

Nota parkeernormen 2024

Gemeente Ridderkerk

RIDDERKERK



Colofon

Titel

Nota parkeernormen 2024

Versie

1.0

Datum vaststelling gemeenteraad

15 februari 2024

Projectleiders gemeente

Dick van Straten

Cengiz Arslan

Projectteam Spark

Stan van de Hulsbeek

Edwin van der Gracht

Inhoudsopgave

1. Duurzame parkeeroplossingen in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	4
1.1 Waaron nieuwe auto- en fietsparkeernormen?	4
1.2 Opzet van deze nota parkeernormen	4
2. Artikelsgewijze beleidsregels	5
2.1 Hoofdstuk 1: algemene bepalingen	5
2.2 Hoofdstuk 2: autoparkeren	7
2.3 Hoofdstuk 3: fietsparkeren	11
2.4 Hoofdstuk 4: overgangs- en slotbepalingen	11
3. Toelichting beleidsregels	13
3.1 Hoofdstuk 1: algemene bepalingen	13
3.2 Hoofdstuk 2: autoparkeren	13
3.3 Hoofdstuk 3: fietsparkeren	16
3.4 Hoofdstuk 4: overgangs- en slotbepalingen	17
4. Wijze van berekenen	18
4.1 Rolverdeling	18
4.2 Toelichting bij rekenvoorbeelden	18
4.3 Rekenvoorbeeld 1	18
4.4 Rekenvoorbeeld 2	20
Bijlage 1 Gebiedsindeling auto (inclusief HOV en R-net)	24
Bijlage 2 Autoparkeernormen	26
Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages	33
Bijlage 4 Omrekenfactoren eigen terrein	35
Bijlage 5 Maximale loopafstanden	36
Bijlage 6 Fietsparkeernormen	37
Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren en scootmobielen	39

1. Duurzame parkeeroplossingen in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

1.1 Waarom nieuwe auto- en fietsparkeernormen?

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen brengen een mobiliteits- en parkeervraagstuk met zich mee. Inwoners, werknemers en bezoekers moeten en willen zichzelf kunnen verplaatsen. De Nota parkeernormen 2024 is een belangrijk instrument om in ruimtelijke ontwikkelingen vraag en aanbod van auto- en fietsparkeren met elkaar in evenwicht te brengen en te houden. Dit draagt bij aan een goed bereikbare, gezonde, inclusieve, duurzame en leefbare openbare ruimte. De openbare ruimte is schaars en daarom willen we de bestaande (auto)infrastructuur zo efficiënt mogelijk benutten en daarnaast duurzame vormen van vervoer (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) stimuleren.

Ridderkerk wil projectontwikkelaars en woningbouwcorporaties medeverantwoordelijk maken voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied waar de nieuwe (woon)functies worden gerealiseerd. De parkeernormen voor auto en fiets zoals opgenomen in deze nota zijn gebaseerd op de richtlijnen van CROW, het kenniscentrum voor mobiliteit, verkeer en parkeren. Deze nota biedt de mogelijkheid tot het toepassen van een reductie op de autoparkeernormen als een ruimtelijke ontwikkeling is gelegen nabij een halte voor hoogwaardig openbaar vervoer en/of als deelauto's worden aangeboden. Uiteindelijk leidt dit tot een minimaal benodigd aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer moet realiseren voor zijn bouwplan. Doel is om te voldoen aan de parkeerbehoefte van de nieuwe functies en te voorkomen dat de openbare ruimte onevenredig wordt belast met geparkeerde auto's. Op die manier waarborgen we de leefbaarheid voor zowel de nieuwe gebruikers als de bestaande omwonenden.

1.2 Opzet van deze nota parkeernormen

In deze nota parkeernormen is het beleid van de gemeente Ridderkerk uitgewerkt ten aanzien van auto- en fietsparkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze nota is uitgewerkt in de vorm van artikelsgewijze beleidsregels. In hoofdstuk 2 zijn deze artikelen opgenomen. Hierna is in hoofdstuk 3 een toelichting per beleidsregel opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt met behulp van rekenvoorbeelden ingegaan op de wijze van berekenen. Bij deze nota horen zeven bijlagen. De autoparkeernormen zijn opgenomen in Bijlage 2 en de fietsparkeernormen in Bijlage 6.

2. Artikelsgewijze beleidsregels

2.1 Hoofdstuk 1: algemene bepalingen

Artikel 1:1 Begripsomschrijvingen

- a. **ASVV / CROW:** een landelijk kennisplatform gericht op infrastructuur, mobiliteit en parkeren;
- b. **Autoparkeereis:** het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor een bouwplan;
- c. **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen benodigd zijn voor een functie per vastgestelde eenheid, zoals opgenomen in Bijlage 2;
- d. **Autoparkeervraag:** de totale vraag (programma * norm) naar autoparkeerplaatsen vanuit een bouwplan, rekening houdend met de ligging van een ontwikkeling binnen de gemeente (de gebiedsindeling) en met toepassing van aanwezigheidspercentages;
- e. **Bezoekersaandeel:** het deel van de auto- en fietsparkeervraag dat bestaat uit bezoekers;
- f. **College:** het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk;
- g. **Deelauto:** een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoot dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
- h. **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van het bouwplan dan wel in de directe nabijheid binnen de in Bijlage 5 genoemde maximale loopafstanden van de ontwikkeling;
- i. **Fietsparkeereis:** het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen voor een bouwplan;
- j. **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen benodigd zijn voor een functie per vastgestelde eenheid, zoals opgenomen in Bijlage 6;
- k. **Fietsparkeervraag:** de totale vraag (programma * norm) naar fietsparkeerplaatsen vanuit een bouwplan;
- l. **HOV:** Hoogwaardig Openbaar Vervoer¹, een aanduiding voor openbaar vervoer dat aan hogere kwaliteitseisen voldoet op het gebied van doorstroming; op dit moment gelden HOV-Ridderkerk en R-net buslijn 489 als HOV;
- m. **Vaste gebruikersaandeel:** het deel van de auto- of fietsparkeervraag dat bestaat uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers;
- n. **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
- o. **Maatgevende parkeervraag:** het dagdeel waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeervraag hebben, ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;
- p. **NEN 2443:** een richtlijn met functionele eisen, prestatie-eisen en aanbevelingen voor het ontwerp van parkeervoorzieningen, uitgebracht door NEN in maart 2013;
- q. **NEN 2580:** een richtlijn met uitgangspunten en definities voor het bepalen van de oppervlakten en inhouden van gebouwen, uitgebracht door NEN in mei 2007;
- r. **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Ridderkerk is gelegen;

¹ Hyperlink: [Raadsbesluit 15 juni 2020, HOV-bus variantenstudie Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden.](#)

- s. **Parkeerdruk:** het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;
- t. **Programma:** het totaal aan verwachte hoeveelheid functies in het bouwplan uitgedrukt in de in Bijlage 2 en Bijlage 6 gehanteerde eenheden;
- u. **Ruimtelijke activiteit:** een activiteit zoals bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet;
- v. **Salderingsregeling:** een methodiek op basis waarvan in transformatieontwikkelingen autoparkeerplaatsen die toebehoorden tot de voorgaande functie(s) in mindering worden gebracht op de autoparkeervraag van de nieuwe functie(s);
- w. **Transformatieontwikkeling:** een begrip waaronder wordt verstaan renovatiebouw en het wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw, niet zijnde volledige nieuwbouw;

Artikel 1:2 Reikwijdte nota

1. Deze nota is van toepassing bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning.
2. Indien auto- en fietsparkeernormen zijn vastgelegd in een vastgesteld ruimtelijk-planologisch kader (bijvoorbeeld een omgevingsplan) dan gelden die parkeernormen boven de normen zoals opgenomen in deze nota.

Artikel 1:3 Wijze van afronden

De berekende auto- en fietsparkeereis is een heel getal en wordt in voorkomende gevallen wiskundig afgerond, derhalve bij minder dan of gelijk aan 0,49 naar beneden en bij 0,50 of meer naar boven.

Artikel 1:4 Compensatie van vervallen parkeerplaatsen

Indien als gevolg van een bouwplan openbare auto- en/of fietsparkeerplaatsen komen te vervallen, dan dienen deze in de openbare ruimte te worden gecompenseerd binnen de maximale loopafstand die geldt voor de desbetreffende functie (Bijlage 5). De kosten die gepaard gaan met deze compensatie zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Artikel 1:5 Wijze van meten

1. De bruto vloeroppervlakte (bvo) van een ruimte, dan wel van meerdere ruimten, wordt gemeten volgens NEN 2580 op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de betreffende ruimte(n) omhult.
2. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte vanaf de (gemeenschappelijke) voordeur van elk apart gebouw tot het hart van de parkeerplaats. De loopafstand wordt gemeten door middel van een online routenavigatiesysteem.

2.2 Hoofdstuk 2: autoparkeren

Artikel 2:1 Bepaling van de autoparkeereis

1. Om te bepalen of bij een ruimtelijke activiteit in voldoende mate ruimte beschikbaar is ten behoeve van het parkeren van auto's, geldt de autoparkeereis.
2. De autoparkeereis wordt vastgesteld door achtereenvolgens:
 - a. Het bepalen van de normatieve autoparkeervraag van de binnen het bouwplan geplande functie(s), op basis van de autoparkeernormen (Bijlage 2), waarbij de gebiedsindeling auto (Bijlage 1) van toepassing is;
 - b. Indien van toepassing, het in mindering brengen van een of meerdere reducties op de normatieve autoparkeervraag, zoals bepaald in artikel 2:2;
 - c. Indien van toepassing, het op basis van de salderingsregeling in mindering brengen van bestaande parkeerplaatsen die toebehoren tot de huidige functie(s), zoals bepaald in artikel 2:3;
 - d. Het bepalen van de maatgevende autoparkeervraag, waarbij aanwezigheidspercentages (Bijlage 3) worden toegepast op de (gereduceerde) normatieve autoparkeervraag, zoals bepaald in artikel 2:4.

