



gemeente
Schiedam

Mobiliteitsnormen 2022



15 november 2022

Versiebeheer

Datum 15 november 2022
Versie vastgesteld
Auteur S.J.C. Hovens (RO&B)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel	5
2	Parkeernormen	6
2.1	Parkeerkencijfers	6
2.2	Gebiedsindeling	6
2.3	Parkeernorm wonen	7
2.4	Parkeren bezoekers woningen	9
2.5	Parkeernorm andere functies	10
3	Parkeereis	11
3.1	Parkeerbehoefte nieuwe ontwikkeling	11
3.2	Bestaand tekort aan parkeerplaatsen	13
3.3	Parkeereis	14
4	Mobiliteitsnorm	15
5	Invullen mobiliteitsnorm	18
6	Parkeerplaats	20
6.1	Technische vereisten parkeerplaats	20
6.2	Parkeerplaats op eigen terrein	20
7	Fietsparkeren	21
7.1	Norm fietsparkeren	21
7.2	Fietsparkeren bezoekers woningen	21
7.3	Fietsparkeerplaats	22
	Bijlage 1 - Gebiedsindeling parkeren	23
	Bijlage 2 - Parkeernormen	24
	Bijlage 3 - Aanwezigheidpercentage	29
	Bijlage 4 - Rekenfactor eigen terrein	30
	Bijlage 5 - Stallingsnorm fietsen	31
	Bijlage 6 - Fietsparkeerplaatsen	34
	Bijlage 7 – Beleidsregel	35

1 Inleiding

In 2020 is de gemeentelijke mobiliteitsvisie ‘Op weg naar de toekomst’ vastgesteld. Mobiliteit wordt gezien als een belangrijke schakel, die de verschillende ontwikkelingen in de stad mogelijk maakt. Een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid betreft het parkeren. Met de mobiliteitsvisie wordt er voor gekozen om de ‘traditionele’ parkeernormen uit te werken in mobiliteitsnormen, waarbij niet de parkeerbehoefte van een bouwplan centraal staat, maar de verplaatsingsbehoefte van de gebruikers.

1.1 Aanleiding

Bij de beoordeling van nieuwe initiatieven wordt in Schiedam gebruik gemaakt van de gemeentelijke parkeernormen voor auto's uit de nota ‘Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017’. Op basis van deze nota wordt de te realiseren parkeercapaciteit bij een nieuwe ontwikkeling bepaald. Daarbij geldt als hoofdregel dat ten behoeve van de ontwikkeling moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en stallingsruimte voor fietsen op eigen terrein. Het beleid biedt een aantal mogelijkheden voor maatwerk bij individuele projecten. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan, waar aan moet worden getoetst op het moment dat voor een nieuwe ontwikkeling een omgevingsvergunning wordt gevraagd.

De parkeerbepaling in het bestemmingsplan is een zogenaamde ‘dynamische regeling’, waarbij de toetsing aan de regeling afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Omdat uit de regeling volgt dat altijd getoetst moet worden aan de op het moment van de aanvraag geldende beleidsregels, hoeft bij een herziening van de parkeernormen niet het gehele bestemmingsplan (of omgevingsplan) te worden herzien.

1.2 Doel

Het uitgangspunt uit de mobiliteitsvisie om de parkeernormen uit te werken in mobiliteitsnormen vereist dat de nota ‘Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017’ wordt herzien. Met de herziening wordt tevens beoordeeld of de parkeernormen nog aansluiten bij de behoefte van de Schiedammer. Dit ook omdat het, gelet op de schaarse ruimte in de stad en de kosten samenhangend met de realisatie van parkeerplaatsen, ongewenst is dat een overmaat aan parkeergelegenheid wordt gevraagd die grotendeels ongebruikt blijft. Een overmaat aan parkeerplaatsen die enerzijds de uitvoerbaarheid van nieuwe ontwikkelingen onnodig beperkt in financiële zin. Anderzijds kan de niet gebruikte ruimte beter op een andere wijze worden gebruikt, zoals voor groen, waterberging of een aangenaam verblijfsgebied. De herziening heeft verder tot doe de rekenmethodiek op basis waarvan de parkeereis wordt bepaald te verduidelijken, alsmede de wijze waarop de mogelijkheden voor maatwerk mogen worden ingevuld.

2 Parkeernormen

De mobiliteitsbehoefte wordt in bepaald op basis van parkeernormen. De normen geven een indicatie van de totale parkeerbehoefte en zijn gebaseerd op landelijke kencijfers voor parkeren, de huidige parkeernormen en het gemiddeld autobezit per huishouden.

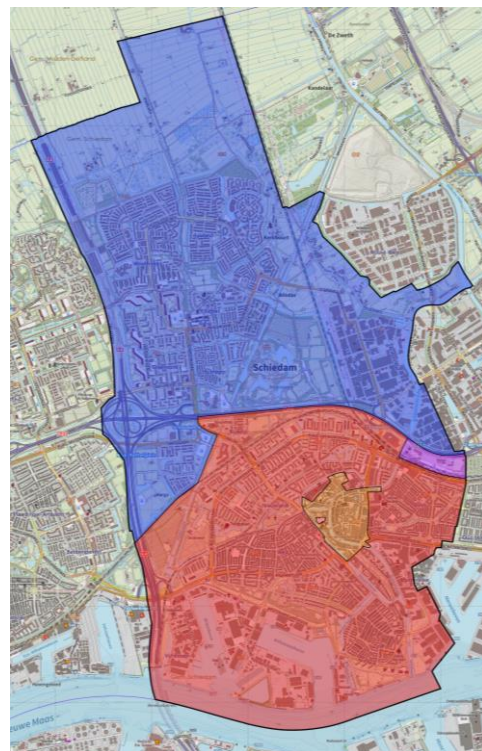
2.1 Parkeerkencijfers

De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op de ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ (CROW, 2012). Deze kencijfers bieden voor verschillende functies een bandbreedte voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen, afhankelijk van de mate van verstedelijking. Met de herziening van de parkeernormen zal worden aangesloten bij de nieuwe parkeerkencijfers uit de publicatie ‘Toekomstbestendig Parkeren’ (CROW, 2018) en de keuzes die eerder zijn gemaakt in de nota ‘Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017’. Afwijkende keuzes worden in dit hoofdstuk nader gemotiveerd. Het beleid gaat uit van een minimale parkeernorm, waarbij een initiatiefnemer de vrijheid heeft om, afhankelijk van de behoeften, meer parkeerplaatsen te realiseren dan vereist.

2.2 Gebiedsindeling

In het huidige parkeerbeleid is Schiedam opgedeeld in een drietal deelgebieden: binnenstad, schil en overig. Hier wordt Schieveste als vierde deelgebied aan toegevoegd (bijlage 1). Voor de verschillende gebieden gelden afwijkende parkeernormen, gelet op de bereikbaarheid van de locaties met openbaar vervoer en het karakter van de wijk.

Het deelgebied ‘binnenstad’ omvat de buurten Binnenstad, Walvisbuurt en Brandersbuurt, exclusief de grotere (her)ontwikkellocaties Dirkwager, Westmolenkwartier en De Branderij. Voor dit gebied geldt voor het merendeel van de functies een parkeernorm van 0. Voor een dergelijke norm is gekozen omdat de percelen veelal volledig bebouwd zijn en/of onderdeel zijn van het voetgangersgebied, wat het onmogelijk maakt aanvullende parkeergelegenheid te realiseren. Daarnaast bevinden zich in dit gebied parkeergarages die kunnen worden gebuikt door bezoekers en gebruikers van de binnenstad. Om ruimte te blijven bieden aan ontwikkelingen in de binnenstad geldt ook voor kleinere woningbouwprojecten (maximaal 9 woningen of kamers) een parkeernorm van 0¹. Voor grotere projecten geldt dat getoetst dient te worden aan de normen die gelden voor het deelgebied ‘schil (gereguleerd parkeren)’.



Gebiedsindeling parkeren

¹ Voor deze projecten geldt dat bewoners, in beginsel, geen recht hebben op een parkeervergunning.

Het deelgebied ‘schil’ betreft het zuidelijke deel van Schiedam, exclusief de nieuwbouwwijk Harga. Ook de grotere (her)ontwikkellocaties in de binnenstad behoren tot het deelgebied ‘schil’. Voor dit deel van Schiedam wordt uitgegaan van de minimale parkeerkcijfers van het CROW voor de categorie ‘schil centrum’ in zeer sterk verstedelijkt gebied. Het deelgebied kent een nadere onderverdeling in gereguleerd en niet-gereguleerd parkeren, waarbij in gebieden met gereguleerd parkeren niet hoeft te worden voorzien in parkeren voor bezoekers.

Het gedeelte van Schiedam gelegen ten noorden van de A20, inclusief de nieuwbouwwijk Harga, is aangeduid als het deelgebied ‘overig’. Voor dit deel van Schiedam gelden de gemiddelde parkeercijfers van het CROW voor de categorie ‘rest bebouwde kom’ in zeer sterk verstedelijkt gebied.

Met de herziening van de parkeernormen wordt een nieuw deelgebied toegevoegd: de ontwikkellocatie Schieveste. Dit gebied was voorheen onderdeel van de ‘schil’. Met de vaststelling van het bestemmingsplan Schieveste is voor dit gebied voor met name wonen gekozen voor een afwijkende parkeernorm. Dit geteelt op de nabijheid van het station, de doelgroepen waarop het woonprogramma zich richt, het uitgevoerde verkeersonderzoek en de onderliggende mobiliteitsstrategie. De daarbij gemaakte keuzes maken dat dit gebied wordt aangewezen als een afzonderlijk deelgebied. Voor de functies waar op grond van het bestemmingsplan Schieveste geen afwijkende parkeernormen voor gelden, wordt aangesloten bij de normen voor het deelgebied ‘schil’.

2.3 Parkeernorm wonen

Parkeren vormt een voornaam aandachtspunt bij nieuwe woningbouwontwikkelingen. Enerzijds wil een deel van de bewoners de beschikking hebben over een ‘eigen’ parkeerplaats, het liefst voor de deur. Anderzijds is er een groeiende groep die er voor kiest om niet langer een auto te hebben en meer gebruik maakt van openbaar vervoer en andere vormen van (deel)mobiliteit. Dit, in samenhang met de schaarse ruimte die beschikbaar is en de kosten samenhangend met de aanleg van een parkeerplaats, vraagt om een zorgvuldige normering van het parkeren, afgestemd op de (toekomstige) behoefte van de bewoners van Schiedam.

