond.

6.3 Het oplossen van de parkeerbehoefte

Het tweede gedeelte van het stappenplan bestaat uit stappen waarmee de berekende parkeerbehoefte (stap 4) wordt opgelost. Voor het oplossen van de parkeerbehoefte bestaan drie mogelijkheden: de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein, het gebruik van parkeerplaatsen in privaat eigendom en het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

In stap 5 t/m 7 onderzoekt de initiatiefnemer op basis van deze volgorde hoe de parkeerbehoefte opgelost kan worden.

6.3.1 Uitgangspunten bij het oplossen van de parkeerbehoefte

Bij het oplossen van de parkeerbehoefte zijn een aantal uitgangspunten van toepassing, zijnde:

- Maximaal acceptabele loopafstanden;
- Mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Maximaal acceptabele loopafstanden

Voor de bruikbaarheid van parkeerplaatsen gelden maximaal acceptabele loopafstanden. Deze loopafstanden kunnen per gebied en parkeerdoelgroep verschillend zijn. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat een werknemer bereid is om op een grotere loopafstand te parkeren in vergelijking tot een bewoner. De van toepassing zijnde loopafstanden zijn weergegeven in Bijlage 6 Maximale acceptabele loopafstanden.

De loopafstand wordt gemeten als de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte (over het trottoir) van de parkeervoorziening naar het bestemmingsadres. De loopafstand wordt bepaald door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps) of door gebruik te maken van een Geografisch Informatie Systeem (GIS).

Mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen

In een ruimtelijke ontwikkeling worden soms verschillende functies gerealiseerd. Iedere functie trekt zijn eigen doelgroepen 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 een ruimtelijke ontwikkeling ontstaat de mogelijkheid om dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere doelgroepen in te zetten. Overdag maakt een kantoormedewerker gebruik van een parkeerplaats, in de avond en nacht is dezelfde parkeerplaats beschikbaar voor een bewoner. Dit principe staat bekend als dubbelgebruik. Dubbelgebruik is van toepassing op fiets- en autoparkeren.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken moet voor iedere ruimtelijke ontwikkeling een parkeerbalans worden opgesteld. In een parkeerbalans wordt op basis van aanwezigheidspercentages (zie Bijlage 5 Aanwezigheidspercentages) 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 geplande functies het hoogst is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd.

Het kan voorkomen dat de ontwikkelaar voor de parkeerbehoefte op verschillende locaties een parkeeroplossing aanbiedt. In het geval dat de parkeerbehoefte op verschillende parkeervoorzieningen wordt opgelost wordt per voorziening (we praten dan bijvoorbeeld over straatparkeren, een parkeerterrein of een parkeergarage) een berekening gemaakt van de mogelijkheid tot dubbelgebruik van die voorziening. In dit geval is in de regel hetzelfde aan te houden: aan de hand van de percentages wordt het dagdeel vastgesteld waarop de parkeerbehoefte die op de betreffende voorziening wordt opgelost het hoogst is. Dit is het maatgevende moment met het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen voor die voorziening.

In Bijlage 9 Rekenvoorbeelden is een rekenvoorbeeld opgenomen waarin dubbelgebruik is toegepast. Een parkeervoorziening moet, om dubbelgebruik te kunnen laten plaatsvinden, in het bijzonder aan de volgende eisen voldoen:

- De parkeerplaatsen zijn niet exclusief toegewezen of gereserveerd voor specifieke gebruikers.
- De parkeerplaatsen zijn bereikbaar en fysiek toegankelijk voor alle gebruikersgroepen die van de parkeerplaatsen gebruik moeten kunnen maken (bijvoorbeeld: als bezoekers van bewoners in een parkeergarage moeten parkeren, dan moeten zij altijd toegang kunnen hebben tot de parkeergarage en bv. een hekwerk of slagboom kunnen openen).

6.3.2 Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.3 geldt in deze Nota Parkeernormen het beleidsuitgangspunt dat de fiets- en autoparkeerbehoefte volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Dit geldt zowel voor het aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers, etc.) als voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen.

In gebiedsontwikkelingen kunnen op eigen terrein nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein gezien.

Resultaat stap 5: met toepassing van de berekeningsaantallen zoals opgenomen in Bijlage 7 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein, is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bepaald en in mindering gebracht op de vastgestelde parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 4.

6.3.3 Stap 6: gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom

De situatie kan zich voordoen dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan oplossen. In dit geval kan de initiatiefnemer onderzoeken of in de omgeving van de ontwikkellocatie parkeerplaatsen in privaat eigendom aanwezig zijn. Als dit het geval is, dan kan de (resterende) parkeerbehoefte mogelijk worden opgelost door parkeerplaatsen te kopen of te huren bij de eigenaar/exploitant van deze private parkeervoorziening. Hierbij worden verschillende eisen gehanteerd om de robuustheid van deze oplossing te waarborgen. Deze eisen zijn:

- De private parkeervoorziening moet gelegen zijn binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) zoals opgenomen in Bijlage 6 Maximale acceptabele loopafstanden.
- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning inzicht geven in de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op de momenten waarop de te realiseren functie(s) tot een parkeerbehoefte leiden (hiervoor gelden de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in Bijlage 5 Aanwezigheidspercentages).

- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning een contract (inclusief kettingsbeding) overleggen waarmee het gebruik van de parkeerplaatsen voor een periode van ten minste tien jaar is gewaarborgd.

Resultaat stap 6: het aantal private parkeerplaatsen dat door de initiatiefnemer wordt gekocht of gehuurd om de parkeerbehoefte op te lossen is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 5.

6.3.4 Stap 7: gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

De situatie kan zich voordoen dat het niet mogelijk is om de vastgestelde parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen of door het kopen of huren van private parkeerplaatsen. De initiatiefnemer kan in dit geval onderzoeken of de resterende parkeerbehoefte opgelost kan worden door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Voor kleine parkeerbehoefte conform paragraaf 3.2.2 kan de initiatiefnemer de parkeerbehoefte altijd op straat oplossen mits hier niet in het verleden van gebruik is gemaakt in de betreffende omgeving. Voor de Kerkbuurt kan de initiatiefnemer samen met de gemeente zoeken naar een locatie waar de gemeente extra plaatsen creëert. De initiatiefnemer levert hiervoor een bijdrage. Om te voorkomen dat het op straat oplossen leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk geldt het uitgangspunt dat de parkeerdruk in de eindsituatie op het maatgevende moment maximaal 90% mag zijn. Het maatgevende moment is het dagdeel waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is.