Artikel 2:2 Reductie van de autoparkeervraag (HOV en/of R-net, deelauto)

De normatieve autoparkeervraag van een bouwplan kan worden gereduceerd indien:

1. Het bouwplan is gelegen nabij een halte van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en/of R-net, onder de voorwaarde dat:
 - a. De locatie van het bouwplan op maximaal 200 meter loopafstand of 500 meter fietsafstand van de HOV of R-net halte is gelegen;
 - b. De HOV of R-net halte operationeel is op het moment dat het bouwplan is voltooid;
 - c. De autoparkeervraag van alle binnen het bouwplan geplande functies met 10% wordt gereduceerd, waarbij de reductie ook geldt voor de bezoekersparkeervraag;
 - d. In de te verlenen omgevingsvergunning en/of anterieure overeenkomst de verplichting is opgenomen dat toekomstige gebruikers worden geïnformeerd over het feit dat er in het bouwplan minder autoparkeerplaatsen beschikbaar zijn, omdat het bouwplan is gelegen nabij een halte van het HOV of R-net.
2. De initiatiefnemer van het woningbouwplan structureel één of meerdere deelauto's ter beschikking stelt aan bewoners, onder de voorwaarde dat:
 - a. De inzet van deelauto's alleen leidt tot een reductie van de bewonersparkeervraag, waarbij de reductie op basis van aanwezigheidspercentages per dagdeel wordt vastgesteld.
 - b. De bewonersparkeervraag met maximaal 20% wordt gefaciliteerd door de inzet van een of meerdere deelauto's, waarbij de daadwerkelijke reductie afhankelijk is van het aantal in te zetten deelauto's;
 - c. De inzet van 1 deelauto maximaal 4 reguliere auto's vervangt;
 - d. De beschikbaarheid van een of meerdere deelauto's wordt aangetoond door middel van een ondertekende anterieure overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de deelauto leverancier, waarin is vastgelegd dat de deelauto's 24 uur per dag en 7 dagen ter beschikking staan aan de bewoners;
 - e. Voor iedere deelauto binnen de geldende maximale loopafstand (Bijlage 5) een geormerkte deelautoparkeerplaats wordt aangelegd, die in het geval van een elektrische deelauto is voorzien van een elektrische laadpaal;

- f. Publieke deelauto's die reeds in de openbare ruimte beschikbaar zijn leiden niet tot een reductie van de bewonersparkeervraag.
- 3. De mogelijkheden om de autoparkeervraag te reduceren, zoals bepaald in lid 1 en 2, kunnen worden gecombineerd binnen één bouwplan, waarbij lid 1 vóór lid 2 geldt;
- 4. Parkeerplaatsen die als gevolg van de HOV reducties op de autoparkeervraag niet worden aangelegd, dienen op eigen terrein en/of in de openbare ruimte, maar binnen het bouwplan, te worden aangewezen in de vorm van een ruimtelijke reservering.
- 5. Parkeerplaatsen die als gevolg van deelauto reducties op de autoparkeervraag niet worden aangelegd, dienen voor 25% op eigen terrein en/of in de openbare ruimte, maar binnen het bouwplan, te worden aangewezen in de vorm van een ruimtelijke reservering. De totale reservering (incl. deelauto) komt hiermee op 50%. Voorbeeld: Er worden deelauto's gerealiseerd bij een ontwikkeling, deze deelauto's vervangen 12 autoparkeerplaatsen. Er worden in het bouwplan dan 3 (25%) extra parkeerplekken gereserveerd mocht het deelauto-concept niet functioneren worden deze plekken aangelegd als reguliere parkeerplekken. De 3 deelauto parkeerplekken worden in dit geval ook aangepast naar reguliere parkeerplaatsen, het totaal komt hiermee op 6 (50%) parkeerplekken voor regulier gebruik.

Artikel 2:3 Salderingsregeling

Op transformatieontwikkelingen, waarin bestaande parkeerplaatsen die toebehoren tot de huidige functie(s) in stand worden gehouden, is de volgende salderingsregeling van toepassing:

1. Het aantal parkeerplaatsen dat toebehoort tot de huidige functie(s) wordt bepaald op basis van een toewijzing, deze toewijzing komt als volgt tot stand:
 - a. Vaststelling van het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein beschikbaar is ten behoeve van de doelgroepen die horen bij de huidige functie(s);
 - b. Vaststelling van het aantal openbare parkeerplaatsen dat in gebruik is genomen door de doelgroepen die horen bij de huidige functie(s), onder de voorwaarde dat het laatst vergunde gebruik van de desbetreffende functie(s) niet langer dan vijf jaar geleden is:
 - i. Op basis van de autoparkeernormen die zijn gehanteerd bij de oprichting van de huidige functie(s), zoals vastgelegd in het bijbehorend ruimtelijk-planologische kader;
 - ii. Indien het salderen op basis van de gehanteerde autoparkeernormen, zoals bedoeld onder i, naar het oordeel van het college niet redelijkerwijs mogelijk is, dan wordt op basis van een parkeeronderzoek het aantal parkeerplaatsen bepaald dat in gebruik is genomen door de doelgroepen die horen bij de huidige functie(s).
2. Indien toepassing van de in het eerste lid opgenomen salderingsregeling naar het oordeel van het college niet redelijkerwijs mogelijk is, dan wordt het aantal parkeerplaatsen dat toebehoort tot de huidige functie(s) bepaald op basis van de autoparkeervraag van deze functie(s) conform de vigerende autoparkeernormen (Bijlage 2).

Artikel 2:4 Bepaling van de maatgevende autoparkeervraag

1. Op de (gereduceerde) normatieve autoparkeervraag van een bouwplan kunnen aanwezigheidspercentages (Bijlage 3) worden toegepast waarmee het dagdeel wordt vastgesteld waarop de collectieve autoparkeervraag van de geplande functies het hoogst is, dit is de maatgevende autoparkeervraag.
2. Aanwijspercentages zijn van toepassing op bouwplannen waarin enkel woonfuncties worden gerealiseerd, waarbij het verschil in parkeerplaatsen tussen de normatieve- en maatgevende autoparkeervraag dient te zijn aangewezen in de vorm van een ruimtelijke reservering.

3. Aanwezigheidspercentages zijn niet van toepassing op parkeerplaatsen die exclusief zijn toegewezen aan specifieke gebruikersgroepen.

Artikel 2:5 Kwaliteitseisen autoparkeren

Autoparkeerplaatsen die worden aangelegd of beschikbaar worden gesteld om te voorzien in de autoparkeereis dienen te voldoen aan de eisen die volgen uit de volgende publicaties:

1. In parkeergarages en op parkeerterreinen: NEN 2443 (of diens opvolgers), Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages.
 - a. Voor parkeerplaatsen in stallingsgarages geldt in alle gevallen een minimale parkeervakbreedte van 2,50 meter.
2. In de openbare ruimte: ASVV 2021 (of diens opvolgers), Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

Artikel 2:6 Gehandicaptenparkeren

1. Bij functies binnen de hoofdgroep 'sociaal-maatschappelijk', met een autoparkeereis van minimaal 15 parkeerplaatsen, dient ten minste 5% van de parkeereis uitgevoerd te worden als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten tot de voordeur van het gebouw.
2. Bij functies binnen de hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning' en 'winkelen en boodschappen doen', met een autoparkeereis van minimaal 25 parkeerplaatsen, dient ten minste 2% van de parkeereis uitgevoerd te worden als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten tot de voordeur van het gebouw.
3. Bij functies binnen de hoofdgroep 'werken', met een autoparkeereis van minimaal 50 parkeerplaatsen, dient ten minste 1% van de parkeereis uitgevoerd te worden als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten tot de voordeur van het gebouw.
4. Bouwplannen waarin seniorenwoningen worden gerealiseerd, met een autoparkeereis van minimaal 20 parkeerplaatsen, dient ten minste 2% van de parkeereis uitgevoerd te worden als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 50 meter gemeten tot de voordeur van het gebouw. Ter voorbereiding op de mogelijk toekomstige aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, dient additioneel 5% van de parkeerplaatsen breder te worden uitgevoerd, eveneens gelegen op een loopafstand van maximaal 50 meter gemeten tot de voordeur van het gebouw.

Artikel 2:7 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

1. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het aanbrengen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.
2. Een woongebouw met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor iedere parkeerplaats.
3. 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 oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeerplaatsen.
4. Alle oplaadpunten in een parkeergarage moeten tegelijkertijd centraal kunnen worden uitgezet.

5. Bij de ingang van de garage moet duidelijk zijn aangegeven waar de oplaadpunten zich bevinden en hoe deze centraal kunnen worden afgeschakeld.
6. Oplaadpunten maken gebruik van de laadtechnieken 'mode drie', 'mode vier' conform NEN 1010 (of diens opvolgers), Elektrische installaties voor laagspanning.

Artikel 2:8 Laden en lossen van goederen en het in- en uitstappen van personen

1. Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft dan dient op eigen terrein voldoende ruimte te zijn aangebracht ten behoeve van het laden en lossen van goederen en/of het in- en uit laten stappen van personen, conform ASVV 2021 (of diens opvolgers).
2. Indien het laden en lossen en/of het in- en uit laten stappen van personen, naar het oordeel van het college niet redelijkerwijs op eigen terrein kan plaatsvinden, dan kan het college gemotiveerd van deze eis afwijken.