Woningcategorieën

Het CROW gaat uit van een onderverdeling in 14 wooncategorieën, afhankelijk van type woning en of sprake is van huur, koop of kamerverhuur (niet-zelfstandige woonruimte). Daarnaast is er een bijzondere categorie voor serviceflats. De parkeernormen die worden geadviseerd voor de verschillende wooncategorieën komen grotendeels overeen. Om de toetsbaarheid van plannen te vergroten wordt er voor gekozen een aantal categorieën samen te voegen. Dit leidt tot de navolgende onderverdeling en bijbehorende parkeernorm (exclusief bezoekersparkeren).

Bandbreedte parkeernorm wonen

	Centrum	Schieveste	Schil		Overig	
			min.	max.	min.	max.
Woning	0,0	0,3	0,7	1,0	1,3	1,7
Woning (bereikbaar/sociaal; huur)	0,0	0,3	0,3	0,5	0,8	1,0
Woning (bereikbaar/sociaal; koop)	0,0	0,3	0,5	0,5	1,0	1,0
Kamerverhuur	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,45
Serviceflats	0,0	0,0	0,1	0,5	0,4	0,9

De grens tussen een woning en een bereikbare / sociale woning wordt bij huurwoningen bepaald door de hoogte van de liberalisatiegrens in het jaar dat aan de normen wordt getoetst. In 2022 bedraagt deze € 763,47. Voor koopwoningen wordt de grens bepaald door het maximale bedrag dat een huishouden kan financieren op basis van het maximaal belastbaar jaarinkomen waarmee een huishouden nog in aanmerking komt voor een sociale woning in het jaar dat aan de normen wordt getoetst. In 2022 betreft dit woningen met een WOZ-waarde van € 210.000.

In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen serviceflats (en aanleunwoningen) en een verpleeg- of verzorgingstehuis. Intramurale wooneenheden voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging) vallen onder de categorie verpleeg- of verzorgingstehuis, aangezien de parkeervraag hierbij hoofdzakelijk bestaat uit het parkeren van verzorgend personeel. Onder serviceflats worden woningen verstaan voor ouderen die nog relatief mobiel zijn en geen grote gezondheidsbehoefte hebben (zorg of afroep). Het gemiddeld autobezit is bij deze groep lager omdat, gelet op de levensfase, minder vaak sprake is van een tweede auto of een auto van thuiswonende kinderen. De parkeernorm is daarom afwijkend van de normen die gelden voor 'reguliere' woningen.

Autobezit in Schiedam

Op basis van de op basis van de onder 2.1 genoemde parkeerkcijfers en de onder 2.2 genoemde gebiedsindeling en daarbij behorende uitgangspunten kan voor de verschillende wooncategorieën de bandbreedte voor de geadviseerde parkeereis worden bepaald. Om te bepalen of de geadviseerde (gemiddelde) parkeernormen aansluiten op de Schiedamse situatie, zijn deze afgezet tegen het gemiddeld autobezit per huishouden (CBS, 2019). Dit geeft het navolgende beeld²:

Gemiddeld autobezit per huishouden

	Deelgebied	Gemiddeld autobezit	Parkeernorm (2017)	Advies CROW (2018)
Centrum	Centrum	0,7	0,0	n.v.t.
Centrum (Plantage)	Schil	1,0	0,7	0,8
Oost	Schil	0,6	0,7	0,8
Zuid	Schil	0,8	0,7	0,8
West	Schil	0,8	0,7	0,8
Nieuwland	Schil	0,6	0,7	0,8
Kethel ³	Overig	1,0	1,6	1,4
Groenoord	Overig	0,7	1,6	1,4
Woudhoek	Overig	1,0	1,6	1,4
Spaland / Sveaparken	Overig	1,2	1,6	1,4
Polderbuitengebied	Overig	1,6	1,6	1,4

Op basis van de analyse van autobezit per huishouden worden de volgende conclusies getrokken:

- De parkeernorm voor de wijken behorend tot de 'schil' komt overeen met het gemiddeld autobezit in dit deel van de stad. Voor dit deel van de stad kan de huidige parkeernorm voor bewoners van 0,7 worden gehandhaafd.
- De parkeernorm voor de wijken behorend tot het deelgebied 'overig' is substantieel hoger dan het gemiddeld autobezit in dit deel van de stad. Het verschil geeft aanleiding om de parkeernorm in beperkte mate te verlagen naar 1,4 parkeerplaats per woning.

² Leaseauto's zijn niet meegenomen in de cijfers van het gemiddeld autobezit. Dit omdat de voertuigen niet staan ingeschreven op het woonadres van een huishouden, maar bij de leasemaatschappij. Het aandeel leaseauto's als onderdeel van het totale wagenpark in Nederland bedraagt circa 11%, wat maakt dat het gemiddeld autobezit per wijk circa 10 procent hoger zal zijn.

³ De buurt Harga is niet meegenomen in deze cijfers omdat deze in 2019 nog in aanbouw was.

- De wijken Groennoord, Nieuwland en Oost tonen een enigszins afwijkend beeld, samenhangend met het hoge aandeel bereikbare woningen, deels in bezit van de woningcorporatie. Dit komt overeen met het beeld dat het autobezit bij deze doelgroep substantieel lager ligt. Dit onderscheidende beeld geeft aanleiding om voor woningen in de bereikbare sector een lagere parkeernorm te hanteren van 0,4 / 0,5 parkeerplaatsen per woning in het deelgebied 'schil' en 0,6 parkeerplaatsen per woning in het deelgebied 'overig'.

Op basis van de uitgangspunten en de analyse van het autobezit in Schiedam gelden voor nieuwe woningbouwontwikkelingen de navolgende parkeernormen.

Parkeernorm wonen

	Centrum	Schieveste	Schil	Overig
Woning	0,0	0,3	0,7	1,4
Woning (bereikbaar/sociaal; huur)	0,0	0,3	0,4	0,6
Woning (bereikbaar/sociaal; koop)	0,0	0,3	0,5	0,6
Kamerverhuur	0,0	0,3	0,1	0,25
Serviceflats	0,0	0,0	0,5	0,65

2.4 Parkeren bezoekers woningen

De parkeerkencijfers van het CROW zijn opgebouwd uit een gedeelte voor het parkeren van bewoners of gebruikers van een gebouw, en een deel voor de bezoekers. Voor woningen gaat het CROW uit van een bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats per woning. Uit recent onderzoek (Tiesinga, 2021) volgt dat het gehanteerde bezoekersaandeel niet geheel overeenkomt met de werkelijkheid, omdat in onvoldoende mate rekening wordt gehouden met de mate van verstedelijking, alsmede de spreiding van bezoekers over de dag en de week.

Gelet op de bevindingen uit het onderzoek, de hoge mate van verstedelijking in Schiedam en het relatief grote aanbod van openbaar vervoer, wordt de parkeernorm voor bezoekers verlaagd. In lijn met de oude parkeernormen blijft gelden dat parkeerplaatsen voor bezoekers alleen hoeven te worden aangelegd in gebieden waar geen sprake is van gereguleerd parkeren. Voor het deelgebied 'schil' geldt, mede gelet op de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, een norm van 0,15 parkeerplaats per woning of serviceflat. Voor het deelgebied 'overig' geldt, gelet op het beperktere aanbod van openbaar vervoer, een norm van 0,2 parkeerplaats per woning of serviceflat.

	Centrum*	Schieveste	Schil (gereguleerd)	Schil (niet- gereguleerd)	Overig
Parkeren bezoekers (woning)	0,0	0,0	0,0	0,15	0,2

De parkeernorm voor bezoekers was voorheen onderdeel van de totale parkeernorm voor woningen. Doordat bij de toepassing van de norm geen onderscheid werd gemaakt in een deel voor bewoners en een deel van bezoekers, kon de situatie zich voordoen dat een ontwikkeling wel voldeed aan de parkeernorm (en de omgevingsvergunning moest worden verleend), maar dat het deel van de parkeerplaatsen dat bedoeld is voor bezoekers niet door hen te gebruiken was. Bijvoorbeeld doordat

de plaatsen waren gelegen in een afgesloten parkeerkelder of op een afgesloten terrein. Om deze reden wordt er met de herziening van de parkeernormen voor gekozen het parkeren voor bezoekers te beschouwen als een separate norm, waaraan bij woningbouw aanvullend moet worden voldaan.

Omdat het bezoekersparkeren een separate norm is, is er geen verrekening mogelijk met bestaande tekorten (paragraaf 4.2) en is ook geen mobiliteitscorrectie (hoofdstuk 5) mogelijk. De mogelijkheden voor invulling van de mobiliteitsnorm met bestaande of nieuwe openbare parkeerplaatsen (hoofdstuk 6) is wel mogelijk.

De vereiste bezoekersparkeerplaatsen worden bepaald na toepassing van dubbelgebruik (paragraaf 4.1). Daarbij geldt dat hoewel voor bezoekersparkeren andere aanwezigheidspercentages gelden dan voor het parkeren van bewoners, dubbelgebruik niet kan worden toegepast indien sprake is van een nieuwe ontwikkeling met uitsluitend woningen. Voor de bezoekersparkeerplaatsen geldt dat deze publiek toegankelijk dienen te zijn. Ten einde te voorkomen dat bij iedere kleine ontwikkeling een parkeerplaats voor bezoekers moet worden aangelegd, geldt de vereiste tot het aanleggen van een bezoekersparkeerplaats enkel voor projecten met meer dan 5 woningen.

2.5 Parkeernorm andere functies

Voor wat betreft de overige gebruiksfuncties wordt aangesloten bij de parkeerkcijfers van het CROW (2018). Anders dan bij het wonen wordt voor deze functies uitgegaan van een gezamenlijke parkeernorm voor gebruikers en bezoekers. In gebieden waar sprake is van gereguleerd parkeren, geldt als uitgangspunt dat niet hoeft te worden voorzien in parkeren voor bezoekers. Uitzondering vormt voor een aantal functies met een groot aandeel bezoekers, zoals detailhandel en een aantal recreatieve functies, waar ook binnen gereguleerd gebied moet worden voorzien in parkeergelegenheid voor bezoekers. Deze uitgangspunten zijn verwerkt in de voor de verschillende functies en deelgebieden geldende parkeernormen (bijlage 2).