Om te kunnen beoordelen of de openbare ruimte mogelijkheden biedt om de parkeerbehoefte op te kunnen lossen, is een actueel beeld nodig van de bestaande parkeerdruk. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het in kaart brengen van de parkeerdruk. Wanneer de gemeente over recente en representatieve parkeerdrukmetingen beschikt, dan stelt de gemeente deze gegevens beschikbaar aan de initiatiefnemer. Een parkeerdrukmeting mag niet ouder zijn dan twee jaar. Als er geen actueel en representatief beeld is van de parkeerdruk, dan moet de initiatiefnemer voor eigen rekening een parkeerdrukmeting laten uitvoeren. Deze meting moet aan de volgende eisen voldoen:

- De meetmethodiek die in de parkeerdrukmeting wordt gehanteerd moet door de gemeente zijn goedgekeurd (de wijze waarop parkeercapaciteit en -bezetting⁶ worden gemeten). Alleen officiële parkeerplaatsen gelden in metingen als beschikbare parkeercapaciteit.

- De uitvoering van de parkeerdrukmeting moet met de gemeente zijn afgestemd. Hierbij worden in ieder geval het onderzoeksgebied bepaald en de momenten van de dag/week waarop de metingen plaats moeten vinden. Voor de begrenzing van het onderzoeksgebied gelden de maximaal acceptabele loopafstanden (zie Bijlage 6 Maximale acceptabele loopafstanden) als uitgangspunt.

Resultaat stap 7: het aantal openbare parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld aan de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 6.

6.4 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?

De situatie kan zich voordoen dat een initiatiefnemer er niet in slaagt om de vastgestelde fiets- en/of autoparkeerbehoefte van zijn ruimtelijke ontwikkeling op te kunnen lossen. Dit vormt in beginsel een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Een initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het volledig oplossen van de parkeerbehoefte van zijn ruimtelijke ontwikkeling. Als de bovenstaande situatie zich voordoet, dan zal de initiatiefnemer in eerste instantie zelf naar alternatieve oplossingen moeten zoeken. Een voorbeeld hiervan is het wijzigen van het geplande ruimtelijke programma.

6.4.1 Afwijkingsbevoegdheid van het college

Op basis van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft een bestuursorgaan de inherente bevoegdheid om van haar beleid af te wijken. In het kader van deze Nota Parkeernormen kan het college van burgemeester en wethouders van haar afwijkingsbevoegdheid gebruik maken in geval van een uitzonderlijke, niet voorziene, situatie die zou leiden tot een onredelijk, benadelend gevolg voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling of voor belanghebbenden.

7 Borging van de parkeeroplossing

7.1 Vertaling van theorie naar praktijk

Het toepassen van fiets- en autoparkeernormen vormt een vrij theoretisch geheel waarin het soms lastig kan zijn om de vertaling naar de praktijk te maken. Tegelijkertijd geldt dat de mobiliteits- en parkeeroplossing die voor een ruimtelijke ontwikkeling wordt gevormd, in de praktijk goed moet functioneren. Dit geldt voor het eerste jaar, na tien jaar en tot het moment dat een gebouw wordt gesloopt, wordt gewijzigd of een andere functie krijgt. Om dit te bereiken wordt in deze paragraaf stilgestaan bij het vertalen van de theoretische parkeeroplossing naar de praktijk. Dit gebeurt in de vorm van een omgevingstafel: een werksessie waarin alle betrokken partijen zijn vertegenwoordigd (de initiatiefnemer,

de toekomstig eigenaar, de gemeente en andere betrokken partijen zoals de aanbieder van eventuele deelauto's). De omgevingstafel is gericht om de meer grootschalige gebiedsontwikkelingen.

De vertaalslag van theorie naar praktijk moet de initiatiefnemer doen voordat de aanvraag voor de omgevingsvergunning wordt ingediend. Uit de omgevingstafel kunnen wijzigingen naar voren komen in de bedachte parkeer- en mobiliteitsoplossing. Onderwerpen die in ieder geval in de omgevingstafel aan bod moeten komen zijn:

- Wie parkeert waar: op een plattegrond wordt de parkeer- en mobiliteitsoplossing uitgewerkt. Waar liggen de fiets- en autoparkeerplaatsen? Hoe zijn de parkeerplaatsen toegewezen aan de adressen? Waar worden eventueel de elektrische laadpalen geplaatst? Op welke locatie wordt een eventuele deelauto strategisch neergezet?
- Bezoekersparkeren: hoe krijgen bezoekers van de functies die worden ontwikkeld toegang tot parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gelegen? Hoe openen zij een hekwerk of slagboom?
- Communicatie: hoe worden de eindgebruikers geïnformeerd over de mobiliteits- en parkeeroplossing die voor hen wordt gerealiseerd?

7.2 Borging parkeren op eigen terrein (POET)

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.3 geldt in deze Nota Parkeernormen het uitgangspunt dat de volledige fiets- en autoparkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. In het bijzonder voor de auto geldt dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en in onze gemeentelijke systemen. In dit kader houdt de gemeente een POET-lijst bij: een lijst met adressen die beschikken over parkeren op eigen terrein. Dit biedt duidelijkheid richting de toekomst (vooral in relatie tot parkeerregulering en het in aanmerking komen voor openbare parkeer-rechten, zoals een ontheffing voor de parkeerschijfzone).

Vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van Sliedrecht op 22 april 2025.