Artikel 2:9 Voorzien in de autoparkeereis

1. In beginsel wordt op eigen terrein in de autoparkeereis voorzien.
 - a. Bij het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein dienen omrekenfactoren (Bijlage 4) te worden toegepast waarbij per type parkeervoorziening wordt uitgegaan van het opgenomen berekeningsaantal.
2. Indien op eigen terrein niet (volledig) in de autoparkeereis kan worden voorzien, dan kan de parkeereis op een bestaand privaat terrein worden gefaciliteerd, onder voorwaarde dat:
 - a. Het desbetreffende terrein binnen de maximale loopafstand (Bijlage 5) ligt die geldt voor de betreffende functie;
 - b. De structurele beschikbaarheid van het desbetreffende terrein dient voor rechtsopvolgers te zijn vastgelegd via een erfdiensbaarheid of een kettingbedding;
 - c. De initiatiefnemer aantoonbaar heeft gemaakt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen, op ieder dagdeel, beschikbaar is;
 - d. Het privaat terrein voldoet aan de kwaliteitseisen autoparkeren zoals opgenomen in artikel 2:5, lid 1.
3. Indien op eigen terrein en op privaat terrein niet (volledig) in de autoparkeereis kan worden voorzien, dan kan de parkeereis in de openbare ruimte worden gefaciliteerd gebruikmakend van bestaande openbare parkeerplaatsen, onder voorwaarde dat:
 - a. De desbetreffende parkeerplaatsen binnen de maximale loopafstand (Bijlage 5) liggen die geldt voor de betreffende functie(s);
 - b. De parkeerdruk op de desbetreffende parkeerplaatsen, na afwenteling van de parkeervraag vanuit het bouwplan, in de dagsituatie niet hoger is dan 85% en in de avond- en nachtsituatie niet hoger is dan 90%;
 - c. De beschikbaarheid van de desbetreffende parkeerplaatsen op ieder dagdeel aantoonbaar is gemaakt door middel van een representatief parkeeronderzoek;
 - d. De desbetreffende parkeerplaatsen voldoen aan de kwaliteitseisen autoparkeren zoals opgenomen in artikel 2:5, lid 2;
 - e. Het college instemming heeft verleend voor het gebruik van de desbetreffende parkeerplaatsen.
4. Indien op eigen terrein, op privaat terrein en gebruikmakend van bestaande openbare parkeerplaatsen niet (volledig) in de autoparkeereis kan worden voorzien, dan kan met instemming van het college worden onderzocht of de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte mogelijk is, waarbij het kostverhaal in een anterieure overeenkomst wordt geregeld.

2.3 Hoofdstuk 3: fietsparkeren

Artikel 3:1 Bepaling van de fietsparkeereis

1. Om te bepalen of bij een ruimtelijke activiteit in voldoende mate ruimte beschikbaar is ten behoeve van het parkeren van fietsen, geldt de fietsparkeereis.
2. De fietsparkeereis wordt vastgesteld door achtereenvolgens:
 - a. Het bepalen van de normatieve fietsparkeervraag van de binnen het bouwplan geplande functie(s), op basis van de fietsparkeernormen (Bijlage 6);
 - b. Het toepassen van de salderingsregeling, conform de uitgangspunten in artikel 2:3, indien het in mindering brengen van bestaande fietsparkeerplaatsen die toebehoren tot de huidige functie(s) naar het oordeel van het college is te legitimeren;
 - c. Het toepassen van aanwezigheidspercentages op de normatieve fietsparkeervraag, conform de uitgangspunten in artikel 2:4, indien dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen naar het oordeel van het college is te legitimeren.

Artikel 3:2 Kwaliteitseisen fietsparkeren

1. Fietsparkeerplaatsen die worden aangelegd of beschikbaar worden gesteld om te voorzien in de fietsparkeereis dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen fietsparkeren (Bijlage 7).
2. In woningbouwontwikkelingen kan op basis van gelijkwaardigheid een gemeenschappelijke fietsenberging worden toegepast.
3. Het realiseren van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte gebeurt in beginsel in de vorm van fietsnietjes.

Artikel 3:3 Voorzien in de fietsparkeereis

1. Op eigen terrein dient te worden voorzien in de fietsparkeervraag van vaste gebruikers.
2. In beginsel dient op eigen terrein te worden voorzien in de fietsparkeervraag van bezoekers, indien dit niet (volledig) mogelijk blijkt te zijn dan kan met instemming van het college maximaal 10% van de bezoekersparkeervraag in de openbare ruimte worden gefaciliteerd.
3. Indien ten behoeve van het faciliteren van de bezoekersparkeervraag nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte moeten worden aangelegd, dan zijn de kosten die hiermee gepaard gaan voor rekening van de initiatiefnemer.
4. Fietsparkeerplaatsen die in de openbare ruimte worden aangelegd ten behoeve van het voorzien in de bezoekersparkeervraag, dienen zich te bevinden binnen de maximale loopafstand (Bijlage 5) die geldt voor de betreffende functie(s).

2.4 Hoofdstuk 4: overgangs- en slotbepalingen

Artikel 4:1 Discretionaire bevoegdheid

Het bevoegd gezag heeft de bevoegdheid om bij het verlenen van een omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk af te wijken van de berekende auto- en fietsparkeereis, waarbij een dergelijke afwijking dient te worden gemotiveerd.

Artikel 4:2 Overgangsrecht

Deze beleidsregels blijven buiten toepassing bij de toetsing van: ruimtelijke activiteiten waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregels. Deze aanvragen worden getoetst aan de uitgangspunten die in de aanvraag zijn opgenomen tenzij het bepaalde in deze beleidsregels voor de initiatiefnemer gunstiger is.

Artikel 4:3 Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Nota parkeernormen Ridderkerk 2024.

3. Toelichting beleidsregels

In dit hoofdstuk is indien nodig een toelichting opgenomen per beleidsregel. Deze toelichting dient ter verdere verduidelijking van het betreffende artikel of lid.

3.1 Hoofdstuk 1: algemene bepalingen

Artikel 1:1 Begripsomschrijvingen

In dit artikel zijn de meest gebruikte begrippen in alfabetische volgorde beschreven.

Artikel 1:3 Wijze van afronden

Dit artikel bevat de afrondingsregel die geldt voor de berekende auto- en fietsparkeereis. Het is van belang dat bij het berekenen van de auto- en fietsparkeervraag, het toepassen van reducties en aanwezigheidspercentages niet tussentijds wordt afgerond. Afronding vindt plaats bij de vaststelling van de auto- en fietsparkeereis.

Artikel 1:4 Compensatie van vervallen parkeerplaatsen

Het kan voorkomen dat als gevolg van een ruimtelijke activiteit auto- en/of fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte komen te vervallen. Indien dit het geval is, dan dienen deze parkeerplaatsen gecompenseerd te worden binnen de maximale loopafstand die geldt voor de desbetreffende functie. De kosten die hiermee gepaard gaan zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Artikel 1:5 Wijze van meten

De parkeervraag van veel functies wordt bepaald op basis van de bruto vloeroppervlakte (bvo). Het bvo wordt gemeten op basis van de eisen die volgen uit NEN 2580 (of de opvolgers hiervan). Deze publicatie wordt onder licentie verstrekt door NEN. Indien een aanvrager niet kan beschikken over deze publicatie dient hier contact over opgenomen te worden met de gemeente Ridderkerk.

3.2 Hoofdstuk 2: autoparkeren

Artikel 2:1 Bepaling van de autoparkeereis

De autoparkeereis is het uiteindelijke aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit. De parkeereis wordt bepaald door achtereenvolgens vier stappen te doorlopen. De normatieve autoparkeervraag van ieder bouwplan wordt berekend op basis van de autoparkeernormen in Bijlage 2. Voor de toepassing van de autoparkeernormen wordt een gebiedsindeling gehanteerd, deze indeling is opgenomen in Bijlage 1. Vervolgens kunnen één of meerdere reducties op de autoparkeervraag worden toegepast en is, wanneer het bouwplan een transformatieontwikkeling betreft, de salderingsregeling van toepassing. Tenslotte kunnen op de (gereduceerde) normatieve autoparkeervraag aanwezigheidspercentages worden toegepast waarmee de maatgevende autoparkeervraag wordt bepaald.

Artikel 2:2 Reductie van de autoparkeervraag (HOV en/of R-net, deelauto)

Het is mogelijk om de normatieve autoparkeervraag van een bouwplan te reduceren door in te zetten op duurzame mobiliteitsconcepten. De HOV reductie is inherent verbonden aan de locatie van het bouwplan. De twee busverbindingen die als HOV zijn aangemerkt, zijn weergegeven in Bijlage 1. De

reductie is van toepassing op alle functies die in een bouwplan worden gerealiseerd. De loop- en fietsafstand wordt gemeten vanaf de ingang van de betreffende woning(en) of het gebouw tot de HOV halte. Wanneer de reductie wordt toegepast, dan is het van belang dat bewoners en gebruikers vooraf worden geïnformeerd over het feit dat er minder parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn omdat het bouwplan is gelegen nabij een HOV en/of R-net halte.

Naast de HOV reductie bestaat de mogelijkheid om in een bouwplan een of meerdere deelauto's in te zetten. Beide reducties kunnen binnen één bouwplan van toepassing zijn, waarbij de HOV reductie wordt toegepast vóór de reductie deelauto's. Een deelauto vermindert (een gedeelte van) het eigen autobezit van toekomstige bewoners. Het college stelt verschillende eisen aan de inzet van deelauto's om de schaalgrootte en bruikbaarheid van het deelautoconcept op de langere termijn te kunnen waarborgen.

Voor parkeerplaatsen die als gevolg van reducties op de parkeervraag niet worden aangelegd, geldt dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein in de vorm van een ruimtelijke reservering moeten zijn aangewezen. Als de parkeervraag van het bouwplan in werkelijkheid hoger blijkt te zijn dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen, dan moet de ruimtelijke reservering worden benut voor de aanleg van extra parkeerplaatsen. Het aantal hierbij te realiseren parkeerplaatsen is afhankelijk van de op te lossen parkeervraag en kan maximaal 100% van de toegepaste reductie(s) bedragen. De kosten voor de aanleg van extra parkeerplaatsen zijn voor rekening van de (toekomstig) eigenaar.

Artikel 2:3 Salderingsregeling

De salderingsregeling is opgesteld met als doel om, in transformatieontwikkelingen, tot een zo realistisch mogelijke vaststelling te komen van het aantal parkeerplaatsen dat toebehoort tot de huidige functie(s) van een gebouw. Parkeerplaatsen kunnen alleen worden gesaldeerd als deze binnen het bouwplan in stand worden gelaten.