De normen zijn in vergelijking tot de voorheen geldende normen in beperkte mate aangepast. Aanpassingen zijn doorgevoerd indien de meest recente parkeerkcijfers een lagere parkeernorm adviseren. Daarnaast is een aantal wijzigingen doorgevoerd om de toetsbaarheid van plannen te vergroten, mede gelet op de ervaringen die zijn opgedaan met de toetsing aan de voorheen geldende normen. Dit betreft de volgende wijzigingen:

- Het aantal categorieën supermarkten is beperkt tot supermarkten kleiner dan 2.500 m² bvo en supermarkten groter dan 2.500 m² bvo.
- De categorie buurtsupermarkt is uitgebreid met de functie (solitaire) winkel buiten een winkelcentrum.
- De parkeerkcijfers van het CROW gaan voor een aantal onderwijsfuncties uit van het aantal leerlingen, wat in de praktijk de toetsing aan de norm bemoeilijkt. Om die reden is de norm omgevormd naar een norm per klaslokaal, uitgaande van 25 leerlingen per lokaal.
- Verschillende categorieën gezondheidsfuncties (huisarts, tandarts, verloskundige) zijn samengevoegd, gezien de grote overlap in de daarvoor geadviseerde parkeerkcijfers.

3 Parkeereis

De parkeereis wordt bepaald door op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages de parkeerbehoefte te bepalen. Deze parkeerbehoefte wordt verminderd met een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen. De uitkomst van deze som is de parkeereis voor een nieuwe ontwikkeling.

3.1 Parkeerbehoefte nieuwe ontwikkeling

Normatieve parkeerbehoefte

Bij een nieuwe ontwikkeling dient in eerste instantie de te verwachten parkeerbehoefte op basis van de in deze nota genoemde parkeernormen te worden bepaald; de normatieve parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te vermenigvuldigen met het aantal woningen of de oppervlakte van de nieuwe gebruiksfunctie. Indien de ontwikkeling bestaat uit meerdere gebruiksfuncties wordt voor elke functie afzonderlijk de parkeerbehoefte bepaald, waarna deze bij elkaar worden opgeteld.

Bij de toetsing aan de parkeernormen gelden een aantal aanvullende uitgangspunten:

- Woningbouwprojecten groter dan 9 woningen in het deelgebied 'Centrum' worden getoetst aan de parkeernormen voor woningen die gelden voor het deelgebied 'Schil (gereguleerd)'.
- Bij gebruiksfunctie die niet zijn opgenomen in de lijst met parkeernormen wordt aangesloten bij de functie die daar, naar het oordeel van de gemeente, het meest mee overeenkomt.
- Indien een gebruiksfunctie overeenkomt met meerdere in de lijst genoemde functies, kan er voor worden gekozen uit te gaan van de gemiddelde parkeernorm van de betreffende functies.

Rekenvoorbeeld normatieve parkeerbehoefte

Een nieuwe ontwikkeling betreft de bouw van 50 woningen, 1.000 m² aan kantoren en 1.000 m² aan supermarkt. De ontwikkellocatie ligt het deelgebied 'overig'. Voor een dergelijke ontwikkeling dient de normatieve parkeerbehoefte op basis van de parkeernormen uit bijlage 1 te worden berekend.

	Aantal	Norm	Eenheid	Aantal parkeerplaatsen
Woning (bewoners)	50	1,4	woning	70
Woning (bezoekers)	50	0,2	woning	10
Kantoren (zonder baliefunctie)	1.000 m ²	1,15	100 m ² bvo	11,5
Supermarkt (max. 2.500 m ²)	1.000 m ²	4,15	100 m ² bvo	41,5
Totaal				133

Dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de normatieve parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een nieuwe ontwikkeling meerdere functies worden gerealiseerd, kan het zijn dat de parkeerbehoefte van de verschillende functies gedurende de dag of de week verschilt. Bij woningen is de behoefte aan parkeerplaatsen maximaal gedurende de avond en nacht, terwijl bij een kantoor of bij detailhandel de maximale behoefte met name overdag zal optreden. Dit zijn de maatgevende momenten voor het bepalen van de parkeerbehoefte van een functie.

Door het combineren van functies met verschillende maatgevende momenten kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijk gevallen zullen minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan wanneer de normatieve parkeernorm van de verschillende functies bij elkaar worden opgeteld. Om dit te kwantificeren wordt aangesloten bij de aanwezigheids-percentages uit de publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' (CROW, 2018). Door de aanwezigheids-percentages (bijlage 3) toe te passen op de normatieve parkeerbehoefte wordt de parkeerbehoefte voor een nieuwe ontwikkeling bepaald.

Parkeerbehoefte nieuwe ontwikkeling

Normatieve parkeerbehoefte * Aanweisigheidspercentage

Rekenvoorbeeld dubbelgebruik

Op basis van de normatieve parkeerbehoefte kan voor hetzelfde voorbeeld door het toepassen van de aanwezigheidspercentages uit bijlage 2 dubbelgebruik worden toegepast. Voor de verschillende functies gelden de navolgende aanwezigheidspercentages.

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen (bewoners)	35	35	63	70	56	42	56	49
Woningen (bezoekers)	1	2	8	0	7	6	10	7
Kantoor	11,5	11,5	0,575	0,575	0,575	0	0	0
Supermarkt	12,45	24,9	16,6	0	33,2	41,5	16,6	0
Totaal	60	73,4	87,65	70,58	96,8	89,5	82,6	56

Door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de aanwezigheidspercentages (dubbelgebruik) kan voor verschillende momenten gedurende de week bepaald worden hoe hoog de parkeerbehoefte is. Het moment waarop deze het hoogst is het maatgevende moment die de parkeerbehoefte voor een nieuwe ontwikkeling bepaalt. In het rekenvoorbeeld is een koopavond (vrijdagavond) het maatgevende moment. Uit het rekenvoorbeeld volgt dat de parkeerbehoefte op het maatgevende moment, met 96,8 parkeerplaatsen, aanzienlijk lager ligt dan de normatieve parkeerbehoefte van 133,0.

Bij de toepassing van dubbelgebruik geldt het voorbehoud dat dit alleen mogelijk is indien de parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor alle gebruikers. Dubbelgebruik is niet mogelijk indien parkeerplaatsen exclusief worden toebedeeld aan een specifieke groep van gebruikers, bijvoorbeeld een 'eigen' parkeerplaats of parkeren op kenteken, of niet bereikbaar zijn voor alle gebruikers door een bepaald deel van een parkeergarage te reserveren voor bewoners of gebruikers van een kantoor.

3.2 Bestaand tekort aan parkeerplaatsen

Het is vaste jurisprudentie dat bij nieuwe ontwikkelingen alleen rekening hoeft te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Concreet betekent dit dat bij het bepalen van de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de bestaande situatie buiten beschouwing dient te worden gelaten.

Bestaande parkeerbehoefte

Om een bestaand tekort aan parkeerplaatsen te bepalen dient eerst de bestaande normatieve parkeerbehoefte te worden bepaald of berekend. De bestaande normatieve parkeerbehoefte wordt bepaald op basis van hetgeen ten aanzien van het parkeren is overwogen in de eerder verleende omgevingsvergunning. Indien in de omgevingsvergunning niets is opgenomen over het parkeren, zoals gebruikelijk was bij oudere vergunningen, wordt de bestaande normatieve parkeerbehoefte bepaald op basis van het bestaande feitelijke en/of vergunde gebruik en de daarvoor geldende parkeernorm (bijlage 2).

Maatgevende parkeerbehoefte

Een gewijzigd gebruik van een pand of perceel kan leiden tot een verschuiving in de parkeerbehoefte gedurende de dag of de week. Dit omdat de parkeerbehoefte van een functie per moment kan verschillen. Bijvoorbeeld, indien een kantoor wordt getransformeerd naar woningen. Een dergelijke transformatie zal leiden tot een vermindering van de behoefte aan parkeergelegenheid gedurende de dag, maar een toename in de avond en nacht. Om dit te kwantificeren wordt aangesloten bij de aanwezigheidspercentages (bijlage 3).

Om te komen tot een reële inschatting van de bestaande parkeerbehoefte dient de behoefte van de bestaande functie te worden bepaald op het maatgevende moment van de nieuwe functie. Dit betreft het moment waarbij voor de nieuwe functie sprake is van de hoogste parkeerbehoefte op basis van de in paragraaf 4.1 beschreven rekenwijze. De bestaande 'maatgevende' parkeerbehoefte wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte van het bestaande gebruik te vermenigvuldigen met het aanwezigheidspercentage op het maatgevende moment. Daarbij geldt dat indien voor een nieuwe functie meerdere maatgevende momenten gelden, voor de bestaande situatie worden uitgegaan het moment met het hoogste aanwezigheidspercentage.

Aanwezige parkeerplaatsen

Een tekort aan parkeerplaatsen in de bestaande situatie wordt bepaald door de bestaande maatgevende parkeerbehoefte te verminderen met de aanwezige parkeergelegenheid. Dit betreft parkeerplaatsen op eigen terrein, maar kunnen ook parkeerplaatsen in het openbaar gebied zijn, waarvoor blijkens een vergunning of anderszins geldt dat deze mogen worden gebruikt ten behoeve van de voorheen aanwezige functie.

Tekort bestaande situatie

Bestaande maatgevende parkeerbehoefte - Aanwezige parkeergelegenheid

Leegstand en sloop

Bij het bepalen van de bestaande parkeerbehoefte van een pand is leegstand gedurende een periode in beginsel niet relevant. Ook bij leegstand dient gekeken te worden naar de parkeerbehoefte van het laatst aanwezige gebruik. Daarbij dient het wel te gaan om een reële parkeerbehoefte, waarbij de

parkeerbehoefte objectief moet kunnen worden vastgesteld. Om die reden geldt dat bij een leegstand langer dan 5 jaar dat niet langer sprake is van een reële, bestaande parkeerbehoefte waarmee rekening mag worden gehouden. Uitzondering op deze regel betreft de situatie waarbij aantoonbaar sprake is van concrete planvorming met een langere doorlooptermijn of die anderszins vertraging heeft opgelopen en waarbij de bebouwing vooruitlopend op een nieuwe ontwikkeling leeg staat of reeds is gesloopt.

3.3 Parkeereis

De parkeereis wordt bepaald door de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling te verminderen met een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen. De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de mobiliteitsnorm wordt het aantal parkeerplaatsen op basis van de gebruikelijke regels afgerond op hele parkeerplaatsen.

Parkeereis

Parkeerbehoefte nieuwe ontwikkeling – Tekort bestaande situatie

Naast de parkeereis kan sprake zijn van compensatie van bestaande openbare parkeergelegenheid. Deze situatie doet zich voor indien parkeerplaatsen moeten verdwijnen om een ontwikkeling mogelijk te maken, bijvoorbeeld door de aanleg van een uitrit. Aangezien deze parkeerplaatsen worden gebruikt door andere in de omgeving aanwezige functies dienen deze parkeerplaatsen volledig (1-op-1) te worden gecompenseerd in het openbaar gebied en op kosten van de initiatiefnemer.