De secretaris,

N.H. Kuiper mca mcm,

De burgemeester,

Mr. Drs. J.M. de Vries

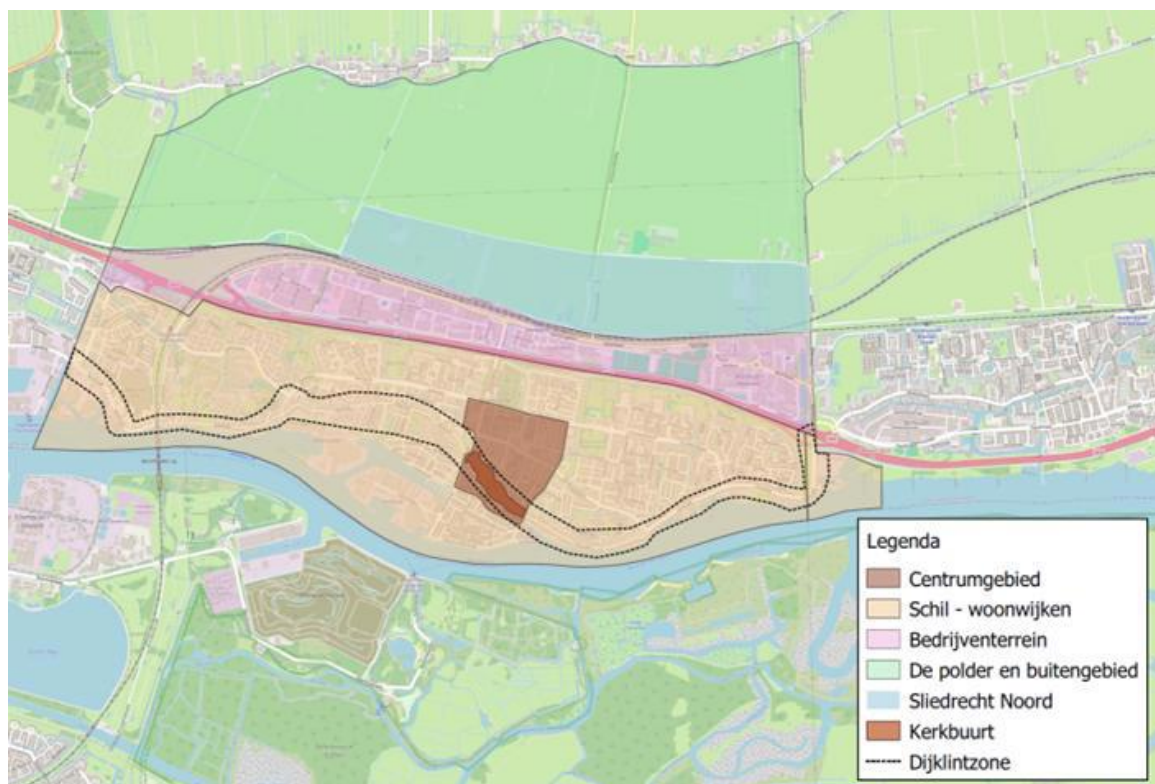
Bijlage 1 Begripsbepaling

- a. **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- b. **Autoparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, rekening houdend met de gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;
- c. **Bezoekersaandeel:** het deel van de fiets- en autoparkeerbehoefte dat bestaat uit bezoekers;
- a. **CROW:** landelijk kennisplatform over onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren.
- d. **Deelauto:** een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoonde dat deze op basis van een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
- e. **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling danwel in de directe nabijheid binnen de in Bijlage 7 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein, Genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke ontwikkeling;
- f. **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- g. **Fietsparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling;
- h. **Vaste gebruikersaandeel:** het deel van de fiets- en autoparkeerbehoefte dat bestaat uit vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners of werknemers);
- i. **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
- j. **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;
- k. **Mobiliteitsplan:** een document waarin de mobiliteitsconcepten zijn uitgewerkt die door de initiatiefnemer worden ingezet om de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling op te lossen;
- l. **NEN:** Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut;
- m. **Openbare parkeerrechten:** de rechten die rusten op een adres voor het in aanmerking komen voor ontheffings- en vergunningsproducten (in gebieden waar parkeerregulering van kracht is).
- n. **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Sliedrecht is gelegen;
- o. **Parkeerdruk:** het totale geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;
- p. **POET-lijst:** een lijst met adressen waar parkeren op eigen terrein aanwezig is of was zoals vastgesteld in het verleden, met per adres de gevolgen die dit heeft voor het in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten.
- q. **Programma:** het totaal aan verwachte aantal functies in een ruimtelijke ontwikkeling uitgedrukt in de in bijlage 8.2 en bijlage 8.4 opgenomen eenheden;
- r. **Ruimtelijke ontwikkeling:** een omgevingsplanactiviteit zoals bedoeld in artikel 5.1, lid 1 onder a van de Omgevingswet;
- s. **Salderen:** het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de parkeervraag fiets- of auto in de nieuwe situatie (na realisering van de ruimtelijke ontwikkeling) en de parkeervraag in de oude situatie (vóór realisering van de ruimtelijke ontwikkeling);

Bijlage 2 Fietsparkeernormen

Functie	Eenheid	Parkeernorm (eis)	Gemiddeld ken- cijfer (streven)	Percentage be- zoekers
Appartement, groter dan 100 m ²	Per wooneenheid	5,0	n.v.t.	n.v.t.
Appartement, tussen 75 en 100 m ²	Per wooneenheid	4,0	n.v.t.	n.v.t.
Appartement, kleiner dan 75 m ²	Per wooneenheid	3,0	n.v.t.	n.v.t.
Huisvesting voor arbeidsmigranten	Per bed	1,0	n.v.t.	n.v.t.
Studentenhuis	Per kamer	1,0	1,0	n.v.t.
Appartement, bezoekers	Per wooneenheid	0,5	1,0	n.v.t.
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	1,3	2,0	n.v.t.
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	3,0	6,0	n.v.t.
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	1,5	2,5	94%
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	1,6	2,7	93%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,1	0,25	87%
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,1	0,25	89%
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,0	4,3	n.v.t.
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,5	5,0	n.v.t.
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3	6,2	n.v.t.
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2	0,4	n.v.t.
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	6,0	10,0	n.v.t.
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,4	0,4	n.v.t.
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	8,0	12,0	n.v.t.
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,6	0,9	n.v.t.
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4,0	7,0	n.v.t.
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2,0	4,0	n.v.t.
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,0	5,0	67%
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	1,0	1,3	n.v.t.
Gezondheidscentrum (medew.)	Per 100 m ² bvo	0,3	0,4	n.v.t.
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	20,0	30,0	60%
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,2	0,4	n.v.t.
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,3	0,6	n.v.t.
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	2,0	3,0	97%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	4,0	7,8	94%
Fitness	Per 100 m ² bvo	3,5	6,0	90%
Museum	Per 100 m ² bvo	0,5	0,9	95%
Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,4	2,5	96%
Sportveld	Per ha netto terrein	30,0	50,0	95%
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	2,2	4,0	94%
Stadion	Per 100 zitplaatsen	5,0	9,0	99%
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,0	32,0	99%
Theater	Per 100 zitplaatsen	13,0	24,0	87%
Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	15,0	28,0	97%
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	11,0	20,0	99%
Fastfoodrestaurant	Per 100 m ² bvo	8,0	10,0	90%
Restaurant/café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	3,0	7,0	80%
Busstation	Per halterende buslijn	23,0	42,0	100%
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,5	0,8	100%

Bijlage 3 Gebieden autoparkeernormen



Bijlage 4 Autoparkeernormen

Hoofdgroep: wonen (inclusief bezoekersparkeernorm)