Binnen de salderingsregeling wordt eerst, indien hier sprake van is, het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld wat toebehoort tot de huidige functies. Dit zijn bijvoorbeeld parkeerplaatsen gelegen op een afgesloten parkeerterrein bij het gebouw. Vervolgens wordt, indien hier sprake van is, het aantal openbare parkeerplaatsen vastgesteld wat in gebruik is genomen door de doelgroepen die horen bij de huidige functie(s) van het gebouw. Hiervoor wordt in eerste instantie teruggegrepen op de autoparkeernormen die bij de oprichting van de huidige functie(s) zijn gehanteerd. Indien dit naar het oordeel van het college niet redelijkerwijs mogelijk is, dan wordt het aantal openbare parkeerplaatsen dat kan worden gesaldeerd bepaald op basis van een parkeeronderzoek. Dit parkeeronderzoek moet uitsluitend geven over de parkeervraag van de huidige functie(s). In het tweede lid is een bepaling opgenomen die voorziet in de situatie waarin, naar het oordeel van het college, het toepassen van de beschreven salderingsregeling niet redelijkerwijs mogelijk is.

Artikel 2:4 Bepaling van de maatgevende autoparkeervraag

Op de (gereduceerde) normatieve autoparkeervraag van een bouwplan kunnen in een parkeerbalans aanwezigheidspercentages worden toegepast waarmee het effect van dubbelgebruik wordt berekend. In Bijlage 3 zijn per type functie aanwezigheidspercentages opgenomen. Bij het opstellen van een parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd die het beste aansluiten bij de eigenschappen van de geplande functie(s). Dubbelgebruik is van toepassing op bouwplannen waarin enkel woonfuncties worden gerealiseerd, waarbij een ruimtelijke reservering wordt geëist als

risicobeheersmaatregel voor een potentiële conflictsituatie tussen de parkeervraag van bewoners en de bezoekersparkeervraag op het maatgevende dagdeel.

Artikel 2:5 Kwaliteitseisen autoparkeren

Om de bruikbaarheid en kwaliteit van nieuwe autoparkeerplaatsen te kunnen waarborgen, dienen deze te voldoen aan bepaalde eisen. Autoparkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen, tellen niet mee in het voldoen aan de autoparkeereis. Voor parkeergarages en parkeerterreinen geldt de NEN 2443 ontwerprichtlijn (of diens opvolgers). Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte gelden de eisen die volgen uit het ASVV 2021 (of diens opvolgers). Beide publicaties worden onder licentie verstrekt door NEN en CROW. Indien een aanvrager niet kan beschikken over de benodigde publicatie(s) dient hier contact over opgenomen te worden met de gemeente Ridderkerk.

Het ASVV bevat richtlijnen voor de maatvoering van parkeerplaatsen. Het college past deze richtlijnen toe voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Voor de maatvoering van parkeerplaatsen geldt bij haaksparkeren een parkeervakbreedte van 2,50 meter en een lengte van 5,00 meter. Bij overstek bij haaksparkeren mag de lengte 0,50 meter korter zijn, de rijbaan is bij haaksparkeren tenminste 6,00 meter breed. Voor langsparkeren geldt een parkeervakbreedte van ten minste 2,00 meter en een lengte van 6,00 meter. In plaats van reguliere verharding stimuleert het college initiatiefnemers om te kiezen voor een klimaat adaptieve inrichting van parkeerplaatsen (bijvoorbeeld door toepassing van waterdoorlatende grastegels).

De NEN 2443 schrijft, afhankelijk van de breedte van de parkeerweg, voor stallingsgarages (een parkeergarage die uitsluitend wordt gebruikt door vaste gebruikers zoals bewoners of werknemers) een minimale parkeervakbreedte van 2,35 meter voor. Om de kwaliteit en bruikbaarheid van een nieuw te realiseren stallingsgarage te optimaliseren, geldt in alle gevallen een minimaal benodigde parkeervakbreedte van 2,50 meter.

Artikel 2:6 Gehandicaptenparkeren

In dit artikel zijn de eisen voor de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen opgenomen. De eisen zijn per type functie verschillend. Per type functie is vastgelegd vanaf hoeveel parkeerplaatsen de aanleg van tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats is vereist, voor welk aandeel van de parkeereis de eis geldt en op welke loopafstand de gehandicaptenparkeerplaats(en) maximaal mogen zijn gelegen. Voor de maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats geldt bij haaks- en langsparkeren een minimum parkeervakbreedte van 3,50 meter.

Artikel 2:7 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen in Nederland neemt gestaag toe. Het is van belang dat in een bouwplan voldoende laadinfrastructuur wordt aangebracht en voorbereidingen worden getroffen om indien nodig het aantal oplaadpunten in de toekomst te kunnen vergroten. Zoals opgenomen in de Laadvisie Ridderkerk² hanteert de gemeente Ridderkerk de eisen die volgen uit het Bouwbesluit 2012. Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet (verwacht per 1 januari 2024) worden deze eisen beleidsneutraal omgezet in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). In deze nota zijn in aanvulling op het bouwbesluit drie eisen opgenomen die onderdeel uitmaken van het Bbl. De enige toegestane laadtechnieken zijn 'mode drie' en 'mode vier' of daaraan gelijk te stellen of betere technieken. Bij mode drie wordt gebruik gemaakt van wisselstroom die door middel van een omvormer in de auto wordt omgezet tot gelijkstroom, bij mode vier wordt geladen met gelijkstroom.

² Bron: Laadvisie Ridderkerk, geldend vanaf 27 oktober 2021.

Artikel 2:8 Laden en lossen van goederen en het in- en uitstappen van personen

Het is van belang dat in bouwplannen waarin sprake is van een structurele toe- en afvoer van goederen en/of het in- en uitstappen van personen voorzieningen worden getroffen zodat deze activiteiten op een veilige manier kunnen plaatsvinden.

Artikel 2:9 Voorzien in de autoparkeereis

De autoparkeereis van een bouwplan dient in beginsel op eigen terrein te worden gefaciliteerd. Als dit om redenen (bijvoorbeeld ruimtelijk of financieel) niet mogelijk blijkt te zijn, kan (het resterende gedeelte van) de parkeereis op privaat terrein worden gefaciliteerd. Dit zijn parkeervoorzieningen (terreinen of garages) die niet in eigendom zijn van de initiatiefnemer, waarvoor geldt dat de initiatiefnemer een overeenkomst kan afsluiten voor het kopen of huren van parkeerplaatsen. Het college stelt eisen aan deze oplossing om de beschikbaarheid en bruikbaarheid van de parkeerplaatsen te kunnen waarborgen. Als hiermee de parkeereis nog niet volledig is gefaciliteerd, dan bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen.

In dit artikel zijn eisen opgenomen waarmee is gewaarborgd dat de bestaande parkeerdruk door de initiatiefnemer op de juiste manier in kaart is gebracht. Als de gemeente Ridderkerk beschikt over actuele parkeerdrukgegevens, dan moet de initiatiefnemer gebruik maken van deze gegevens. Als blijkt dat deze gegevens onvolledig en/of gedateerd zijn, dan moet de initiatiefnemer zelf een parkeeronderzoek laten uitvoeren. De afwenteling van de parkeervraag van het bouwplan richting de openbare ruimte mag niet leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk. In de eindsituatie mag de parkeerdruk overdag maximaal 85% bedragen en in de avond en nacht maximaal 90%. Als de bestaande parkeerdruk hoger is dan deze waarden, dan is afwenteling niet mogelijk. Als hiermee de parkeereis nog niet volledig is gefaciliteerd, dan kan met instemming van het college onderzocht worden of er ten behoeve van het bouwplan extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen worden aangelegd.

3.3 Hoofdstuk 3: fietsparkeren

Artikel 3:1 Bepaling van de fietsparkeereis

De fietsparkeereis is het uiteindelijke aantal toe te voegen fietsparkeerplaatsen ten behoeve van de ruimtelijke activiteit. De parkeereis wordt bepaald door achtereenvolgens drie stappen te doorlopen. De normatieve fietsparkeervraag van ieder bouwplan wordt berekend op basis van de fietsparkeernormen in Bijlage 6. Vervolgens wordt, indien het bouwplan een transformatieontwikkeling betreft, beoordeeld of de salderingsregeling van toepassing is. Ditzelfde geldt voor de toepassing van aanwezigheidspercentages en de mogelijkheid om fietsparkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Bij woningbouwprojecten wordt als eerste een extra stap doorlopen. Bij het bepalen van de parkeereis wordt bepaald of er een gemeenschappelijke berging is en/of er per woning een berging is. Als de totale afmeting van deze (gemeenschappelijke) bergingen voldoende is om de parkeereis op te vangen dan hoeft de parkeereis niet verder doorgerekend te worden. Voorbeeld. Er worden 10 woningen gerealiseerd met een fietsparkeereis van 4 fietsparkeerplaatsen per woning. Per woning is een berging van 7,5 m². Waar 3 fietsen in kunnen staan. Bij de woningen is een gemeenschappelijke berging van 25 m². Hier passen 10 fietsen in. De totale fietsparkeervraag (40 fietsen) wordt dan niet verder doorgerekend, want de fietsparkeervraag en het -aanbod zijn in overeenstemming met elkaar.

Artikel 3:2 Kwaliteitseisen fietsparkeren

In deze nota gelden kwaliteitseisen om de kwaliteit en bruikbaarheid van nieuwe fietsparkeerplaatsen te kunnen waarborgen. Fietsparkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen, tellen niet mee in het faciliteren van de fietsparkeereis. Als er voor een bouwplan nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd, dan gebeurt dit in beginsel in de vorm van fietsnietjes.

1. Fietsparkeerplaatsen die worden aangelegd of beschikbaar worden gesteld om te voorzien in de fietsparkeereis dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen fietsparkeren (Bijlage 7).
2. In woningbouwontwikkelingen kan op basis van gelijkwaardigheid een gemeenschappelijke fietsenberging worden toegepast.
3. Het realiseren van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte gebeurt in beginsel in de vorm van fietsnietjes

Artikel 3:3 Voorzien in de fietsparkeereis

Op eigen terrein dient te worden voorzien in de fietsparkeervraag van vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners of werknemers). Ditzelfde geldt voor de bezoekersparkeervraag, waarbij geldt dat als dit om redenen niet mogelijk blijkt te zijn, maximaal 10% van deze parkeervraag in de openbare ruimte kan worden gefaciliteerd. De in het vierde lid bedoelde loopafstanden (Bijlage 5) worden bij fietsparkeren gehanteerd als richtlijnen.