Rekenvoorbeeld bestaand tekort en parkeereis

Op de locatie van de nieuwe ontwikkeling uit het eerdere rekenvoorbeeld was voorheen een restaurant gevestigd met een oppervlakte van 500 m² met 40 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Om een eventueel bestaand tekort te berekenen dient in de eerste plaats de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande functie te worden berekend. Voor een restaurant geldt een norm van 12 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Dit betekent een normatieve parkeerbehoefte van 60 parkeerplaatsen. Vervolgens dient de parkeerbehoefte van de bestaande functie op het maatgevende moment van de nieuwe functie te worden bepaald. In het rekenvoorbeeld is het maatgevende moment de koopavond. Voor een restaurant geldt voor dat moment een aanwezigheidspercentage van 95%. De parkeerbehoefte op het maatgevende moment is daarmee 57 parkeerplaatsen.

Een eventueel bestaand tekort wordt bepaald door de parkeerbehoefte (57 parkeerplaatsen) te verminderen met het aantal parkeerplaatsen waarover men de beschikking had (40 parkeerplaatsen). In het voorbeeld is er daarmee een tekort van 17 parkeerplaatsen. Om de parkeereis te bepalen dient het bestaand tekort in mindering te worden gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Dit betreft de parkeerbehoefte exclusief het bezoekersparkeren, die als aanvullende vereiste geldt.

In het rekenvoorbeeld is voor de nieuwe ontwikkeling sprake een parkeerbehoefte van 89,8 parkeerplaatsen en 7 openbare bezoekersparkeerplaatsen. Dit leidt tot een parkeereis van 72,8 parkeerplaatsen en een aanvullende vereiste van 7 openbare bezoekersparkeerplaatsen.

4 Mobiliteitsnorm

Ruimte wordt geboden om de parkeereis te verlagen door de parkeerbehoefte op een andere wijze in te vullen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van openbaar vervoer, deelauto's of (extra ruimte voor) fietsen; de mobiliteitscorrectie.

Het parkeerbeleid biedt ruimte voor maatwerk indien een initiatiefnemer er voor kiest om niet te voorzien in de volledige parkeereis, door de mobiliteitsbehoefte van bewoners of gebruikers op een andere wijze in te vullen. Indien een initiatiefnemer daar voor kiest dient hij een mobiliteitsplan op te stellen waarin de keuzes ten aanzien van mobiliteit bij een nieuwe ontwikkeling worden onderbouwd en de wijze waarop dit wordt ingevuld. Het mobiliteitsplan dient onderdeel te zijn van de aanvraag om omgevingsvergunning.

Indien er voor wordt gekozen om de mobiliteitsbehoefte op een andere wijze in te vullen, en dit adequaat is onderbouwd, wordt een korting verleend op de parkeereis; een mobiliteitscorrectie. Met de toepassing van deze mobiliteitscorrectie kan de mobiliteitsnorm worden bepaald. Deze bestaat uit de aan te leggen parkeerplaatsen, eventueel aangevuld met andere in een mobiliteitsplan genoemde maatregelen om de mobiliteitsbehoefte in te vullen.

Mobiliteitsnorm

Parkeereis * Mobiliteitscorrectie

Bij de toepassing van de correctiefactoren geldt het volgende:

- De correctiefactoren zijn niet van toepassing op het deelgebied Schieveste, aangezien de correctie al is doorberekend in de voor dat deelgebied geldende parkeernorm bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Schieveste 2021'.
- De correctiefactoren gelden niet voor het parkeren van bezoekers bij woningen, waarvoor aan aanvullende parkeernorm geldt.
- De parkeereis voor een woning kan, ook na toepassing van mobiliteitscorrectie, nooit lager zijn dan 0,3 parkeerplaats per woning.

Nabijheid openbaar vervoer

Een grote mate van samenhang bestaat tussen het gebruik van een auto en de beschikbaarheid van goed openbaar vervoer. In het algemeen geldt dat het autobezit afneemt indien een woning of een gebruiksfunctie in de nabijheid van een station is gelegen, waarbij het effect het grootst is bij intercitystations. Voor ontwikkelingen in de directe nabijheid van een trein- of metrostation gelden de navolgende correctiefactoren. Daarbij geldt dat indien een nieuwe ontwikkeling in de nabijheid van meerdere stations ligt, het hoogste percentage als mobiliteitscorrectie wordt toegepast.

Mobiliteitscorrectie nabijheid openbaar vervoer

	0-400 meter	400-800 meter
Schiedam Centrum	50%	25%
Metrostation	20%	10%

De afstand wordt bepaald op basis van de loopafstand tussen de locatie van een nieuwe ontwikkeling en het (metro)station. De afstand wordt berekend met de routeplanner van de ANWB (<https://www.anwb.nl/verkeer/routeplanner>) of Google Maps (<https://www.google.nl/maps>).

Deelauto

Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen kan de parkeerbehoefte worden beperkt door gebruik te maken van deelauto's. Uit recent onderzoek blijkt dat, met name in sterk verstedelijkte gebieden zoals Schiedam, ongeveer 2 tot 5 % van de bewoners gebruik maakt van deelauto's en dat een deelauto 4 tot 11 auto's kan vervangen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2021). Op basis van deze gegevens moet worden geconcludeerd dat, op dit moment, bij projecten met meer dan 80 woningen voldoende behoefte is aan een deelauto. Daarbij is het de verwachting dat het gebruik van deelauto's, ook door een breder aanbod daarvan, in de toekomst verder zal toenemen.

Een mobiliteitscorrectie mag worden toegepast indien deelauto's bij een woningbouwontwikkeling worden ingezet als onderdeel van het mobiliteitsplan. Daarbij dient te worden aangetoond dat de deelauto's structureel, gedurende een periode van minimaal 10 jaar, exclusief ter beschikking staan aan de bewoners. Bij voorkeur gebeurt dit door middel van een overeenkomst met de aanbieder van de deelauto. De correctie geldt indien voor het in de navolgende tabel genoemde aantal woningen minimaal 1 deelauto wordt aangeboden. Indien geen gebruik wordt gemaakt van de maximale mogelijkheden voor de inzet van een deelauto wordt de correctie naar rato verlaagd; de inzet van 1 deelauto bij een project met 100 woningen in de schil zorgt voor een mobiliteitscorrectie van 5%, bij 1 deelauto per 150 woningen is de correctie 3,3%.

Mobiliteitscorrectie deelauto bij woningbouw

Binnenstad / Schil	Minimaal 1 deelauto per 50 woningen	10%
Overig	Minimaal 1 deelauto per 80 woningen	10%

Fietsparkeren

Bij nieuwe woningen dient op grond van het Bouwbesluit te worden voorzien in een bergruimte. Deze bergruimte is, gelet op de wettelijke vereisten, niet altijd voldoende groot om (alle) fietsen van een huishouden te stallen. Om het gebruik van fietsen te stimuleren, alsmede het stallen van fietsen in het openbaar gebied te verminderen wordt een mobiliteitscorrectie toegepast indien aanvullend op de wettelijke vereiste om te voorzien in een individuele bergruimte, bij een woningbouwontwikkeling wordt voorzien in aanvullende gelegenheid voor het stallen van fietsen⁴.

Mobiliteitscorrectie extra fietsparkeerplaatsen in gezamenlijke bergruimte of stalling bij een woongebouw

	1 fiets	2 fietsen	3 fietsen (of meer)
Schil	5%	10%	15%
Overig	0%	5%	10%

Mobiliteitscorrectie extra oppervlakte individuele bergruimte bij een woning (t.o.v. Bouwbesluit of Bbl)

	2,5 m ²	5,0 m ²	7,5 m ²
Schil	5%	10%	15%
Overig	0%	5%	10%

⁴ Toepassing van de mobiliteitscorrecties voor fietsparkeren is niet mogelijk indien in plaats van individuele bergruimten een gemeenschappelijke bergruimte wordt gerealiseerd die als gelijkwaardige oplossing als bedoeld in artikel 1.3 van het Bouwbesluit of een gelijkwaardige maatregel als bedoeld in artikel 4.7 van de Omgevingswet.

Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) is een breed begrip, waarbij voor een reis de gehele keten van verplaatsingen goed aansluit en via een geïntegreerde plannings- en betalingstool plaatsvindt. Dus fietsenstalling, parkeergarage, treinreis, en deelfietsen en deelauto's worden beschikbaar via één app. Idealiter houdt een MaaS-platform rekening met de individuele wensen van de reiziger en zoekt de app de voordeligste (in tijd, geld, moeite en comfort) oplossing. MaaS is zich als systeem nog aan het ontwikkelen. Om de ontwikkeling van dergelijk systemen te stimuleren mag een mobiliteitscorrectie worden toegepast indien bij een ontwikkeling MaaS aan alle bewoners wordt aangeboden. De service dient structureel, gedurende een periode van minimaal 10 jaar, te worden aangeboden.

Mobiliteitscorrectie Mobility as a Service bij woningen

Binnenstad / Schil	Mobility as a Service	10%
Overig	Mobility as a Service	10%

Rekenvoorbeeld mobiliteitscorrectie

Een nieuwe ontwikkeling voorziet in de bouw van 60 woningen binnen een loopafstand van 600 meter van een metrostation (binnen deelgebied schil). Bij de aanvraag is een mobiliteitsplan gevoegd waarin wordt aangegeven dat ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling 1 deelauto wordt ingezet. Daarnaast wordt voor alle woningen een gezamenlijke fietsenstalling gebouwd waar plaats is voor 150 fietsen.

	Aantal	Norm	Eenheid	Aantal parkeerplaatsen
Woning (bewoners)	60	0,7	woning	42
Woning (bezoekers)	60	0,15	woning	9
Totaal				51

De parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling bedraagt 51 parkeerplaatsen. Voor een ontwikkeling met alleen wonen geldt dat dubbelgebruik niet kan worden toegepast. In het rekenvoorbeeld is ook geen sprake van een bestaand tekort, wat leidt tot een parkeereis van 42 parkeerplaatsen en een aanvullende vereiste van 9 openbare bezoekersparkeerplaatsen. De mobiliteitscorrectie mag niet worden toegepast op de bezoekersparkeerplaatsen.