Functie	Eenheid	Centrum- gebied	Schil-/ woonwijken	Bedrijven- terrein	Polder en buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,5	1,7	2,05	2,4
Koop, huis, twee-onder-een kap	Per woning	1,4	1,6	1,95	2,2
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,3	1,5	1,75	2,0
Koop, appartement, groter dan 100 m ²	Per woning	1,3	1,5	1,85	2,1
Koop, appartement, tussen 75 en 100 m ²	Per woning	1,2	1,3	1,45	1,7
Koop, appartement, kleiner dan 75 m ²	Per woning	1,1	1,2	1,45	1,6
Huur, huis, vrije sector	Per woning	1,1	1,3	1,45	1,7
Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,9	1,0	1,25	1,4
Huur, appartement, groter dan 100 m ²	Per woning	1,1	1,3	1,45	1,6
Huur, appartement, tussen 75 en 100 m ²	Per woning	0,8	0,9	1,15	1,3
Huur, appartement, kleiner dan 75 m ²	Per woning	0,7	0,8	1,05	1,2
Huur, appartement, sociale huur, groter dan 100 m ²	Per woning	0,8	0,9	1,25	1,3
Huur, appartement, sociale huur, tussen 75 en 100 m ²	Per woning	0,7	0,8	1,05	1,2
Huur, appartement, sociale huur, kleiner dan 75 m ²	Per woning	0,6	0,7	0,95	1,1
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, kleiner dan 30 m ²	Per woning	0,4	0,5	0,65	0,8
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	Per kamer	0,3	0,4	0,45	0,65
Huisvesting voor arbeidsmigranten	Per bed	0,33	0,33	0,33	0,33
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grond gebonden)	Per woning	0,4	0,4	0,6	0,7
Aanleunwoning, serviceflat, (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	Per woning	0,35	0,95	1,0	1,1
Kerkbuurt, appartement (koop en huur)	Per woning	1,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Toelichting: de autoparkeernormen voor woonfuncties zijn inclusief de geldende bezoekersparkeernorm. In de gebieden 'Centrumgebied' en 'Schil-/woonwijken' is de bezoekersnorm 0,10 parkeerplaats per woning. In het gebied 'bedrijventerreinen' is dit 0,15 in alle overige gebieden ligt de bezoekersnorm op 0,20 parkeerplaats per woning. Voor de functies 'kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig' geldt in heel Sliedrecht een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per kamer, voor serviceflat en aanleunwoning is dit 0,1.

Hoofdgroep: werken

Functie	Eenheid	Centrum- gebied	Schil-/ woonwijken	Bedrijven- terrein	Polder en buitengebied	Percentage bezoekers
Kantoor zonder baliefunctie	Per 100 m ² bvo	1,2	1,6	1,7	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	1,6	1,9	2,3	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	1,4	1,8	2,2	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	0,7	0,8	1,0	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	1,1	1,4	1,6	2,0	5%
Opslagruimte (particulier)	Per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	10,00	10,00	n.v.t.

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Centrum- gebied	Schil-/ woonwijken	Bedrijven- terrein	Polder en buitengebied	Percentage bezoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	1,9	2,7	n.v.t.	n.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m ² bvo	3,3	4,3	5,2	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL), > 2.500 m ²	Per 100 m ² bvo	5,9	6,8	7,7	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,7	5,9	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	Per 100 m ² bvo	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,1	n.v.t.	n.v.t.	72%
Wijkcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,5	n.v.t.	n.v.t.	76%

Kringloopwinkel	Per 100 m² bvo	1,15	1,15	n.v.t.	n.v.t.	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m² bvo	3,7	5,6	7,4	9,3	92%
Woonwarenhuis/woon-winkel	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,8	5,2	95%
Meubelboulevard/woon-boulevard	Per 100 m² bvo	n.v.t.	1,9	2,3	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	Per 100 m² bvo	n.v.t.	3,5	n.v.t.	n.v.t.	94%
Outletcentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	8,8	9,6	10,4	94%
Bouwmart	Per 100 m² bvo	n.v.t.	1,8	2,3	2,5	87%
Tuincentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,3	2,6	2,9	89%
Groencentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,3	2,6	n.v.t.	89%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum-gebied	Schil-/woonwijken	Bedrijven-terrein	Polder en buitengebied	Percentage bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m² bvo	0,5	0,8	1,1	1,4	97%
Museum	Per 100 m² bvo	0,4	0,6	1,0	n.v.t.	95%
Bioscoop	Per 100 m² bvo	3,2	7,9	11,0	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m² bvo	2,6	5,2	n.v.t.	9,9	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m² bvo	7,3	7,9	n.v.t.	12,0	87%
Musicaltheater	Per 100 m² bvo	2,9	3,4	3,9	5,1	86%
Casino	Per 100 m² bvo	5,7	6,1	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,6	2,2	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,9	1,1	1,4	1,8	87%
Dansstudio	Per 100 m² bvo	1,5	3,8	5,4	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m² bvo	1,4	3,4	4,7	6,5	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m² bvo	1,7	4,4	6,2	7,4	90%
Wellnesscentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	Per 100 m² bvo	2,5	4,6	6,6	7,3	99%
Sporthal	Per 100 m² bvo	1,5	2,1	2,7	3,5	96%
Sportzaal	Per 100 m² bvo	1,1	1,9	2,7	3,6	94%
Tennishal	Per 100 m² bvo	0,3	0,4	0,5	0,5	87%
Padelhal	Per 100 m² bvo	0,4	0,5	0,7	0,7	87%
Squashhal	Per 100 m² bvo	1,6	2,4	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m² bassin	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m² bassin	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs	Per 100 m² bassin	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	Per zitplaats	n.v.t.	n.v.t.	0,1	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m² bvo	1,2	1,4	1,7	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,4	2,8	98%
Ski- en snowboardhal	Per 100 m² sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	2,4	n.v.t.	98%
Jachthaven	Per ligplaats	n.v.t.	0,6	n.v.t.	n.v.t.	99%
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	56,2	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	118,3	98%
Indoorspeeltuin, gemiddeld/klein (< 1.500 m²)	Per 100 m² bvo	2,9	3,7	4,4	5,1	97%
Indoorspeeltuin, groot (1.500 < 3.500 m²)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	4,3	5,3	6,1	98%
Indoorspeeltuin, zeer groot (> 3.500 m²)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,5	6,4	98%
Kinderboerderij (stads-boerderij)	Per boerderij	2,9	3,7	n.v.t.	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,0	99%
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,0	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,3	n.v.t.	1,5	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,5	n.v.t.	13,5	99%

Hoofdgroep: horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Eenheid	Centrum- gebied	Schil-/ woonwijken	Bedrijven- terrein	Polder en buitengebied	Percentage bezoekers
Camping (kampeerter- rein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjes- complex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	91%
1* hotel	Per 10 kamers	0,4	0,8	2,3	4,5	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,4	2,2	3,9	6,3	80%
3* hotel	Per 10 kamers	2,0	3,1	4,7	6,8	77%
4* hotel	Per 10 kamers	3,2	4,9	6,8	9,0	73%
5* hotel	Per 10 kamers	5,0	7,6	10,1	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m² bvo	5,0	5,0	6,0	n.v.t.	90%
Restaurant	Per 100 m² bvo	5,0	5,0	6,0	8,0	80%
Discotheek	Per 100 m² bvo	6,1	12,3	18,4	20,8	99%
Evenementenhal/beursge- bouw/congresgebouw	Per 100 m² bvo	4,0	5,5	7,5	n.v.t.	99%

Toelichting: bij horecagelegenheden wordt geen parkeerbehoefte toegekend aan terrasoppervlakte. Een uitzondering geldt voor situaties waarin het terras tegen weer en wind is beschermd (overdekt en/of verwarmd), waardoor het terras ook bij mindere weersomstandigheden gebruikt kan worden.

Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum- gebied	Schil-/ woonwijken	Bedrijven- terrein	Polder en buitengebied	Percentage bezoekers
Huisartsenpraktijk (-cen- trum)	Per behandelkamer	2,1	2,5	3,0	3,3	57%
Apotheek	Per apotheek	2,3	2,8	3,2	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (- centrum)	Per behandelkamer	1,3	1,5	1,8	2,0	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-cen- trum)	Per behandelkamer	1,6	2,0	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,6	1,9	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis	Per 100 m² bvo	1,4	1,6	1,7	2,0	29%
Crematorium	Per gelijktijdige plech- tigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	28	99%
Begraafplaats	Per gelijktijdige plech- tigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	28	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,7	2,2	3,3	3,7	37%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	n.v.t.	n.v.t.	60%
Verpleeg- en verzorgings- tehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	57%

Hoofdgroep: onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum- gebied	Schil-/ woonwijken	Bedrijven- terrein	Polder en buitengebied	Percentage bezoekers
Kinderdagverblijf (exclu- sief kiss & Ride)	Per 100 m² bvo	0,9	1,1	n.v.t.	1,5	0%
Basisonderwijs (exclusief kiss & Ride)	Per leslokaal	0,8	0,8	n.v.t.	0,8	48%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,3	4,0	n.v.t.	4,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	4,2	4,8	n.v.t.	5,9	7%
Hogeschool	Per 100 leerlingen	8,3	8,9	n.v.t.	10,9	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	11,7	13,5	n.v.t.	16,8	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	4,0	5,0	n.v.t.	10,5	95%

Bijlage 5 Aanwezigheidspercentages

Functie	Werk- dag- ochtend	Werk- dag- middag	Werk- dag- avond	Werk- dag- nacht	Koop- avond	Vrijdag- middag	Vrijdag- avond	Zater- dag- middag	Zater- dag- 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/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverle- ning	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/podi- um/etc.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Religiegebouw	10%	30%	50%	40%	0%	30%	10%	100%	10%	100%
Sociaal medisch: arts/thera- peut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/verzorgingste- huis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuispatiënten: inclu- sief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuismedewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant/horeca	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 6 Maximale acceptabele loopafstanden

Toelichting: voor de functies gezondheidszorg en onderwijs geldt in alle gebieden een maximaal acceptabele loopafstand van respectievelijk 100 en 300 meter.

Omschrijving	Wonen, bewoners	Wonen, bezoekers	Werken	Overige functies
Centrumgebied	200 meter	250 meter	600 meter	400 meter
Schil-/woonwijken	150 meter	200 meter	400 meter	300 meter
Bedrijventerreinen	100 meter	150 meter	400 meter	200 meter
Polder en buitengebied	100 meter	150 meter	400 meter	200 meter



Bijlage 7 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein

Toelichting: zie voor een nadere toelichting op parkeren in de voor- en/of achtertuin paragraaf 3.2.3.

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Toelichting
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Minimaal 5 meter diep
Enkele oprit zonder garage in voor- en/of achtertuin	1	0,4	Minimaal 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0	Minimaal 5 meter diep en 5,5 meter breed
Dubbele oprit met garage	3	2,0	Minimaal 6 meter diep en 5,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,4	-
Garage met enkele oprit	2	1,5	Minimaal 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	2,0	Minimaal 10 meter diep

Bijlage 8 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 Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en Fiets-ParKeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor het ontwerpen van een fietsenstalling in een ruimtelijke ontwikkeling.

Toegankelijkheid

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

- Een fietsenstalling is overdekte/inpandige voorziening.
- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aanrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aanrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar 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 overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare 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 (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting 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 een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm. Dubbellaagse rekken worden bij voorkeur niet geplaatst in de voorziening vanwege de beperkte toegankelijkheid en het minimale gebruik.
- 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 een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets, fietsen met afwijkend formaat of scooters.
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaardmaten:
 - Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
 - Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- De ruimtelijke positionering binnen de stalling is voor de fiets van normaal formaat het meest voordelig. Afwijkende maten dienen achter in de stalling een plaats te 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.



- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Bijlage 9 Rekenvoorbeelden

In deze bijlage zijn op basis van de fiets- en autoparkeernormen en het stappenplan dat geldt voor de toepassing van de parkeernormen rekenvoorbeelden uitgewerkt.

De relevante gegevens

In dit rekenvoorbeeld wordt uitgegaan van een ruimtelijke ontwikkeling (hierna: het bouwplan) in het gebied 'Centrumgebied'. Het bouwplan is een combinatie van een transformatie (een bestaand café van 300 m² bvo) en nieuwbouw. In het bouwplan komen in totaal de volgende functies tot stand:

- 10 woningen: koop, appartement, tussen de 75 en 100 m²;
- 15 woningen: huur appartement, kleiner dan 75 m²;
- 1.000 m² sportschool (fitness);
- 2.000 m² kantoor zonder baliefunctie (kantoor).

De normatieve parkeerbehoefte berekenen

In onderstaande tabellen is de normatieve parkeerbehoefte van dit bouwplan berekend. Dit is voor zowel fiets- als autoparkeren gebeurd. In de tabel is bij het autoparkeren de parkeerbehoefte van bewoners en de behoefte van bezoekers van bewoners gesplitst. Voor fietsparkeren geldt dat de parkeernorm voor een fitness 90% bezoekers bestaat en dus uit 10% personeel. Deze percentages zijn afgerond toegepast op de fietsparkeernorm voor fitness van 3,5 fietsparkeerplaats per 100 m² bvo. Voor kantoren zonder baliefunctie is de gehele fietsparkeernorm voor personeel.