Artikel 3:4 De fietsparkeereis voldoet niet aan de functie

In de fietsparkeernormen staan de meeste functies genoemd. Toch kan het voorkomen dat voor sommige functies in een bouwplan er van de standaardnormen afgeweken moet worden. In dat geval is maatwerk noodzakelijk. Dit is bijvoorbeeld noodzakelijk bij een verzorgingstehuis voor demente ouderen. Zij zullen namelijk niet meer fietsen. De fietsparkeereis geldt dan alleen voor het personeel. Gemotiveerd en met toestemming van de gemeente Ridderkerk, mag in dit geval van de standaardnorm afgeweken worden. Bij het vaststellen van het bouwplan door het bevoegd gezag, wordt de motivatie toegevoegd en vastgesteld.

3.5 Hoofdstuk 4: overgangs- en slotbepalingen

Artikel 4:1 Overgangsrecht

Ruimtelijke activiteiten kunnen een lange doorlooptijd hebben. Een overgangsrecht is van belang om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden aan initiatiefnemers en belanghebbenden. Het overgangsrecht is van toepassing op bouwplannen waarvoor vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregels een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend. Voor deze bouwplannen geldt dat getoetst wordt aan de parkeernormen die in de aanvraag zijn opgenomen, tenzij toepassing van deze beleidsregels voor de initiatiefnemer gunstiger is.

4. Wijze van berekenen

In dit hoofdstuk wordt aan de hand van rekenvoorbeelden een toelichting gegeven op de wijze waarop auto- en fietsparkeereis moet worden bepaald.

4.1 Rolverdeling

Achter ieder bouwplan dat in Ridderkerk plaatsvindt staat een initiatiefnemer. Dit kan een lokale ondernemer zijn die zijn winkelpand wil uitbreiden of een projectontwikkelaar die een omvangrijk appartementencomplex wil ontwikkelen. Voor ieder bouwplan geldt hetzelfde uitgangspunt. De verantwoordelijkheid om het auto- en fietsparkeren op een goede, toekomstbestendige manier op te lossen, ligt primair bij de initiatiefnemer. De gemeente Ridderkerk heeft een toetsende rol en beoordeelt of de bedachte mobiliteits- en parkeeroplossingen in lijn liggen met de doelstellingen van Ridderkerk.

De initiatiefnemer

Met de initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit wordt de partij bedoeld die betrokken is bij de aanvraag van de omgevingsvergunning. De initiatiefnemer levert alle relevante gegevens van het bouwplan aan bij de gemeente Ridderkerk: het ruimtelijk programma (het aantal woningen, de oppervlakten van geplande functies), de parkeerbalans, mogelijke overeenkomsten met private partijen die gesloten zijn voor het oplossen van de parkeereis. Deze gegevens zijn nodig om te kunnen toetsen of de initiatiefnemer voor het parkeren van auto's en fietsen voldoende ruimte heeft aangebracht.

De aard en omvang van een ruimtelijke activiteit is van invloed op de werking en complexiteit van parkeernormen. De parkeerbalans voor een kleinschalig bouwplan zoals een woningsplitsing is relatief compact en overzichtelijk. De gemeente Ridderkerk adviseert initiatiefnemers van meer grootschalige bouwplannen en gebiedsontwikkelingen om een deskundige in te schakelen die zorgt voor een correcte toepassing van de parkeernormen en rekenregels zoals opgenomen in deze nota.

4.2 Toelichting bij rekenvoorbeelden

In dit hoofdstuk zijn achtereenvolgens twee rekenvoorbeelden uitgewerkt waarin de beleidsregels uit hoofdstuk 2 worden toegepast. Het eerste rekenvoorbeeld, uitgewerkt in paragraaf 4.3, is gericht op een kleinschalig en relatief eenvoudig bouwplan. In het tweede rekenvoorbeeld komen alle stappen aan bod die in een bouwplan van toepassing kunnen zijn op het bepalen van de auto- en fietsparkeereis.

4.3 Rekenvoorbeeld 1

De relevante gegevens

Het bouwplan in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in het gebied 'Schil'. In het bouwplan worden de volgende functies gerealiseerd (tussen haakjes is de benaming van de functie opgenomen voor fietsparkeren).

- 20 woningen: appartement, van 101 t/m 160 m² (woning, groter dan 101 m²);
- 30 woningen: sociaal huur, liberalisatiegrens (woning, tussen 61 en 100 m²);

Stap 1: de normatieve auto- en fietsparkeervraag berekenen

In de onderstaande tabel is de normatieve auto- en fietsparkeervraag berekend van het programma dat in dit bouwplan wordt gerealiseerd. In de tabel is de auto- en fietsparkeervraag van bewoners en bezoekers van bewoners gesplitst en apart berekend.

Functie	Aantal/omvang	Parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Autoparkeren			
Appartement, van 101 t/m 160 m ²	20	1,3 per woning	26 parkeerplaatsen
Sociaal huur, liberalisatiegrens	30	1,0 per woning	30 parkeerplaatsen
Bezoekers van bewoners	50	0,2 per woning	10 parkeerplaatsen
<i>Totaal</i>	-	-	<i>66 autoparkeerplaatsen</i>
Fietsparkeren			
Woning, groter dan 101 m ²	20	5,0 per woning	100 parkeerplaatsen
Woning, tussen 61 en 100 m ²	30	4,0 per woning	120 parkeerplaatsen
Bezoekers van bewoners	50	0,5 per woning	25 parkeerplaatsen
<i>Totaal</i>	-	-	<i>245 fietsparkeerplaatsen</i>

Tabel 1 De normatieve auto- en fietsparkeervraag berekenen.

Stap 2: reductie van de autoparkeervraag

Op het bouwplan is de reductie als gevolg van ligging nabij een halte van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) van toepassing. In de onderstaande tabel is de bijbehorende reductie op de autoparkeervraag bepaald (= normatieve autoparkeervraag * 0,9).

Functie	Normatieve autoparkeervraag	Normatieve autoparkeervraag inclusief 10% HOV reductie
Appartement, van 101 t/m 160 m ²	26 parkeerplaatsen	23,4 parkeerplaatsen
Sociaal huur, liberalisatiegrens	30 parkeerplaatsen	27 parkeerplaatsen
Bezoekers van bewoners	10 parkeerplaatsen	9 parkeerplaatsen
<i>Totaal</i>	<i>66 parkeerplaatsen</i>	<i>59,4 parkeerplaatsen</i>

Tabel 2 Bepaling HOV reductie.

Stap 3: salderingsregeling

De salderingsregeling is enkel van toepassing op transformatieontwikkelingen. Omdat het bouwplan geen transformatieontwikkeling betreft, is de salderingsregeling niet van toepassing.

Stap 4: bepaling van maatgevende auto- en fietsparkeervraag

In het bouwplan worden enkel woonfuncties gerealiseerd. In deze beleidsregels is bepaald dat aanwezigheidspercentages van toepassing zijn op dergelijke bouwplannen, waarbij het verschil in parkeerplaatsen tussen de normatieve- en maatgevende autoparkeervraag moet zijn aangewezen in de vorm van een ruimtelijke reservering. In de onderstaande tabel zijn aanwezigheidspercentages toegepast op de gereduceerde normatieve autoparkeervraag. Op basis hiervan wordt vastgesteld dat de werkdagavond het maatgevende dagdeel is, op dit moment zijn afgerond 53 parkeerplaatsen benodigd. Conform deze beleidsregels geldt deze uitkomst als de autoparkeereis van het bouwplan, waarbij een ruimtelijke reservering moet worden aangebracht op basis van het verschil tussen de gereduceerde normatieve autoparkeervraag en de maatgevende parkeervraag (59 - 53 = 6 parkeerplaatsen).

	Normatief na reductie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Aanwezigheidspercentage bewoners	-	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Aanwezigheidspercentage bezoekers	-	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Bewonersparkeervraag	9	25,2	25,2	45,4	40,3	50,4	30,2	40,3	35,3
Bezoekersparkeervraag	50,4	0,9	1,8	7,2	6,3	0	5,4	9	6,3
Totaal	59,4	26,1	27,0	52,6	46,6	50,4	35,6	49,3	41,6

Tabel 3 Bepaling maatgevende autoparkeervraag.

Stap 5: voorzien in de auto- en fietsparkeereis

De auto- en fietsparkeereis van het bouwplan wordt door de initiatiefnemer volledig op eigen terrein gefaciliteerd.

4.4 Rekenvoorbeeld 2

De relevante gegevens

Het bouwplan in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in het gebied 'Schil'. In het bouwplan worden de volgende functies gerealiseerd (tussen haakjes is de benaming van de functie opgenomen voor fietsparkeren).

- 20 woningen: appartement, van 101 t/m 160 m² (woning, groter dan 101 m²);
- 30 woningen: sociaal huur, liberalisatiegrens (woning, tussen 61 en 100 m²);
- 1.000 m² buurtsupermarkt (supermarkt);
- 1.500 m² kantoor zonder baliefunctie (kantoor (personeel)).

Naast de toe te voegen nieuwe functies verdwijnt een bestaande functie: dit is een café met een oppervlakte van 200 m² bvo. De parkeervraag van deze functie wordt in stap 3 gesaldeerd.

Stap 1: de normatieve auto- en fietsparkeervraag berekenen

In de onderstaande tabel is de normatieve auto- en fietsparkeervraag berekend van het programma dat in dit bouwplan wordt gerealiseerd. In de tabel is bij het autoparkeren de parkeervraag van bewoners en bezoekers van bewoners gesplitst en apart berekend. Voor fietsparkeren geldt dat de parkeernorm voor een supermarkt uit 93% bezoekers bestaat en uit 7% vaste gebruikers. Deze percentages zijn afgerond toegepast op de fietsparkeernorm van 1,6.