	Mobiliteits-correctie	Parkeer-behoefte	Correctie
Metrostation (400-800 meter)	10%	42	4,2
Deelauto (schil)	10%	42	4,2
Gezamenlijke fietsenberging (3 fietsen per woning)	15%	42	6,3
Totaal			14,7

De ontwikkeling kan gebruik maken van meerdere mobiliteitscorrecties, zowel gelet op de ligging nabij een metrostation, als de wijze waarop mobiliteit wordt ingevuld met een mobiliteitsplan. In dit rekenvoorbeeld zorgt dit voor een correctie op de parkeerbehoefte met 14,7 parkeerplaatsen. Concreet betekent dat voor deze ontwikkeling een mobiliteitsnorm geldt van, afgerond, 27 parkeerplaatsen en 9 bezoekersparkeerplaatsen.

5 Invullen mobiliteitsnorm

De mobiliteitsnorm bepaald het aantal (nieuwe) parkeerplaatsen dat ten behoeve van een nieuwe ontwikkeling moet worden gerealiseerd. Indien het niet mogelijk of gewenst is de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, biedt het parkeerbeleid een aantal mogelijkheden om af te wijken van de hoofdregel.

Bestaande parkeerplaatsen in openbaar gebied

De mogelijkheid bestaat dat er nog voldoende parkeergelegenheid in het openbaar gebied aanwezig is om de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling geheel of gedeeltelijk op te vangen. Hiervan is sprake indien de parkeerdruk in de directe omgeving lager is dan 90%. De frictieleegestand die daarmee wordt aangehouden waarborgt een comfortabele parkeerervaring voor parkeerders. Bij een grotere parkeerdruk moet vaker langer gezocht worden naar een beschikbare parkeerplaats, en is er ook een grote kans op parkeerexcessen.

Het is mogelijk om gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen indien uit een representatieve parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk binnen een straal van 300 meter (deelgebieden Centrum, Schil en Schieveste) en 150 meter (deelgebied Overig) van het plan, inclusief de parkeerdruk van de nieuwe ontwikkeling, op het maatgevende moment voor de nieuwe ontwikkeling lager ligt dan 90%. Daarbij geldt dat bij een nieuwe woningbouwontwikkeling openbare parkeerplaatsen die gelegen zijn op een binnen de geldende afstand gelegen bedrijventerrein niet mogen worden meegerekend.

De parkeerdrukmeting dient door de initiatiefnemer te worden uitgevoerd, tenzij door de gemeente recent een parkeerdrukmeting is uitgevoerd, die naar het oordeel van de gemeente geschikt is om te gebruiken. Indien uit de meting blijkt dat openbare parkeergelegenheid beschikbaar is, mag hiervan gebruik worden gemaakt. Daarbij geldt dat maximaal 10 bestaande openbare parkeerplaatsen mogen worden gebruikt voor een nieuwe ontwikkeling, om ook andere ontwikkelingen mogelijk te maken. Daarnaast dienen de door de gemeente gemaakte kosten voor de aanleg van de parkeerplaatsen te worden gecompenseerd. Hiervoor wordt een bedrag berekend van € 10.000,- per parkeerplaats. Daarbij geldt dat een initiatiefnemer geen recht kan doen gelden op een exclusief gebruik van de openbare parkeerplaats.

Nieuwe parkeerplaatsen in openbaar gebied

Hoewel de beschikbare ruimte in Schiedam schaars is, biedt het openbaar gebied soms nog ruimte voor de aanleg van een beperkt aantal extra parkeerplaatsen. Deze optie is met name geschikt voor ontwikkelingen met een beperkte parkeerbehoefte of voor openbare parkeerplaatsen voor bezoekers.

De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in het openbaar gebied kan slechts nadat toestemming is verkregen van de gemeente. Dit omdat het, ook indien de ruimte aanwezig is, niet altijd wenselijk is dat deze openbare ruimte wordt gebruikt voor het parkeren. Bijvoorbeeld vanwege wensen en ambities ten aanzien van onder andere groen, waterberging of een aangenaam verblijfsgebied. Of extra parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd is altijd naar het oordeel van de gemeente.

De kosten voor de aanleg van extra parkeerplaatsen, inclusief eventueel daar aan gerelateerde kosten voor bijvoorbeeld het verplaatsen van straatmeubilair, verlichting en kolken, zijn voor de aanvrager. Daarnaast geldt dat een initiatiefnemer geen recht kan doen gelden op een exclusief gebruik van de nieuwe aangelegde openbare parkeerplaats.

Parkeerplaatsen in parkeervoorziening

Het is mogelijk dat bij een nieuwe ontwikkeling gebruik wordt gemaakt van bestaande parkeerplaatsen in een, in de directe nabijheid gelegen, andersoortige parkeervoorziening. Van een dergelijke voorziening kan gebruik worden gemaakt indien deze op een afstand van maximaal 300 meter (deelgebieden Centrum, Schil en Schieveste) of 150 meter (deelgebied Overig) van de nieuwe ontwikkeling ligt⁵ en kan worden aangetoond dat de daar aanwezige parkeerplaatsen niet worden gebruikt voor een andere functie. Deze afstandsmaten indien sprake is van een gemeenschappelijke parkeervoorziening die voorziet in de parkeerbehoefte van een afgebakend gebied. Aanvullend geldt dat de parkeerplaatsen structureel, gedurende een periode van minimaal 10 jaar, aan de nieuwe gebruikers ter beschikking moeten staan. Het is aan de initiatiefnemer om dit aan te tonen door middel van een privaatrechtelijk overeenkomst met de eigenaar van de betreffende parkeervoorziening.

Afzien van parkeervergunning

Indien het niet mogelijk is om voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren en ook in het openbaar gebied, of in naburige voorzieningen, onvoldoende ruimte beschikbaar is, bestaat de mogelijkheid om af te zien van het recht op parkeervergunningen. Deze mogelijkheid wordt terughoudend toegepast, met name omdat op het moment dat de ontwikkeling plaatsvindt de toekomstige bewoners doorgaans nog niet in beeld zijn.

Van deze mogelijkheid kan alleen gebruik worden gemaakt indien sprake is van woningbouw binnen een loopafstand van 800 meter van station Schiedam Centrum. Dit is mogelijk omdat met de nabijheid van een multimodaal ontsloten station in voldoende mate anderszins in de mobiliteitsbehoefte kan worden voorzien. Een tweede uitzondering vormen woningbouwprojecten in het deelgebied 'Centrum', waarbij de beleidsambitie om de woonfunctie van de binnenstad te versterken een zwaarwegender belang is. Daarbij geldt dat mensen die er voor kiezen om in een historische binnenstad gaan wonen bekend zijn met de beperking die dit kan vormen voor het hebben van een (eigen) parkeerplaats.

⁵ De afstand wordt bepaald op basis van de loopafstand tussen de locatie van een nieuwe ontwikkeling en de parkeervoorziening. De afstand wordt berekend met de routeplanner van de ANWB (<https://www.anwb.nl/verkeer/routeplanner>) of Google Maps (<https://www.google.nl/maps>).

6 Parkeerplaats

Bij de beoordeling van de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid is het relevant om te kunnen beoordelen of een parkeergelegenheid als volwaardige parkeerplaats kan worden beschouwd. Dit is afhankelijk van de technische vereisten en de mogelijkheid de parkeergelegenheid op een andere wijze te gebruiken.

6.1 Technische vereisten parkeerplaats

Een parkeergelegenheid dient voldoende groot en in voldoende mate bereikbaar te zijn om te kunnen worden aangemerkt als parkeerplaats. Een parkeerplaats dient in de eerste plaats voldoende diep en voldoende breed te zijn. Voor parkeren in het openbaar gebied gelden daarbij de maten genoemd in het gemeentelijk Handboek Openbare Ruimte. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein wordt aangesloten bij de maatvoering uit de Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen (ASVV 2021) en/of de NEN 2443. Daarnaast dient een parkeergelegenheid op een verantwoorde manier te bereiken zijn, waarbij de toerit voldoende breed moet zijn, de toegang tot een parkeergarage niet te steil mag zijn en er voldoende ruimte moet zijn om de auto te kunnen inparkeren zonder risico op beschadiging, zoals voldoende ruime draaicirkels. Voor deze technische uitgangspunten wordt eveneens aangesloten bij de ASVV2021 en/of de NEN 2443. Indien een parkeergelegenheid hier niet aan voldoet kan deze niet worden beschouwd als parkeerplaats. Bij grotere woningbouwprojecten (10 woningen of meer) dient aanvullend aandacht te zijn voor het stallen van motoren.

6.2 Parkeerplaats op eigen terrein

Als hoofdregel geldt dat voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. De kans bestaat dat bij een woning, de parkeergelegenheid op eigen terrein op een andere wijze wordt gebruikt, bijvoorbeeld door een garage om te vormen naar een woon- of bergruimte. Dit betreft doorgaans aanpassingen waarvoor geen omgevingsvergunning vereist is. Daardoor is er ook geen (handhavend) toezicht mogelijk op het verdwijnen van parkeergelegenheid door het op een andere wijze gebruiken van de betreffende ruimte.

Om deze reden wordt parkeergelegenheid op eigen terrein minder zwaar meegeteld bij het bepalen van de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, dan parkeergelegenheid in het openbaar gebied. De mate waarin een correctie wordt toegepast op een parkeergelegenheid op eigen terrein hangt af van het soort parkeerplaats; een parkeerplaats in een collectieve bewonersgarage kan immers minder makkelijk voor andere doeleinden worden benut dan een garage bij een woning. Ook hangt het samen met de vraag of sprake is van een gebied met gereguleerd parkeren. Dit omdat in gebieden met gereguleerd parkeren geen parkeervergunningen worden verleend aan bewoners van woningen met parkeergelegenheid op eigen terrein en om die reden een garage minder snel zal worden gebruikt als woonruimte.

Om deze verschillen tot uitdrukking te laten komen zijn rekenfactoren voor parkeren op eigen terrein bij woningen opgenomen (bijlage 4). Deze moeten worden toegepast bij de beoordeling van de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De rekenfactoren zijn alleen van toepassing op gebieden waar geen sprake is van gereguleerd parkeren. De toepassing van de rekenfactoren kan betekenen dat de parkeereis groter is dan de berekende parkeerbehoefte.

7 Fietsparkeren

Met de mobiliteitstransitie die onderdeel is van de gemeentelijke Mobiliteitsvisie worden fietsers en voetgangers op de eerste plaats gezet. Dit sluit aan op het hoge (en groeiende) fietsgebruik van de Schiedammer. Naast een goede inrichting van het openbaar gebied, vraagt dit ook om voldoende en goede mogelijkheden voor het stallen van fietsen.