Functie	Aantal	Parkeernorm	Normatieve parkeerbehoefte
Fietsparkeren			
Appartement, groter dan 100 m ²	10	5,0 per wooneenheid	50,0
Appartement, tussen 75 en 100 m ²	15	4,0 per wooneenheid	20,0
Bezoek van bewoners	25	0,5 per wooneenheid	12,5
Fitness	1.000 m ²	0,4 per 100 m ² bvo (10%)	4,0
Bezoek Fitness	1.000 m ²	3,2 per 100 m ² bvo (90%)	32,0
Kantoor (personeel)	2.000 m ²	1,3 per 100 m ² bvo	26,0
Totaal	-	-	144,5
Waarvan bezoekers	-	-	44,5
Autoparkeren			
Koop, Appartement, tussen 75 en 100 m ²	10	1,1 per wooneenheid	11
Huur, Appartement, kleiner dan 75 m ²	15	0,6 per wooneenheid	9
Bezoek van bewoners	25	0,1 per wooneenheid	2,5
Sportschool	1.000 m ²	1,4 per 100 m ² bvo	14,0
Kantoor zonder baliefunctie	2.000 m ²	1,2 per 100 m ² bvo	24,0
Totaal	-	-	60,5

Tabel 1: De normatieve parkeerbehoefte berekenen

Het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

Zoals beschreven verdwijnt als gevolg van het bouwplan een bestaande functie: een café van 300 m² bvo. De bestaande parkeervoorzieningen van het café blijven bestaan.

Op basis van de fietsparkeernorm van 3,0 per 100 m² bvo en de autoparkeernorm van 5,0 per 100 m² bvo bedraagt de normatieve parkeerbehoefte van het café in totaal 9,0 fietsparkeerplaatsen en 15,0 autoparkeerplaatsen.

	Normatief	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Aanwezigheidspercentage horeca		30%	40%	80%	0%	80%	70%	100%	40%
Te salderen fietsparkeerbehoefte	-9,0	-2,7	-3,6	-7,2	0,0	-7,2	-6,3	-9,0	-3,6
Te salderen autoparkeerbehoefte	-15,0	-4,5	-6,0	-12,0	0,0	-12,0	-10,5	-15,0	-6,0

Tabel 2: Het salderen van een bestaande parkeerbehoefte (normatief en per dagdeel)

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 koopavond geen sprake is van een parkeerbehoefte die in mindering kan worden gebracht op de behoefte van de nieuwe functies. Op dit dagdeel is er geen sprake van een saldering. Op de overige dagdelen is dat wel het geval. De dagdelen vrijdagmiddag en vrijdagavond zijn niet meegenomen in dit voorbeeld.

Toepassing mobiliteitscorrectie(s)

In deze stap is de mogelijke normcorrectie op de autoparkeerbehoefte uitgewerkt. De correctie betreft het gebruik van deelmobiliteit. De correctie is alleen van toepassing op de autoparkeernorm voor bewoners van woningen.

Functie	Normatieve parkeerbehoefte	Normatieve parkeerbehoefte met 20% deelconcept correctie
Autoparkeren		
Koop, appartement, tussen 75 en 100 m ²	11,0	8,8
Huur, appartement, kleiner dan 75 m ²	9,0	7,2
Totaal	20,0	16

Tabel 3: Normcorrectie deelmobiliteit

Maximaal (20,0 -/- 16 =) 4 parkeerplaatsen kunnen worden ingevuld met de inzet van deelauto's. Op basis van de vervangingswaarde dat één deelauto vier eigen auto's vervangt, kiest de initiatiefnemer voor het inzetten van 1 deelauto. Dit staat gelijk aan een 'vervangingswaarde' van 4 eigen auto's van bewoners. In de tabel hierna is opgenomen wat het effect hiervan is op de parkeerbehoefte van bewoners.

	Normatief	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Aanwezigheidspercentage bewoners	100%	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Reductie voor deelauto's	-4,0	-2,4	-2,4	-3,6	-4,0	-2,8	-2,8	-3,0	-3,2	-3,0
Parkeerplaats deelauto's (op een gereserveerde plaats)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Totaal	-3,0	-1,4	-1,4	-2,6	-3,0	-1,8	-1,8	-2,0	-2,2	-2,0

Tabel 4: Correctie parkeerbehoefte als gevolg van de inzet van een deelauto

Vaststelling van de parkeerbehoefte

Nadat de normatieve parkeerbehoefte van de nieuw te realiseren functies van het bouwplan is berekend, de parkeerbehoefte van het café is gesaldeerd en de mobiliteitscorrecties zijn toegepast, kan de fiets- en autoparkeerbehoefte van het bouwplan worden vastgesteld. In de tabel hieronder wordt een totaal-overzicht gegeven.

Uit de tabel komt naar voren dat de fietsparkeerbehoefte maximaal is op de werkdagavond. Op dat moment zijn 103 fietsparkeerplaatsen benodigd. De autoparkeerbehoefte is maximaal op de werkdag-ochtend. Op dat moment zijn afgerond 39 autoparkeerplaatsen benodigd.

Totaaloverzicht	Normatief	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	Nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Fietsparkeren										
Woningen, bewoners	70,0	35,0	35,0	63,0	70,0	49,0	49,0	42,0	56,0	49,0
Bezoek van bewoners	12,5	1,3	2,5	10,0	0,0	7,5	12,5	7,5	12,5	8,8
Fitness	36,0	18,0	18,0	36,0	0,0	14,4	36,0	36,0	36,0	27,0
Kantoor (personeel)	26,0	26,0	26,0	1,3	0,0	15,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Salderen fiets (café)	-9,0	-2,7	-3,6	-7,2	0,0	-5,4	-8,1	-6,3	-9,0	-3,6
Totaal fiets	135,5	77,6	77,9	103,1	62,8	81,1	89,4	79,2	95,5	81,2
Autoparkeren										
Woningen, bewoners	20,0	12,0	12,0	18,0	20,0	14,0	14,0	15,0	16,0	15,0
Normcorrectie (deelauto)	-4,0	-2,4	-2,4	-3,6	-4,0	-2,8	-2,8	-3,0	-3,2	-3,0
Te plaatsen deelauto	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Bezoek van bewoners	2,5	1,0	1,3	1,9	0,0	1,8	2,5	2,5	2,5	2,3
Sportschool	14,0	7,5	7,5	14,0	0,0	5,6	14,0	14,0	14,0	10,5
Kantoor zonder baliefunctie	24,0	24,0	24,0	1,2	0,0	14,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Salderen auto (café)	-15,0	-4,5	-6,0	-12,0	0,0	-9,0	-13,5	-10,5	-15,0	-6,0
Totaal auto	47	38,6	37,4	20,5	17,0	22,4	15,2	19,0	18,9	19,0

Tabel 5: Totaaloverzicht parkeerbehoefte bouwplan

Oplossing 1 - aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Om de fietsparkeerbehoefte te faciliteren realiseert de initiatiefnemer een gemeenschappelijke fietsenstalling. In deze stalling worden de benodigde 103 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Als gevolg van dubbelgebruik hoeven in de openbare ruimte geen extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

Om de autoparkeerbehoefte te faciliteren kan de initiatiefnemer op eigen terrein 10 autoparkeerplaatsen realiseren. Deze parkeerplaatsen worden bestemd voor bewoners, waarvan 1 voor de deelauto. De normatieve parkeerbehoefte van de bewoners bedraagt in totaal na de normcorrectie (20,0 -/- 4,0 =) 16 parkeerplaatsen. Aanvullend is er 1 parkeerplaats benodigd voor de deelauto.