Functie	Aantal/omvang	Parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Autoparkeren			
Appartement, van 101 t/m 160 m ²	20	1,3 per woning	26 parkeerplaatsen
Sociaal huur, liberalisatiegrens	30	1,0 per woning	30 parkeerplaatsen
Bezoekers van bewoners	50	0,2 per woning	10 parkeerplaatsen
Buurtsupermarkt	1.000 m ²	2,7 per 100 m ² bvo	27 parkeerplaatsen
Kantoor zonder baliefunctie	1.500 m ²	1,6 per 100 m ² bvo	24 parkeerplaatsen
<i>Totaal</i>	-	-	<i>117 autoparkeerplaatsen</i>
Fietsparkeren			
Woning, groter dan 101 m ²	20	5,0 per woning	100 parkeerplaatsen
Woning, tussen 61 en 100 m ²	30	4,0 per woning	120 parkeerplaatsen
Bezoekers van bewoners	50	0,5 per woning	25 parkeerplaatsen
Supermarkt (personeel)	1.000 m ²	0,1 per 100 m ² bvo (7%)	1 parkeerplaats

Supermarkt (bezoekers)	1.000 m ²	1,5 per 100 m ² bvo (93%)	15 parkeerplaatsen
Kantoor (personeel)	1.500 m ²	1,3 per 100 m ² bvo	19,5 parkeerplaatsen
Totaal	-	-	280,5 fietsparkeerplaatsen

Tabel 4 De normatieve auto- en fietsparkeervraag berekenen.

Stap 2: reductie van de autoparkeervraag

In deze stap zijn de twee mogelijke reducties op de autoparkeervraag uitgewerkt. De reducties zijn gecombineerd waarbij de HOV reductie toegepast is voor de reductie als gevolg van de inzet van één of meerdere deelauto's.

Reductie 1: HOV reductie

Op het bouwplan is de reductie als gevolg van ligging nabij een halte van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) van toepassing. In de onderstaande tabel is de bijbehorende reductie op de autoparkeervraag bepaald.

Functie	Normatieve autoparkeervraag	Normatieve autoparkeervraag inclusief 10% HOV reductie
Appartement, van 101 t/m 160 m ²	26 parkeerplaatsen	23,4 parkeerplaatsen
Sociaal huur, liberalisatiegrens	30 parkeerplaatsen	27 parkeerplaatsen
Bezoekers van bewoners	10 parkeerplaatsen	9 parkeerplaatsen
Buurtsupermarkt	27 parkeerplaatsen	24,3 parkeerplaatsen
Kantoor zonder baliefunctie	24 parkeerplaatsen	21,6 parkeerplaatsen
Totaal	117 parkeerplaatsen	105,3 parkeerplaatsen

Tabel 5 Bepaling HOV reductie.

Reductie 2: reductie inzet deelauto's

De inzet van deelauto's kan alleen leiden tot een reductie van de parkeervraag van bewoners (maximaal 20% van de totale bewonersparkeervraag). Voor de bezoekersparkeervraag geldt deze reductie niet. Na de HOV correctie, bedraagt de bewonersparkeervraag 50,4 parkeerplaatsen. Dit betekent dat van die parkeervraag ($50,4 * 0,20 =$) 10,1 parkeerplaatsen theoretisch gezien kunnen worden ingevuld met deelauto's. Op basis hiervan kiest de initiatiefnemer voor het inzetten van twee deelauto's, hiermee worden praktisch acht parkeerplaatsen ingevuld. Er dient een extra ruimte reservering van 25% geplaatst te worden, wat in dit geval neer komt op 2 extra parkeerplekken. In de onderstaande tabel is opgenomen wat hiervan per dagdeel het effect is op de bewonersparkeervraag.

	Normatief	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Aanwezigheidspercentage bewoners	-	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Reductie deelauto's	-8	-4	-4	-7,2	-6,4	-8	-4,8	-6,4	-5,6
Parkeerplaatsen deelauto's	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Totaal reductie parkeervraag	-6	-2	-2	-5,2	-4,4	-6	-2,8	-4,4	-3,6

Tabel 6 Reductie inzet deelauto's.

Stap 3: salderingsregeling

Zoals beschreven verdwijnt als gevolg van het bouwplan een bestaand café. Dit betekent dat de salderingsregeling van toepassing is. Onderstaand is de salderingsregeling uitgewerkt.

1. Vaststelling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij het café zijn twee parkeerplaatsen op eigen terrein gelegen. Deze parkeerplaatsen worden gesaldeerd onder de voorwaarde dat ze binnen het bouwplan in stand worden gelaten.

2. Vaststelling van het aantal openbare parkeerplaatsen

Het laatst vergunde gebruik is niet langer dan vijf jaar geleden. Dit betekent dat het salderen van openbare parkeerplaatsen van toepassing is. Omdat de oprichting van het café tientallen jaren in het verleden ligt, is salderen op basis van de destijds gehanteerde autoparkeernormen niet mogelijk. Om deze reden vindt een parkeeronderzoek plaats waarmee de huidige parkeervraag van het café wordt bepaald. Het onderzoek wordt uitgevoerd op de zaterdagmiddag- en avond (de maatgevende dagdelen voor horecafuncties). Op basis van dit onderzoek wordt vastgesteld dat het café leidt tot een parkeervraag van maximaal 8 parkeerplaatsen.

Scenario: uitvoering parkeeronderzoek is niet mogelijk

In de bovenstaande situatie is het uitvoeren van een parkeeronderzoek mogelijk (omdat het café nog geopend is en tot een parkeervraag leidt). Dit zou niet mogelijk zijn als het café haar activiteiten al heeft beëindigd. In dit geval wordt het aantal parkeerplaatsen dat toebehoort tot het café bepaald op basis van de vigerende autoparkeernormen (in het gebied Schil bedraagt de parkeernorm voor een café 5,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo). De oppervlakte van het café bedraagt 200 m² bvo. Het aantal openbare parkeerplaatsen dat kan worden gesaldeerd bedraagt daarmee 10 (= 200/100 * 5,0). Dit is een normatieve parkeervraag die omgerekend dient te worden naar een parkeervraag per dagdeel (zie Tabel 7).

Stap 4: bepaling van maatgevende auto- en fietsparkeervraag

In de onderstaande tabel is de maatgevende auto- en fietsparkeervraag bepaald. In de tabel is de parkeervraag van het bestaande café gesaldeerd op basis van de vigerende autoparkeernorm die geldt voor deze functie. Zoals opgenomen in de tabel zijn er voor het bouwplan afgerond 57 autoparkeerplaatsen en 225 fietsparkeerplaatsen benodigd.

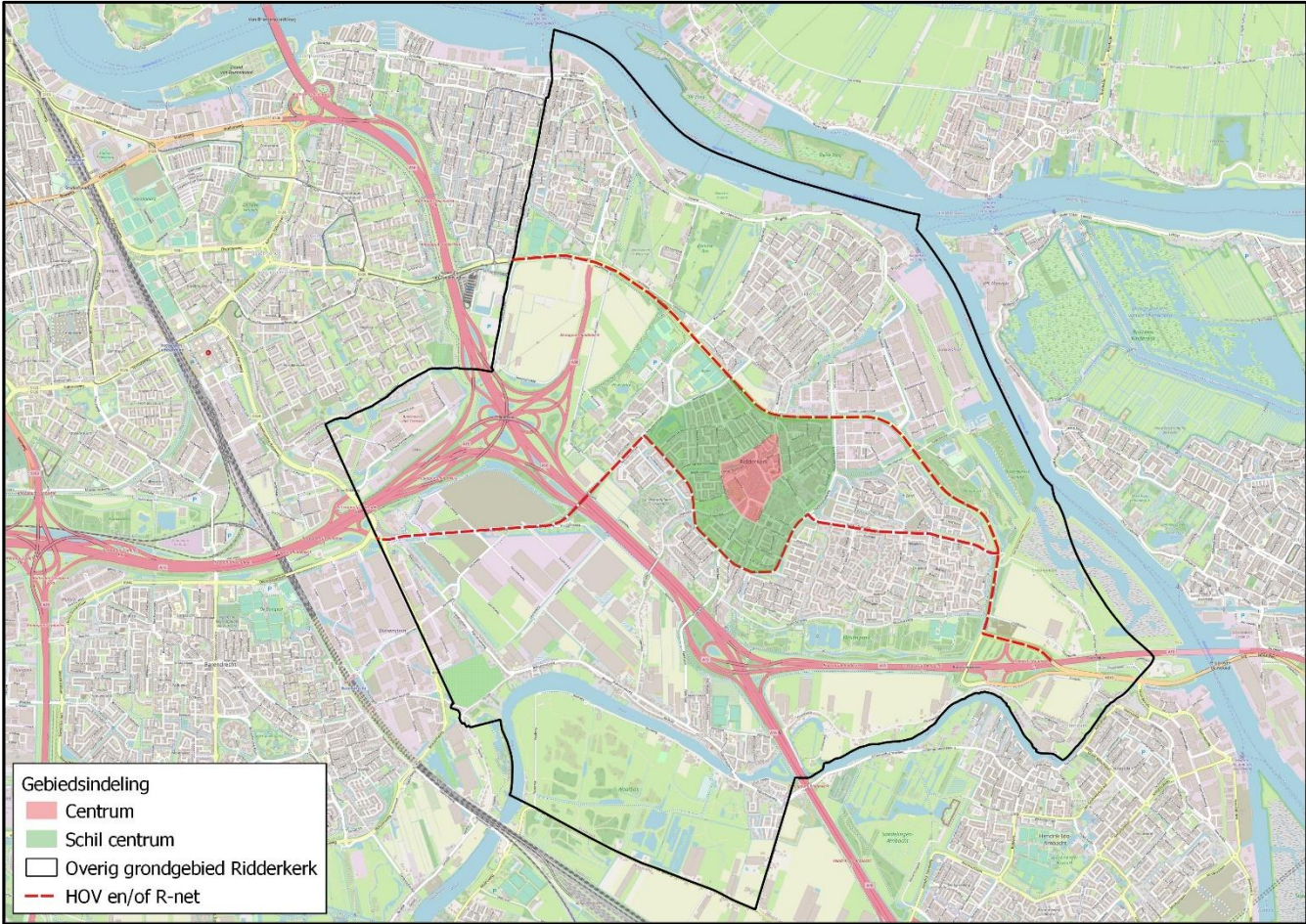
	Normatief na reductie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Aanwezigheidspercentage bewoners	-	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Aanwezigheidspercentage bezoekers	-	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Aanwezigheidspercentage supermarkt	-	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	75%
Aanwezigheidspercentage kantoor/bedrijven	-	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Aanwezigheidspercentage horeca	-	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
Autoparkeren									
Bewonersparkeervraag	50,4	25,2	25,2	45,4	40,3	50,4	30,2	40,3	35,3
Bezoekersparkeervraag	9,0	0,9	1,8	7,2	6,3	0,0	5,4	9,0	6,3
Buurtsupermarkt	24,3	7,3	14,6	9,7	19,4	0,0	24,3	9,7	18,2
Kantoor zonder baliefunctie	21,6	21,6	21,6	1,1	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Reductie inzet deelauto's	-6	-2	-2	-5,2	-4,4	-6	-2,8	-4,4	-3,6
Reductie salderingsregeling	-10	-3	-4	-9	-8	0	-7,5	-10	-5
Totaal	89,3	50,0	57,2	49,2	54,7	44,4	49,6	44,6	51,2
Fietsparkeren									
Bewonersparkeervraag	220,0	110,0	110,0	198,0	176,0	220,0	132,0	176,0	154,0
Bezoekersparkeervraag	25,0	2,5	5,0	20,0	17,5	0,0	15,0	25,0	17,5
Supermarkt	16,0	4,8	9,6	6,4	12,8	0,0	16,0	6,4	12,0
Kantoor	19,5	19,5	19,5	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	280,5	136,8	144,1	225,4	207,3	220,0	163,0	207,4	183,5