7.1 Norm fietsparkeren

Voor een nieuwe ontwikkeling geldt op grond van het bestemmingsplan niet alleen dat moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid, maar ook in voldoende mogelijkheid voor het stallen van fietsen op eigen terrein. Om deze behoefte aan stallingsruimte bij een nieuwe ontwikkeling te kwantificeren, is voor verschillende functies een stallingsnorm fietsen bepaald waar aan moet worden voldaan (bijlage 5). Deze normen gelden niet voor het deelgebied binnenstad, gezien de bezoekersfunctie en de aanwezigheid van openbare stallingsgelegenheid in dit deelgebied. De normen zijn gebaseerd op de 'Leidraad fietsparkeren' (CROW, 2010).

De vereiste om te voorzien in een mogelijkheid voor het stallen van fietsen geldt niet voor woningen. Reden hiervoor is dat in het Bouwbesluit (en het Besluit bouwwerken leefomgeving) reeds is bepaald wanneer bij een woning een buitenberging aanwezig dient te zijn, die geschikt is voor het bergen van fietsen en scootmobielen. Gelet op de wettelijke bepalingen uit het Bouwbesluit is het niet mogelijk aanvullende eisen te stellen aan de aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen van een buitenberging bij woningen. Wel wordt de mogelijkheid geboden een mobiliteitscorrectie toe te passen op de parkeereis indien een initiatiefnemer er voor koest om meer stallingsruimte te realiseren dan wettelijk vereist (hoofdstuk 6).

Voor andere gebruiksfuncties geldt op grond van het bestemmingsplan de vereiste om te voorzien in voldoende gelegenheid voor het stallen van fietsen op eigen terrein. Op grond van de fietsparkeernormen (bijlage 5) wordt bepaald wanneer hier aan wordt voldaan.

De fietsparkeerbehoefte wordt op eenzelfde wijze berekend als de parkeerbehoefte voor auto's (paragraaf 4.1). Bij het berekenen wordt, anders dan bij het parkeren van auto's, geen rekening gehouden met bestaande tekorten en dubbelgebruik. De vereiste om te voorzien in voldoende gelegenheid voor het stallen van fietsen geldt niet voor kleinere ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen waarbij de parkeerbehoefte (afgerond) lager is dan 10 (deelgebied Centrum), of lager dan 5 in de rest van Schiedam. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor maatwerk bij projecten, bijvoorbeeld indien er voldoende gelegenheid is voor het stallen van fietsen in het openbaar gebied of een gezamenlijke fietsenstallingen en wanneer er geen ruimte is voor het stallen van fietsen op eigen terrein.

7.2 Fietsparkeren bezoekers woningen

Een aanzienlijk deel van de bezoekers zal gebruik maken van de fiets. Bij eengezinswoningen zal het stallen van fietsen doorgaans niet tot ongewenste situaties leiden, omdat er doorgaans voldoende ruimte is om een fiets te stallen, bijvoorbeeld in de voortuin of tegen de gevel. Bij grotere woon- of appartementencomplexen kan echter sprake zijn van een clustering van fietsen van bezoekers ter plaatse van de hoofdentree. Dit kan leiden tot een beperking van de toegankelijkheid.

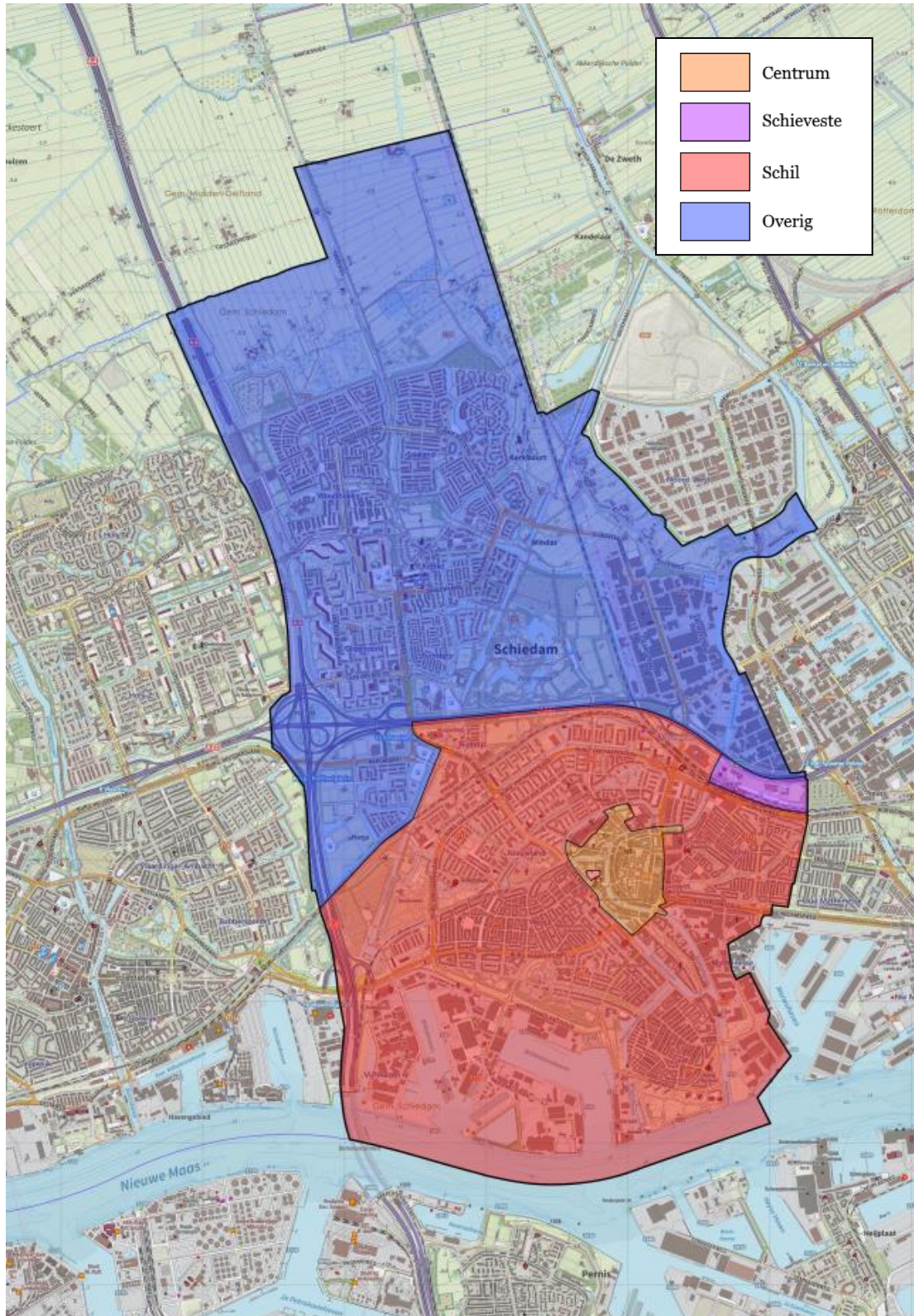
Om die reden geldt voor grotere woon- of appartementencomplexen (25 of meer woningen) de aanvullende vereiste om te voorzien in fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. Daarbij geldt een norm van 0,2 fietsparkeerplaats per woning. De fietsparkeerplaatsen voor bezoekers dienen in de nabijheid van de entree tot het complex te worden gesitueerd, bij voorkeur met een fysieke voorziening zoals fietsrekken of fietsnietjes.

7.3 Fietsparkeerplaats

Onder een fietsparkeerplaats wordt een ruimte verstaan die gereserveerd is voor het parkeren van fietsen. Het kan daarbij zowel gaan om een ruimte met voorzieningen voor het parkeren van fietsen, zoals fietsenrekken, fietsnietjes of een markering, of een ruimte die zonder nadere voorzieningen wordt vrijgehouden voor het parkeren van fietsen. De ligging van de voor het parkeren van fietsen bedoelde ruimte dient inzichtelijk te worden gemaakt in de aanvraag om omgevingsvergunning, bijvoorbeeld op een bouw- of inrichtingstekening.

Daarbij geldt dat de ruimte voldoende groot en in voldoende mate bereikbaar moet zijn om te kunnen worden aangemerkt als fietsparkeerplaats. Een fietsparkeerplaats dient in de eerste plaats voldoende diep en voldoende breed te zijn. Daarnaast dient een fietsparkeerplaats op een verantwoorde manier te bereiken zijn, waarbij de toegang voldoende breed moet zijn en een eventuele hellingbaan niet te steil mag zijn. Bij grotere woningbouwontwikkelingen dient een deel van de fietsparkeerplaatsen bredere te worden uitgevoerd, waarmee gelegenheid wordt geboden voor het stallen van bakfietsen en scooters. Indien de fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gesitueerd geldt, naast de vereiste toestemming van de gemeente, dat de fietsparkeerplaatsen geen belemmering mogen vormen voor de vrije doorgang van andere gebruikers van het openbaar gebied. De ontwerpisen voor fietsparkeerplaatsen staan benoemd in bijlage 6.

Bijlage 1 - Gebiedsindeling parkeren



Bijlage 2 - Parkeernormen

Wonen

	Centrum*	Schieveste	Schil (gereguleerd)	Schil (niet- gereguleerd)	Overig	Per
Woning	0,0	0,3	0,7	0,7	1,4	woning
Woning (bereikbaar / sociaal; huur)	0,0	0,3	0,4	0,4	0,6	woning
Woning (bereikbaar / sociaal; koop)	0,0	0,3	0,5	0,5	0,6	woning
Kamerverhuur	0,0	0,3	0,1	0,1	0,25	woning
Serviceflats	0,0	0,0	0,5	0,5	0,65	kamer

* De norm van 0,0 in het deelgebied 'Centrum' geldt voor woningbouw tot maximaal 9 woningen.
Bij grotere projecten wordt getoetst aan de parkeernorm voor het deelgebied 'Schil (gereguleerd)'.