Vanwege de omvang van de parkeercapaciteit van 10 parkeerplaatsen, resteert er dus nog een elders op te lossen normatieve parkeerbehoefte van:

- 7,0 parkeerplaatsen voor bewoners (16,0 + 1,0 deelauto -/- 10,0 op eigen terrein)
- 2,5 parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners
- 14,0 parkeerplaatsen voor de sportschool
- 24,0 parkeerplaatsen voor het kantoor

Hierop mag in mindering worden gebracht het aantal plaatsen van het café (saldering, per dagdeel).

Oplossing 2 - gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom

Om de resterende parkeerbehoefte op te lossen zoekt de initiatiefnemer contact met de eigenaar van een nabijgelegen parkeerterrein. Dit terrein ligt binnen de maximaal acceptabele loopafstand die geldt voor de functies in het bouwplan. De exploitant overlegt gegevens over de bezetting van het terrein. Uit deze gegevens blijkt dat er elk dagdeel nog 4 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De initiatiefnemer sluit een contract met de eigenaar voor het huren van 4 parkeerplaatsen. Deze overeenkomst voldoet aan de eisen die de gemeente hieraan stelt. De 4 parkeerplaatsen worden bestemd voor het kantoor (medewerkers en bezoekers).

Vanwege de toewijzing van 4 parkeerplaatsen voor het kantoor, resteert er nu dus nog een elders op te lossen normatieve parkeerbehoefte van:

- 7,0 parkeerplaatsen voor bewoners
- 2,5 parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners
- 14,0 parkeerplaatsen voor de sportschool
- 20,0 parkeerplaatsen voor het kantoor (24,0 -/- 4,0 op parkeerterrein)

Hierop mag nog steeds in mindering worden gebracht het aantal plaatsen van het café (saldering, per dagdeel).

Oplossing 3 - gebruik van bestaande openbare parkeerplaatsen

Zoals hierboven is weergegeven, is met de aanleg van 10 parkeerplaatsen op eigen terrein en het huren van 4 parkeerplaatsen op een nabijgelegen parkeerterrein, de parkeerbehoefte van het bouwplan nog niet volledig opgelost. De initiatiefnemer is van mening dat in de openbare ruimte de resterende parkeerbehoefte opgelost kan worden, zonder dat daardoor de parkeerdruk op enig moment hoger wordt dan 90%.

De initiatiefnemer laat, in overleg met de gemeente, een parkeeronderzoek uitvoeren. Het onderzoek vindt plaats op alle dagdelen van de week. In het onderzoeksgebied liggen 120 openbare parkeerplaatsen. Op basis van het uitgangspunt dat de parkeerdruk in de eindsituatie maximaal 90% mag bedragen, zijn er maximaal ($90\% \times 120 =$) 108 parkeerplaatsen beschikbaar.

Parkeeronderzoek	Normatief	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	(restant)	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Resterend op te lossen autoparkeerbehoefte										
Woningen, bewoners	7,0	4,2	4,2	6,3	7,0	4,9	4,9	5,3	5,6	5,3
Bezoek van bewoners	2,5	1,0	1,3	1,9	0,0	1,5	2,5	2,5	2,5	2,3
Sportschool	14,0	7,5	7,5	14,0	0,0	5,6	14,0	14,0	14,0	10,5
Kantoor zonder baliefunctie	20,0	20,0	20,0	1,0	0,0	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Salderen auto (café)	-15,0	-4,5	-6,0	-12,0	0,0	-9,0	-13,5	-10,5	-15,0	-6,0
Saldo nog op te lossen	28,5	28,2	27,0	11,2	7,0	15,0	7,9	11,3	7,1	12,1
Gemeten bezetting		71	71	80	68	85	91	68	86	72
Beschikbare ruimte (t.o.v. 90%)		37	37	28	40	23	17	40	22	36
Overschot / tekort (t.o.v. 90%)		+8,8	+10,0	+16,8	+33,0	+8,0	+9,1	+28,7	+14,9	+23,9

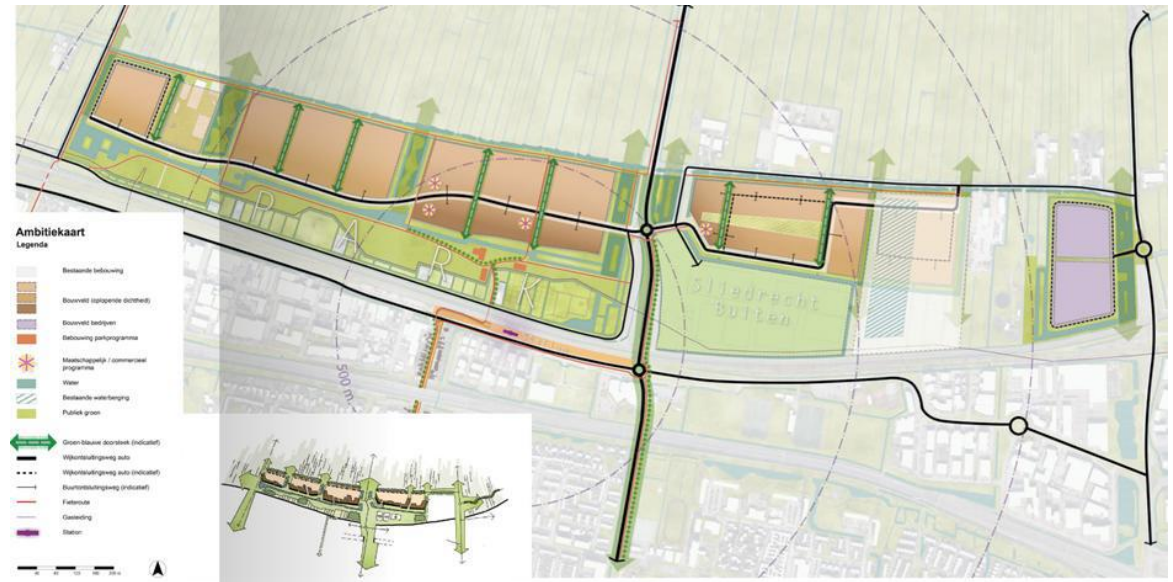
Tabel 6: Gebruik parkeerplaatsen openbaar

In tabel 6 is, voor het onderzoeksgebied waarin 120 parkeerplaatsen liggen, per dagdeel een gemeten parkeerbezetting weergegeven. Op basis hiervan is de beschikbare restcapaciteit bekend ten opzichte van de maximaal toelaatbaar geachte parkeerdruk van 90%. De restcapaciteit is op alle dagdelen hoger dan het saldo van de nog op te lossen parkeerbehoefte. Dit betekent dat de gemeente akkoord kan gaan met het afwentelen van de resterende parkeerbehoefte van het bouwplan naar de openbare ruimte. Samen met de benoemde oplossingen op eigen terrein (10 plaatsen) en de gehuurde 4 plaatsen is hiermee de volledige autoparkeerbehoefte van het bouwplan opgelost.