Tabel 7 Bepaling van de maatgevende auto- en fietsparkeervraag.

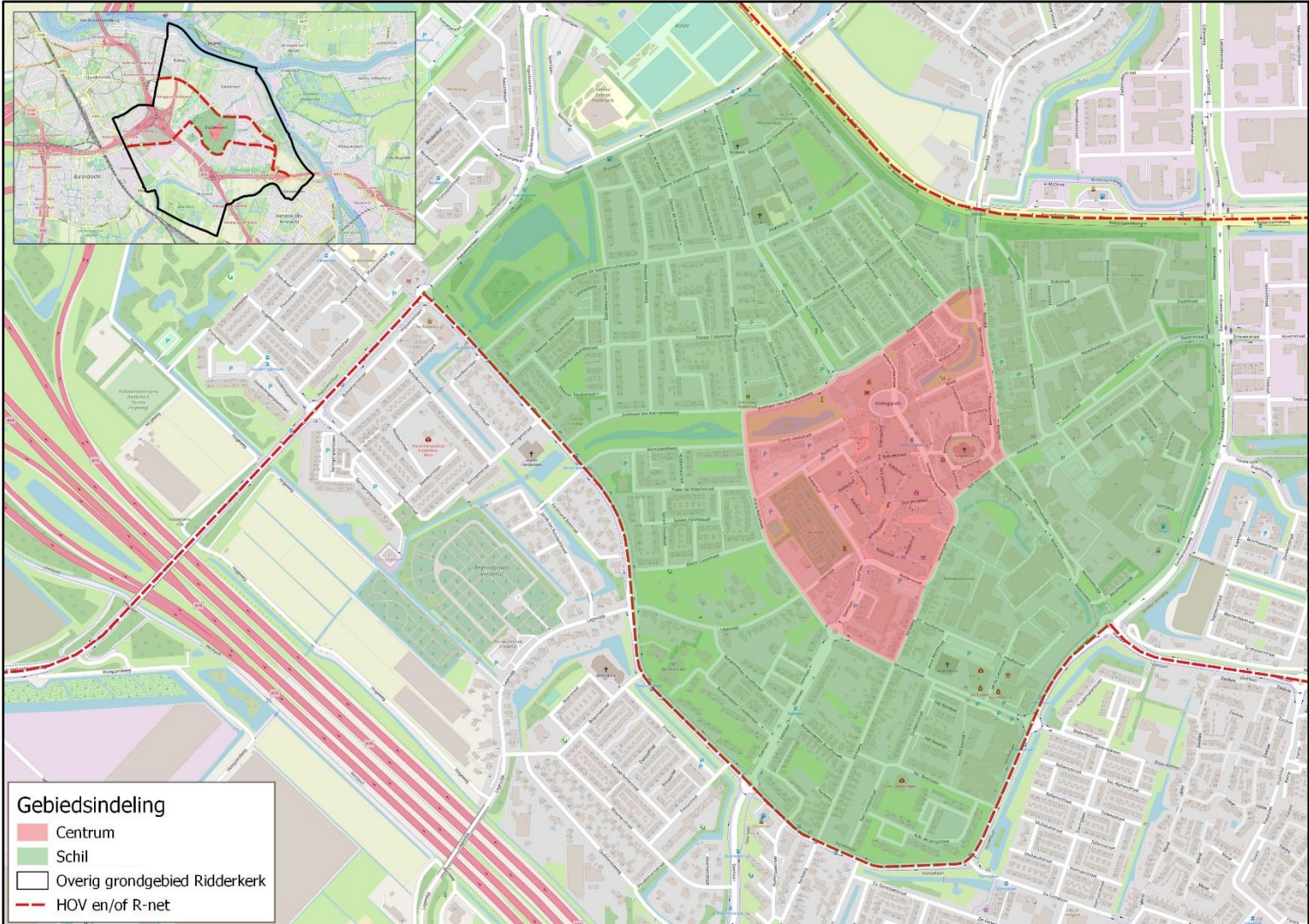
Stap 5: voorzien in de auto- en fietsparkeereis

De fietsparkeereis van 225 fietsparkeerplaatsen wordt op eigen terrein gefaciliteerd door de bouw van een gemeenschappelijke fietsenstalling. Voor het faciliteren van de autoparkeereis kan de initiatiefnemer 40 parkeerplaatsen op eigen terrein aanleggen. Om de resterende parkeervraag (17) te faciliteren sluit de initiatiefnemer een overeenkomst met de eigenaar van een nabijgelegen privaat parkeerterrein. De initiatiefnemer huurt hier 15 parkeerplaatsen. Voor de resterende parkeervraag (2) kan gebruik worden gemaakt van restcapaciteit in de openbare ruimte.

Bijlage 1 Gebiedsindeling auto (inclusief HOV en R-net)



Uitsnede Centrum en Schil



Bijlage 2 Autoparkeernormen

Hoofdgroep: wonen

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk
Woning, koop, vrijstaand	Per woning	1,6	1,8	2,1
Woning, koop, twee-onder-een kap	Per woning	1,5	1,7	2,0
Woning, koop, tussen/hoek	Per woning	1,4	1,6	1,8
Woning, huur, tussen/hoek, groter dan 101 m ²	Per woning	1,4	1,6	1,8
Woning, huur, tussen/hoek, kleiner dan en/of gelijk aan 100 m ²	Per woning	1,3	1,4	1,6
Appartement, koop/huur, groter en/of gelijk aan 161 m ²	Per woning	1,4	1,6	1,9
Appartement, koop/huur, van 101 t/m 160 m ²	Per woning	1,3	1,5	1,7
Appartement, koop/huur, van 61 t/m 100 m ²	Per woning	1,2	1,3	1,5
Appartement, koop/huur, kleiner en/of gelijk aan 60 m ²	Per woning	1,0	1,1	1,3
Sociale huur, liberalisatiegrens	Per woning	1,1	1,2	1,3
Sociale huur, 1e aftoppingsgrens	Per woning	0,9	1,1	1,2
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,5	0,55	0,65
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	Per kamer	0,25	0,25	0,25
Koop, kleine eenpersoonswoning/tiny house, kleiner en/of gelijk aan 30 m ²	Per woning	0,5	0,55	0,65
Geclusterd wonen (voorheen serviceflat/aanleunwoning)	Per woning	0,6	0,9	1,1

- De opgenomen parkeernormen zijn inclusief de geldende bezoekersparkeernorm. Deze bezoekersparkeernormen zijn: in de gebieden Centrum en Schil 0,2 parkeerplaats per woning en in het gebied overig grondgebied Ridderkerk 0,3 parkeerplaats per woning.
- Voor de functies *kamerverhuur zelfstandig en onzelfstandig* geldt in heel Ridderkerk een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per kamer.
- Voor de functie *geclusterd wonen* geldt in heel Ridderkerk een bezoekersnorm van 0,1 parkeerplaats per woning.
- De huurprijsklassen voor sociale huur worden jaarlijks door de Rijksoverheid vastgesteld.

- Bij woningen waarvoor de specifieke functie zorgwoningen/woningen voor senioren zijn, mag een correctiefactor toegepast worden van 0,3 per woning. De ervaring leert dat het autobezit en -gebruik bij (oudere) senioren die woonachtig zijn in zorgwoningen minimaal is.
- Voor zorginstelling voor intramurale zorg (verpleeg- en verzorgingstehuis) zie normen hoofdgroep 'Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen'.