Werkgelegenheid

	Centrum*	Schieveste	Schil (gereguleerd)	Schil (niet- gereguleerd)	Overig	Per
Kantoren (zonder baliefunctie)	0,0	0,9	0,9	0,9	1,15	100 m ² bvo
Commerciële dienstverlening, Kantoren (met baliefunctie)	0,0	0,9	0,9	1,1	1,65	100 m ² bvo
Arbeidsintensieve bedrijven	0,0	0,9	1,3	1,3	1,85	100 m ² bvo
Arbeidsextensieve bedrijven	0,0	0,9	0,5	0,5	1,05	100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,0	0,9	0,9	0,9	1,35	100 m ² bvo

Detailhandel

	Centrum*	Schieveste	Schil (gereguleerd)	Schil (niet- gereguleerd)	Overig	Per
Buurtsupermarkt, Winkel buiten winkelcentrum	0,0	0,9	0,1	1,0	2,6	100 m ² bvo
Supermarkt (maximaal 2.5000 m ² wvo)	1,5	0,9	2,2	2,2	4,15	100 m ² bvo
Supermarkt (groter dan 2.5000 m ² wvo)	4,1	0,9	4,8	4,8	6,6	100 m ² bvo
Winkel (binnenstad)	0	-	-	-	-	100 m ² bvo
Winkel (Hof van Spaland)	-	-	-	-	5,7	100 m ² bvo
Winkel (Groenelaan, Mgr. Nolenslaan)	-	-	2,9	2,9	-	100 m ² bvo
Winkel (overige winkelcentra)	0	0,9	1,8	1,8	3,4	100 m ² bvo
Groothandel	4,4	4,4	4,4	4,4	5,5	100 m ² bvo
Kringloopwinkel	0	0,9	0,6	0,6	1,35	100 m ² bvo
Bouwmarkt en tuincentra (incl. buitenruimte)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,9	100 m ² bvo
Bruin- en witgoedzaken (grootschalig)	0,0	3,8	3,8	3,8	6,15	100 m ² bvo
Woonwarenhuis, Woonwinkel	0,0	1,0	1,0	1,0	4,15	100 m ² bvo
Outletcentrum	6,6	6,6	6,6	6,6	8,3	100 m ² bvo

Horeca

	Centrum*	Schieveste	Schil (gereguleerd)	Schil (niet- gereguleerd)	Overig	Per
Café, Bar, Cafeteria	0,0	0,9	0,4	4,0	5,0	100 m ² bvo
Restaurant	0,0	0,9	1,6	8,0	12,0	100 m ² bvo
Discotheek	0,0	5,2	5,2	5,2	10,7	100 m ² bvo
Evenementenhal, Beurs- en congresgebouw	0,0	0,9	4,0	4,0	7,5	100 m ² bvo
Hotel (1-3 sterren)	0,0	0,6	0,6	2,6	4,7	10 kamers
Hotel (4-5 sterren)	0,0	2,4	2,4	6,8	10,1	10 kamers

Onderwijs

	Centrum*	Schieveste	Schil (gereguleerd)	Schil (niet- gereguleerd)	Overig	Per
Crèche, Peuterspeelzaal, Kinderdagverblijf	0,0	0,9	0,9	0,9	1,1	100 m ² bvo
Basisonderwijs	0,0	0,5	0,5	0,5	0,75	lokaal
Middelbaar onderwijs	0,0	0,5	0,5	0,6	0,9	lokaal
ROC	0,7	0,8	0,8	0,8	1,1	lokaal
Hogeschool, Avondonderwijs	0,6	0,8	0,8	0,8	1,3	lokaal

Zorg

	Centrum*	Schieveste	Schil (gereguleerd)	Schil (niet- gereguleerd)	Overig	Per
Praktijk (huisarts, tandarts, verloskundige)	0,0	0,75	0,75	1,5	2,15	behandelkamer
Praktijk (fysiotherapie)	0,0	0,4	0,4	0,9	1,35	behandelkamer
Apotheek	0,0	1,3	1,3	2,3	2,95	apothek
Consultatiebureau	0,0	0,5	0,5	1,0	1,45	behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	0,0	0,9	0,9	1,4	1,9	behandelkamer
Gezondheidscentrum	0,0	1,2	1,2	1,2	1,75	behandelkamer
Ziekenhuis	1,1	1,2	1,2	1,2	1,5	100 m ² bvo
Verpleegtehuis, Verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	wooneenheid
Begraafplaats, Crematorium	0,0	26,6	26,6	26,6	30,6	afscheidsruimte
Religiegebouw	0,0	0,1	0,1	0,1	0,15	zitplaats

Sociaal-cultureel

	Centrum*	Schieveste	Schil (gereguleerd)	Schil (niet- gereguleerd)	Overig	Per
Museum	0,0	0,05	0,05	0,5	0,95	100 m ² bvo
Bibliotheek	0,0	0,05	0,05	0,4	0,85	100 m ² bvo
Bioscoop	0,0	5,5	5,5	5,5	9,1	100 m ² bvo
Filmhuis	0,0	3,0	3,0	3,0	6,0	100 m ² bvo
Theater, Schouwburg	0,0	5,7	5,7	5,7	8,9	100 m ² bvo
Casino	0,0	5,2	5,2	5,2	6,1	100 m ² bvo
Sociaal-cultureel centrum, Wijkverenigingsgebouw	0,0	0,2	0,2	2,0	2,0	100 m ² bvo

Sport en recreatie

	Centrum*	Schieveste	Schil (gereguleerd)	Schil (niet- gereguleerd)	Overig	Per
Gymlokaal, Sporthal	0,0	0,1	0,1	1,6	2,65	100 m ² bvo
Sportveld (buiten)	0,0	13,0	13,0	13,0	20,0	hectare
Dansstudio, Fitnessstudio	0,0	0,3	0,3	2,1	3,7	100 m ² bvo
Fitnessstudio (groter dan 1.500 m ² bvo)	0,8	2,9	2,9	2,9	4,8	100 m ² bvo
Sauna, Hammam	0,0	0,15	0,15	3,3	5,5	100 m ² bvo
Wellnesscentrum	0,0	8,3	8,3	8,3	8,8	100 m ² bvo
Squashhal	0,0	0,35	0,35	2,2	2,6	100 m ² bvo
Tennishal, Tennisbanen (buiten)	0,0	0,05	0,05	0,3	0,4	100 m ² bvo
Bowlingcentrum	0,0	0,15	0,15	1,2	2,2	baan
Biljartcentrum, Snookerscentrum	0,0	0,1	0,1	0,6	1,05	tafel
Zwembad	8,0	8,0	8,0	8,0	11,5	100 m ² bvo
Jachthaven	0,0	0,5	0,5	0,5	0,6	ligplaats
Manege	0,0	0,3	0,3	0,3	0,4	box
Indoorspeeltuin (maximaal 2.5000 m ² bvo)	0,0	1,2	1,2	1,2	4,4	100 m ² bvo
Indoorspeeltuin (groter dan 2.5000 m ² bvo)	1,0	1,8	1,8	1,8	5,3	100 m ² bvo
Volkstuin	0,0	0,9	0,9	0,9	1,15	10 percelen
Kinderboerderij, Stadsboerderij	0,0	1,2	1,2	1,2	4,4	boerderij

Bijlage 3 - Aanwezigheidpercentage

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag nacht	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor, Bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Café, Bar, Cafeteria	30%	40%	90%	0%	85%	75%	100%	45%
Restaurant	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	45%
Hotel	75%	50%	90%	100%	90%	75%	100%	50%
Sociaal-medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%
Ziekenhuis (personeel)	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis (patiënten, bezoek)	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Verpleegtehuis, Verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Sociaal-cultureel	10%	40%	100%	0%	100%	60%	90%	25%
Bibliotheek	30%	70%	100%	0%	70%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Bioscoop, Theater	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sportfunctie (binnen)	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfunctie (buiten)	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%

Bijlage 4 - Rekenfactor eigen terrein

Parkeervoorziening *	Theoretisch aantal pp.	Correctiefactor	Opmerking
Oprit (enkel)	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Oprit (lang)	2	1,0	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Oprit (dubbel)	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage	1	0,5	
Garage met oprit (enkel)	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met oprit (lang)	3	1,3	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Garage met oprit (dubbel)	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garagebox	1	0,4	

* Een carport wordt geteld als oprit

Bijlage 5 - Stallingsnorm fietsen

Wonen

	Norm	Per	Opmerking
Woning	2,0	woning	
Woning (bereikbaar / sociaal; huur)	2,0	woning	
Woning (bereikbaar / sociaal; koop)	2,0	woning	
Kamerverhuur	1,0	woning	
Serviceflats	1,0	kamer	

Werkgelegenheid

	Norm	Per	Opmerking
Kantoren (zonder baliefunctie)	1,7	100 m ² bvo	
Commerciële dienstverlening, Kantoren (met baliefunctie)	5,0	100 m ² bvo	
Bedrijven, Bedrijfsverzamelgebouw	0,3	100 m ² bvo	

Detailhandel

	Norm	Per	Opmerking
Winkel, Supermarkt, Kringloopwinkel	2,9	100 m ² bvo	
Grootschalige detailhandel	2,9	100 m ² bvo	Bouwmarkt/Tuincentrum (incl. buitenruimte), Woonwarenhuis, Woonwinkel, Outletcentrum. Bruin- en witgoedzaken
Groothandel	0,2	100 m ² bvo	

Horeca

	Norm	Per	Opmerking
Café, Bar, Cafeteria, Restaurant, Discotheek	10,0	100 m ² bvo	
Evenementenhal, Beurs- en congresgebouw	1,1	100 m ² bvo	
Hotel	3,0	10 kamers	

Onderwijs

	Norm	Per	Opmerking
Crèche, Peuterspeelzaal, Kinderdagverblijf	1,9	100 m ² bvo	
Basisonderwijs	8,0	lokaal	
Middelbaar onderwijs	15,0	lokaal	
ROC, Hogeschool, Avondonderwijs	13,0	lokaal	

Zorg

	Norm	Per	Opmerking
Praktijk, Consultatiebureau, Gezondheidscentrum	1,7	100 m ² bvo	
Apotheek	6,0	apothek	
Ziekenhuis	0,9	100 m ² bvo	
Verpleegtehuis, Verzorgingstehuis	0,2	woon- eenheid	
Begraafplaats, Crematorium	5,0	afscheids- ruimte	
Religiegebouw	0,4	zitplaats	

Sociaal-cultureel

	Norm	Per	Opmerking
Museum	0,9	100 m ² bvo	
Bibliotheek	4,0	100 m ² bvo	
Bioscoop, Filmhuis, Theater, Schouwburg	7,0	100 m ² bvo	
Sociaal-cultureel centrum, Wijkverenigingsgebouw	4,0	100 m ² bvo	

Sport en recreatie

	Norm	Per	Opmerking
Gymlokaal, Sporthal, Tennisbanen (buiten)	2,5	100 m ² bvo	Inclusief tennishal en squashhal
Sportveld (buiten)	61	hectare	
Dansstudio, Fitnessstudio	4,5	100 m ² bvo	
Wellnesscentrum, Sauna, Hammam	2,5	100 m ² bvo	
Biljart- of Snookercentrum, Bowlingcentrum	1,4	tafel/baan	
Zwembad	20,0	100 m ² bvo	
Manege	0,5	box	
Indoorspeeltuín	1,4	100 m ² bvo	

Bijlage 6 - Fietsparkeerplaatsen

Maatvoering en inrichting

- Een fietsparkeerplaats heeft een minimale lengte van 1,9 meter en een minimale breedte van:
 - 0,65 meter, indien de fietsen op een gelijk niveau worden geparkeerd;
 - 0,40 meter, indien sprake is van een verticaal hoogteverschil tussen 2 naast elkaar gelegen fietsparkeerplaatsen of een tweezijdige stallingsgelegenheid.
- Voor een fietsenstalling met 20 of meer fietsparkeerplaatsen geldt dat minimaal 15% van de plaatsen een breedte heeft van 1,0 meter en daarmee geschikt is voor bakfietsen, scooters en andere fietsen met afwijkende maten.
- Voor een fietsenstalling met 20 of meer fietsparkeerplaatsen geldt dat bij minimaal 10% van de plaatsen de mogelijkheid wordt geboden voor het elektrisch opladen van tweewielers.
- De minimale hoogte van een fietsenstalling bedraagt 2,3 meter, tenzij sprake is van dubbellaagse fietsenrekken waarvoor een minimale hoogte geldt van 2,9 meter.
- De minimale breedte van een gangpand in een fietsenstalling bedraagt 2,0 meter, tenzij sprake is van dubbellaagse fietsenrekken waarvoor een minimale breedte geldt van 3,0 meter.
- Een toegangsdeur tot een fietsenstalling heeft een minimale breedte van 0,85 meter en vanaf 20 fietsparkeerplaatsen 1,2 meter.