Bijlage 10 Gebiedsgerichte parkeernormen Slidrecht-Noord

Inleiding

In Slidrecht-Noord wordt een autoluwe wijk ontwikkeld met verschillende soorten duurzame en toekomstgerichte woningen (huur en koop, tiny house, tweekapper, hofjeswoning en appartementen). Het bouwen in de 'natte polder' vereist dat er rekening wordt gehouden met het water en de groene identiteit die de polder nu heeft. De wijk is makkelijk bereikbaar via het openbaar vervoer (Merwede Linge Lijn)



Afbeelding 1. Ambitiekaart Slidrecht Noord (bron: Ambitiedocument Slidrecht Bouwt)

Bij het wonen in een leefbare en groene woonomgeving hoort de ambitie dat verplaatsingen (mobiliteit) een minimale impact op de luchtkwaliteit hebben en dat de benodigde parkeervoorzieningen voor auto en fiets ruimtelijk (landschappelijk) goed inpassen.

Om het aantal parkeerplaatsen voor de te realiseren woningen en overige functies te laten voldoen aan de ambitie voor een autoluwe wijk, worden gebiedsgerelateerde parkeernormen opgesteld. Deze parkeernormen zullen afwijken van de vigerende parkeernormen van de gemeente Slidrecht.

Wat betekent dit voor Slidrecht-Noord

Als we de parkeeropgave voor Slidrecht-Noord vraagvolgend zouden oplossen en daartoe het bestaande, gemiddelde autobezit van huishoudens als basis gebruiken, dan zijn voor Slidrecht-Noord de volgende kencijfers van toepassing (indicatief):

	Kencijfers verwacht autobezit	Parkeernorm (2016)
<u>Woningen (grondgebonden)</u>		
• Vrijstaand	2,0	1,9
• Twee-onder-een-kap	1,8	1,8
• Tussen / hoek, groot > 120m ²	1,6	1,7
• Tussen / hoek, klein ≤ 120m ²	1,4	1,5
<u>Woningen (appartementen)</u>		
• Etage, groot (> 120m ²)	1,4	1,7
• Etage, gemiddeld (65-120m ²)	1,1	1,4
• Etage, klein (<65m ²)	0,8	1,2
• Sociale huur	0,5	niet benoemd

Tabel 2 Kencijfers verwacht autobezit Slidrecht-Noord (vraagvolgend), vergeleken met de vigerende parkeernorm

Genoemde aantallen zijn exclusief het aandeel parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners.

Van kencijfer naar gebiedsgerelateerde parkeernorm

Als bovenstaande kencijfers worden gebruikt als parkeernorm voor de in Slidrecht-Noord te ontwikkelen woningen, dan wordt voorbijgegaan aan de ambitie om gebiedsgerelateerde parkeernormen toe te passen. Gesteld is immers dat die invulling moeten geven aan een autoluwe wijk waarin bovengemiddeld

fietsen worden gefaciliteerd, deelmobiliteit wordt toegepast en MaaS-diensten worden aangeboden. Dit impliceert dat er waar mogelijk meer sturende parkeernormen moeten worden toegepast.

De mate van sturing moet op gebiedsniveau beschouwd worden en worden gerelateerd aan de mate van autoafhankelijkheid van (delen van) het ontwikkelgebied. Die mate van autoafhankelijkheid moet worden beschouwd in relatie tot:

- Het kunnen lopen of fietsen naar (dagelijkse) bestemmingen;
- De aanwezigheid van OV als alternatief voor autoverplaatsingen;
- Beschikbare deelmobiliteit (van bezit naar gebruik).

Dit zijn randvoorwaarden om autoluwe woongebieden te ontwikkelen met een aanbod aan parkeerplaatsen dat lager is dan het gemiddeld autobezit.

Tegelijkertijd moeten we ook realistisch zijn in het effect van goed OV op het autobezit. Dit effect is in het algemeen, binnenstedelijke situaties uitgezonderd, beperkt.

Als we het bovenstaande in acht nemen en kijken naar de stedenbouwkundige structuur van Sliedrecht-Noord dan kan een differentiatie aan normcorrecties van toepassing worden verklaard.

Deze doet dan als eerste recht aan het aanwezige OV en de mogelijkheid om op de fiets¹ bij dagelijkse bestemmingen te komen. Vervolgens ook aan het aanbod van deelmobiliteit en MaaS-diensten. In onderstaande afbeelding is het gebied opgedeeld in drie parkeernormzones. Hierbij gelden per zone de volgende normcorrecties ten opzichte van de in tabel 2 genoemde kencijfers.

	Normcorrectie OV	Normcorrectie fiets ²	Deelmobiliteit en MaaS ³
Zone A	20%	10%	10%
Zone B	10%	10%	10%
Zone C	n.v.t.	10%	10%



Afbeelding 2. Parkeernormzones gebiedsgerelateerde parkeernormen Sliedrecht-Noord

De uitwerking naar gebiedsgerelateerde parkeernormen kan daarom niet los gezien worden van een ontwikkelstrategie die gebaseerd is op een overtuiging dat de doelgroepen waarvoor de verschillende woonproducten worden ontwikkeld van voldoende omvang is om zich onder die voorwaarden in Sliedrecht-Noord te vestigen. In dat geval dient een complementair marketingbeleid te worden toegepast. Het totale mobiliteitsconcept moet vanaf de start van de ontwikkeling actief onder de aandacht worden gebracht van de toekomstige bewoners (bijv. website, downloads, brochure bij makelaar, bijeenkomsten met (potentiële) bewoners)) als ook juridisch geborgd worden (koop- en/of huurovereenkomsten e.d.

1) Er worden niet of nauwelijks dagelijkse voorzieningen in Sliedrecht-Noord gerealiseerd. Lopen als primaire vervoerswijze is daarmee zeer beperkt maar wel relevant in relatie tot de ligging van het station.
 3) Voorwaarde: meerjarig gecontracteerd inclusief stimuleringsaanbod/tegemoetkoming in kosten.
 2) Voorwaarde: boven normatieve aantallen fietsparkeerplaatsen in collectieve, goed bereikbare fietsparkeervoorzieningen incl. aanbod deelfietsen en deelbakfietsen, e-bikes etc.