Hoofdgroep: werken

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	1,2	1,6	1,7	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m ² bvo	1,6	1,9	2,3	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	1,4	1,8	2,2	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	0,7	0,8	1,0	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	1,1	1,4	1,6	5%

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	1,9	2,7	3,4	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m ² bvo	3,3	4,3	5,2	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m ² bvo	5,9	6,8	7,7	84%
Groothandel specialist	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,7	5,9	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	6,4	6,4	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	Per 100 m ² bvo	3,4	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m ² bvo	1,9	3,1	3,7	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,7	4,5	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,3	5,1	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,8	5,7	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,2	6,3	85%

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,8	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,9	2,3	93%
Winkelboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,5	4,0	94%
Outletcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	8,8	9,6	94%
Bouwmart	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,8	2,3	87%
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,3	2,6	89%
Groencentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,3	2,6	89%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	0,5	0,8	1,1	97%
Museum	Per 100 m ² bvo	0,4	0,6	1,0	95%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	3,2	7,9	11,0	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	2,6	5,2	7,7	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m ² bvo	7,3	7,9	9,8	87%
Musicaltheater	Per 100 m ² bvo	2,9	3,4	3,9	86%
Casino	Per 100 m ² bvo	5,7	6,1	6,5	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,6	2,2	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,9	1,1	1,4	87%
Dansstudio	Per 100 m ² bvo	1,5	3,8	5,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m ² bvo	1,4	3,4	4,7	87%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Fitnesscentrum	Per 100 m ² bvo	1,7	4,4	6,2	90%
Wellnesscentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	99%
Sauna, hammam	Per 100 m ² bvo	2,5	4,6	6,6	99%
Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,5	2,1	2,7	96%
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	1,1	1,9	2,7	94%
Tennishal	Per 100 m ² bvo	0,3	0,4	0,5	87%
Squashhal	Per 100 m ² bvo	1,6	2,4	2,7	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	10,7	11,5	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	10,1	12,9	99%
Zwemparadijs	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,0	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m ² bvo	1,2	1,4	1,7	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,1	2,4	98%
Ski- en snowboardhal	Per 100 m ² sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	2,4	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,6	0,6	0,6	99%
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	50,7	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	95,6	98%
Indoorspeeltuin, gemiddeld en kleiner	Per 100 m ² bvo	2,9	3,7	4,4	97%
Indoorspeeltuin, groot	Per 100 m ² bvo	3,5	4,3	5,3	98%
Indoorspeeltuin, zeer groot	Per 100 m ² bvo	3,7	4,6	5,5	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	2,9	3,7	4,4	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Dierenpark	Per ha. netto terrein	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,3	1,4	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,5	10,5	99%

Hoofdgroep: horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,6	91%
1* hotel	Per 10 kamers	0,4	0,8	2,3	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,4	2,2	3,9	80%
3* hotel	Per 10 kamers	2,0	3,1	4,7	77%
4* hotel	Per 10 kamers	3,2	4,9	6,8	73%
5* hotel	Per 10 kamers	5,0	7,6	10,1	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	5,0	5,0	6,0	90%
Restaurant	Per 100 m ² bvo	9,0	9,0	13,0	80%
Discotheek	Per 100 m ² bvo	6,1	12,3	18,4	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100 m ² bvo	4,0	5,5	7,5	99%

Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,1	2,5	3,0	57%
Apotheek	Per apotheek	2,3	2,8	3,2	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,3	1,5	1,8	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,6	2,0	2,4	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,6	1,9	2,2	55%
Ziekenhuis	Per 100 m² bvo	1,4	1,6	1,7	29%
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	97%
Begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	37%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,7	2,2	3,3	97%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	0,2	60%
Zorginstelling voor intramurale zorg (verpleeg- en verzorgingstehuis)	Per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	57%
Ziekenhuis	Per 100 m² bvo	1,4	1,6	1,7	29%
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	97%

- Bij geclusterd wonen (voorheen serviceflat/aanleunwoning), wonen mensen zelfstandig en betalen huur of hypotheek voor de woning. Er vindt (dagelijkse) zorgverlening plaats in de woning. Bij een zorginstelling voor intramurale zorg (verpleeg- en verzorgingstehuis) wordt de zorg door een instelling verleend. Bewoners wonen niet zelfstandig en de zorgverzekering betaalt (met soms een eigen bijdrage) kost en inwoning. In de hoofdgroep 'Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen' staan de parkeernormen voor de zorginstelling aangegeven.

Hoofdgroep: onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Kinderdagverblijf (exclusief Kiss & Ride)	Per 100 m² bvo	0,9	1,1	1,2	0%
Basisonderwijs (exclusief Kiss & Ride)	Per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,3	4,0	4,3	11%
ROC	Per 100 leerlingen	4,2	4,8	5,2	7%

Hoofdgroep: onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Overig grondgebied Ridderkerk	Percentage bezoekers
Hogeschool	Per 100 leerlingen	8,3	8,9	9,5	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	11,7	13,5	14,7	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	4,0	5,0	6,0	95%

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Wonen, bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Wonen, bezoekers van bewoners	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel*	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel**	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
Hotel	40%	50%	100%	100%	100%	60%	75%	40%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	75%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-culturele voorzieningen	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
Religiegebouw (kerk, moskee, synagoge, etc.)**	10%	30%	50%	50%	0%	30%	50%	0%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Zorginstelling voor intramurale zorg (Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning)	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis, patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis, medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

*Bij zondagsopenstelling gelden op zondagmiddag dezelfde aanwezigheidspercentages als zaterdagmiddag.

**Afhankelijk van het type religiegebouw kunnen afwijkende aanwezigheidspercentages gelden.

Bijlage 4 Omrekenfactoren eigen terrein

Type parkeervoorziening	Theoretische capaciteit	Berekeningsaantal	Toelichting
Enkele oprit zonder garage	1 parkeerplaats	0,8 parkeerplaats	Minimaal 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2 parkeerplaatsen	1,0 parkeerplaats	Minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2 parkeerplaatsen	2,0 parkeerplaatsen	Minimaal 6 meter diep en 5,5 meter breed
Dubbele oprit met garage	3 parkeerplaatsen	2,0 parkeerplaatsen	Minimaal 5 meter diep en 5,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1 parkeerplaats	0,6 parkeerplaats	Minimaal 5 meter diep
Garagebox (niet bij woning)	1 parkeerplaats	0,4 parkeerplaats	-
Garage met enkele oprit	2 parkeerplaatsen	1,5 parkeerplaatsen	Minimaal 5 meter diep
Garage met lange oprit	3 parkeerplaatsen	2,0 parkeerplaatsen	-

Bijlage 5 Maximale loopafstanden

De onderstaande loopafstanden gelden zowel voor vaste gebruikers (bewoners, werknemers) als voor bezoekers van functies.

Autoparkeren

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Centrum	200 meter	600 meter	300 meter
Schil	150 meter	400 meter	200 meter
Overig grondgebied Ridderkerk	150 meter	400 meter	100 meter

Fietsparkeren

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Ridderkerk	50 meter	75 meter	75 meter

Bijlage 6 Fietsparkeernormen

Hoofdgroep: wonen

Functie	Eenheid	Bewonersparkeernorm	Bezoekersparkeernorm
Woning, groter en/of gelijk aan 101 m ²	Per woning	5,0	0,5
Woning, van 61 t/m 100 m ²	Per woning	4,0	0,5
Woning, kleiner of gelijk aan 60 m ²	Per woning	3,0	0,5
Studentenhuis	Per kamer	1,0	0,5

Toelichting: één fietsparkeerplaats staat gelijk aan het ruimtegebruik (in bijvoorbeeld een stalling) van 2,5 m². Dit betekent dat, wanneer in een bouwplan bergingen worden gerealiseerd voor het faciliteren van de fietsparkeervraag, voor 5 fietsparkeerplaatsen een berging benodigd is van ten minste 12,5 m² (= 5 * 2,5).

Hoofdgroep: niet-wonen

Functie	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	1,3	n.v.t.
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	3,0	n.v.t.
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	1,5	94%
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	1,6	93%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,1	87%
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,1	89%
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,0	n.v.t.
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,5	n.v.t.
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3	n.v.t.
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2	n.v.t.
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	6,0	n.v.t.
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,4	n.v.t.

Hoofdgroep: niet-wonen

Functie	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	8,0	n.v.t.
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,6	n.v.t.
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4,0	n.v.t.
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2,0	n.v.t.
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,0	67%
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	1,0	n.v.t.
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,3	n.v.t.
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	20,0	60%
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,2	n.v.t.
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,3	n.v.t.
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	2,0	97%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	4,0	94%
Fitness	Per 100 m ² bvo	3,5	90%
Museum	Per 100 m ² bvo	0,5	95%
Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,4	96%
Sportveld	Per ha netto terrein	30,0	95%
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	2,2	94%
Stadion	Per 100 zitplaatsen	5,0	99%
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,0	99%
Theater	Per 100 zitplaatsen	13,0	87%
Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	15,0	97%
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	11,0	99%
Fastfoodrestaurant	Per 100 m ² bvo	8,0	90%
Restaurant/café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	3,0	80%

Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren en scootmobielen

Eisen voor toegankelijkheid

1. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
2. De stalling heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang 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.
3. 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.).
4. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
5. 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.
6. Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Eisen voor inrichting en bruikbaarheid

1. Een gemeenschappelijke fietsenstalling biedt ruimte voor de fietsparkeerplaatsen van maximaal 100 woningen.
2. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
3. Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (door het gebouw) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
4. 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.
5. Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
6. Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParKeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
7. De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
8. De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 650 mm breed.
9. De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 375 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag.

Eisen voor inrichting en bruikbaarheid

10. De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter.
11. De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - a. Minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
 - b. Minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
12. De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor scootmobielen, waarbij voor 1 scootmobiel wordt uitgegaan van een parkeerplaats met een lengte van 1400 mm en een breedte van 700 mm (inclusief benodigde manoeuvreerruimte betekent dit gemiddeld 3 m² per scootmobiel).
13. De benodigde ruimte voor het parkeren van scootmobielen is afhankelijk van het aantal woningen en wordt bepaald op basis van de volgende formule:
 - a. < 50 woningen: aantal woningen / 7 * 3 m²
 - b. 50 tot 100 woningen: aantal woningen / 9 * 3 m²
 - c. 100 tot 150 woningen: aantal woningen / 11 * 3 m²
 - d. 150 tot 200 woningen: aantal woningen / 13 * 3 m²
 - e. > 200 woningen: aantal woningen / 15 * 3 m²
14. De ruimten voor het parkeren van scootmobielen zijn (bij voorkeur) apart gesitueerd van ruimten voor het parkeren van fietsen.
15. Parkeerplaatsen voor scootmobielen zijn voorzien van een elektrische oplaadmogelijkheid.
16. 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.
17. De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
18. De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 1800 mm lang en 750 mm breed.