Toegankelijkheid

- Een fietsenstalling is zichtbaar, of wordt bewegwijzerd, vanaf de openbare weg.
- Een gezamenlijke fietsenstalling voor bewoners dient inbraakwerend te worden uitgevoerd.
- Een fietsenstalling is bij voorkeur inpandig gelegen en via een inpandige route verbonden met de bijbehorende gebruiksfunctie.
- Vrijstaande fietsenstallingen zijn toegelaten, mits gelegen op maximaal 50 meter van de hoofdingang van een woonfunctie en 75 meter van andere gebruiksfuncties.
- Een fietsenstalling is vanaf de openbare weg bereikbaar via maximaal 2 deuren (niet zijnde een liftdeur).
- Een fietsenstalling is bij voorkeur gelegen op maaiveldniveau, dan wel op maximaal 1 niveau verschil daarvan in een kelder of op de eerste verdieping.
- Indien een fietsenstalling niet is gelegen op maaiveldniveau, is deze bereikbaar via een:
 - lift;
 - hellingsbaan met een maximaal hellingspercentage van 22%;
 - trap met een maximaal hellingspercentage van 18% met (bij voorkeur aan beide zijden) een fietsgoot.
- Een trap kan niet worden toegepast om een fietsenstalling te bereiken die niet op maaiveldniveau is gelegen en die geschikt is voor het stallen van bakfietsen en scooters.

Overige aandachtspunten

- De sociale veiligheid in een fietsenstalling wordt gewaarborgd door een logische en overzichtelijke indeling en goede verlichting (bij voorkeur daglicht).
- Bij de inrichting van fietsenstalling wordt aangesloten bij de adviezen uit het PolitieKeurmerk Veilig Wonen.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen, of gelijkwaardig zijn, aan het Normstellend Document Fietsparkeersystemen, versie 2.5 (FietsParKeur, juli 2021).
- Bij de bereikbaarheid (bijvoorbeeld de hellingshoek) en de inrichting (bijvoorbeeld dubbellaagse fietsenrekken) wordt rekening gehouden met de fysieke mogelijkheden van de gebruikers, specifiek bij functies die hoofdzakelijk gebruikt of bezocht worden door kinderen of senioren.

Bijlage 7 – Beleidsregel

Beleidsregel Mobiliteitsnormen gemeente Schiedam 2022

(BRP2200355/22BW000522)

Intitulé

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Schiedam;

gelet op artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht en de beleidsnota Mobiliteitsnormen 2022;

overwegende dat het aanbeveling verdient om normen te stellen ten aanzien van de in het bestemmingsplan neergelegde vereiste om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen;

besluit:

1. de beleidsregel 'Mobiliteitsnormen gemeente Schiedam 2022' vast te stellen.

Artikel 1 Wijze van berekenen

1. De mobiliteitsnorm wordt berekend in 2 cijfers achter de komma en wordt op de gebruikelijke wijze, bij 0,5 of meer naar boven en onder de 0,5 naar beneden, afgerond.
2. Afstanden worden berekend op basis van de loopafstand vanaf de hoofdtoegang van het hoofdgebouw, tenzij sprake is van een afgesloten terrein waarbij de loopafstand wordt berekend vanaf de entree tot dat terrein.
3. Bij een parkeerdrukmeting wordt, in afwijking van het bepaalde onder 2, uitgegaan van een straal vanaf de hoofdtoegang of de entree tot een terrein.

Artikel 2 Toepassing

1. Deze beleidsregels zijn van toepassing bij het bepalen van de mobiliteitsnorm bij:
 - a. een aanvraag om omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
 - b. een aanvraag om omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet;
 - c. activiteiten die op grond van het omgevingsplan meldingsplichtig of omgevings- vergunningsvrij zijn, mits ten aanzien van deze activiteiten in het omgevingsplan is bepaald dat moet worden voldaan aan de regels inzake auto- en/of fietsparkeren.
2. De mobiliteitsnorm betreft zowel het aantal te realiseren parkeerplaatsen als het aantal fietsparkeerplaatsen.

Artikel 3 Mobiliteitsnorm autoparkeren

1. De parkeereis wordt berekend op basis van de in hoofdstuk 4 van de beleidsnota Mobiliteitsnormen 2022 beschreven rekenwijze.
2. De mobiliteitsnorm voor autoparkeren wordt bepaald door de parkeereis te corrigeren met de in hoofdstuk 5 van de beleidsnota Mobiliteitsnormen 2022 benoemde mobiliteitscorrecties, mits van toepassing en bij de aanvraag om omgevingsvergunning een mobiliteitsplan is gevoegd en deze door de gemeente akkoord is bevonden.
3. De in hoofdstuk 5 van de beleidsnota Mobiliteitsnormen 2022 benoemde mobiliteitscorrecties kunnen, mits van toepassing, cumulatief worden toegepast.

Artikel 4 Autoparkeren bezoekers bij woningen

1. Autoparkeren voor bezoekers bij woningen geldt als separate vereiste, naast de mobiliteitsnorm als bedoeld in artikel 3.
2. De parkeereis voor het autoparkeren voor bezoekers bij woningen wordt berekend op basis van de in paragraaf 3.4 van de beleidsnota Mobiliteitsnormen 2022 beschreven rekenwijze.
3. De parkeereis voor het autoparkeren voor bezoekers geldt niet voor kamerverhuur en voor ontwikkelingen met maximaal 5 woningen.

Artikel 5 Autoparkeren op eigen terrein

Bij het bepalen of sprake is van voldoende parkeergelegenheid, wordt parkeergelegenheid op eigen terrein bij woningen beoordeeld overeenkomstig de in bijlage 4 van de beleidsnota Mobiliteitsnormen 2022 genoemde rekenfactoren.

Artikel 6 Mobiliteitsnorm fietsparkeren

1. De mobiliteitsnorm voor fietsparkeren wordt bepaald op basis van de in hoofdstuk 8 van de beleidsnota Mobiliteitsnormen 2022 beschreven rekenwijze.
2. De fietsparkeereis geldt niet indien deze lager is dan 10 in het deelgebied Centrum, of lager dan 5 in de rest van Schiedam.
3. De mobiliteitsnorm voor fietsparkeren geldt niet voor woningen en andere woonfuncties zolang op grond van het Bouwbesluit, dan wel het Besluit bouwwerken leefomgeving, regels worden gesteld inzake de aanwezigheid van een berging bij een woning die geschikt is voor het bergen van fietsen.
4. In afwijking van het bepaalde in het derde lid geldt voor woon- en appartementencomplexen met 25 of meer woningen een fietsparkeereis voor bezoekers, waarbij een norm geldt van 0,2 fietsparkeerplaatsen per woning.

Artikel 7 Technische vereisten

Parkeerplaatsen dienen voor wat betreft de maatvoering, bereikbaarheid en bruikbaarheid te voldoen aan de technische vereisten als genoemd in paragraaf 7.1 en 8.2 van de beleidsnota Mobiliteitsnormen 2022.

Artikel 8 Inwerkingtreding en overgangsrecht

1. De beleidsregel Mobiliteitsnormen gemeente Schiedam 2022 treden in werking op de eerste dag na bekendmaking van de beleidsregels in het Gemeentebled.
2. De beleidsregel Mobiliteitsnormen gemeente Schiedam 2022 vervangt de richtlijn Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017.
3. Op verzoek van de aanvrager kan een initiatief worden afgedaan op grond van de richtlijn Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017 indien:
 - a. een reserveringsovereenkomst of andere privaatrechtelijke overeenkomst is aangegaan voor de inwerkingtreding van de beleidsregel Mobiliteitsnormen gemeente Schiedam 2022, waarbij de initiatiefnemer een beperkte termijn is geboden voor de uitwerking van het initiatief en binnen 1 jaar na afloop van de in de overeenkomst geboden termijn, of een eventuele verlenging van de overeenkomst, een aanvraag om omgevingsvergunning is ingediend;
 - b. een conceptaanvraag is ingediend voor de inwerkingtreding van de beleidsregel Mobiliteitsnormen gemeente Schiedam 2022 en binnen 1 jaar na inwerkingtreding van de beleidsregel Mobiliteitsnormen gemeente Schiedam 2022 een aanvraag om omgevingsvergunning is ingediend;
 - c. een aanvraag om omgevingsvergunning is ingediend voor de inwerkingtreding van de beleidsregel Mobiliteitsnormen gemeente Schiedam 2022, of;
 - d. het project 'De Nieuwe Kethelpoort'.

Artikel 9 Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Mobiliteitsnormen gemeente Schiedam 2022.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van 15 november 2022,

De secretaris

de burgemeester

C.E. Bos

C.H.J. Lamers

Literatuur

- CBS (2022), *Statline*.
- CROW (2010), *Leidraad fietsparkeren*.
- CROW (2012), *Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*.
- CROW (2018), *Toekomstbestendig parkeren - Van parkeerkencijfers naar parkeernormen*.
- CROW (2021), *Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom*.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021), *Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effect en potentie*
- NEN (2013), *Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages*.
- Tiesinga, M. (2021), *A new perspective on residential parking policy*.

Colofon

Stadskantoor, Stadserf 1
Postbus 1501, 3100 AE Schiedam

14 010
schiedam.nl