



---

gemeente  
**Schiedam**

gemeente Schiedam <b>team Ruimtelijke ontwikkeling en beleid</b>
Postbus 1501 3100 EA Schiedam
Stadskantoor Stadserf 1 3112 DZ Schiedam
T 14 010 W <a href="http://www.schiedam.nl">www.schiedam.nl</a>

## **Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017**

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Schiedam  
op 22 augustus 2017

## **Algemeen**

Ontwikkelingen in de stad, zowel door particuliere initiatieven als door die van de gemeente, kunnen er toe leiden dat de parkeerdruk stijgt. Dit omdat bijvoorbeeld een bestaande functie vergroot wordt of andere functies worden toegevoegd.

Om de stijging van de parkeerdruk te beperken, is er een standaardartikel opgenomen in de bestemmingsplannen van de gemeente Schiedam. Hoofddoel hiervan is dat de aanvrager van een (omgevings)vergunning er alles aan doet om een eventuele stijging van de parkeerdruk als gevolg van de omgevingsvergunning (de parkeereis) op eigen terrein te realiseren. Wanneer de aanvrager echter met gegronde redenen kan aantonen dat realisering van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, kan het college van B&W besluiten om af te wijken van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan geeft het college van B&W deze bevoegdheid en zij kunnen desgewenst daaraan voorwaarden verbinden. Deze voorwaarden kunnen betrekking hebben op het op alternatieve wijze voorzien in de parkeereis en/of op mobiliteitsmanagement in relatie tot de specifieke ruimtelijke locatie van het initiatief.

Het beleid biedt een richtlijn ten aanzien van ontwikkelingen waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar die wel een negatief effect op de parkeerdruk kunnen hebben. Over het algemeen zal dit deel van het beleid van toepassing zijn op initiatieven in de openbare ruimte van de gemeente zelf.

### **Toepassingsbereik**

Dit beleid is van toepassing op het gehele grondgebied van gemeente Schiedam en geldt voor alle ontwikkelingen, inclusief functiewijzigingen, waarvoor een omgevingsvergunning is vereist.

### **Doel van deze nota:**

De doelen van deze nota zijn:

1. concreet en eenduidig vastleggen hoe het standaardartikel uit het bestemmingsplan in de gemeente Schiedam wordt toegepast en
2. hoe omgegaan wordt met projecten in de openbare ruimte die een negatief effect hebben op de parkeerdruk.

Dit aan de hand van 4 vragen:

1. Hoe wordt de parkeereis berekend?
2. Wat wordt verstaan onder "op alternatieve wijze" voorzien in parkeerruimte?
3. Hoe wordt omgegaan met de uitwisselbaarheid van de parkeernormen?
4. Wat gebeurt er als er niet aan de voorwaarden kan worden voldaan?

In bijlage 5 is een stroomschema opgenomen ter illustratie van de te doorlopen stappen.

# 1. Hoe wordt de parkeereis berekend?

## Wat is een parkeereis:

Voorheen stond in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening van de gemeente Schiedam dat er 'in voldoende mate' ruimte moet worden aangebracht voor parkeren van auto's. Inmiddels is de Reparatiewet BZK in werking getreden waardoor de grondslag van de stedenbouwkundige bepalingen uit de Woningwet verdwenen is. Als gevolg daarvan moeten vanaf 1 juli 2018 de parkeernormen in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Net als voorheen heeft de gemeente bij de opname van de parkeernormen beleidsvrijheid om te bepalen hoe de parkeereis concreet wordt ingevuld. Deze richtlijn 'Parkeernormen en mobiliteitsmanagement 2017' kadert deze beleidsvrijheid in, zodat helder is aan welke parkeereis voldaan moet worden alvorens een omgevingsvergunning verleend kan worden.

Daarnaast kan een parkeereis worden opgelegd als er sprake is van een verandering in de (openbare) ruimte, waarbij openbare parkeerplaatsen worden opgeheven, ook als daarvoor geen omgevingsvergunning voor wordt aangevraagd. Hierbij zal het in de praktijk vaak gaan om herinrichtingsplannen van de gemeente zelf.

De parkeereis wordt berekend door eerst de parkeerbehoefte van het plan vast te stellen. De parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen waaraan behoefte zal zijn als de functie in gebruik is: het totaal van de parkeerbehoefte van eigen bewoners/gebruikers van de ontwikkeling, de behoefte van de bezoekers van de ontwikkeling en de eventueel op te heffen bestaande parkeerruimte ten behoeve van die ontwikkeling.

Mogelijk kan in een deel van die behoefte worden voorzien door dubbelgebruik van parkeerplaatsen of doordat er parkeerbehoefte van een verdwijnende functie vervalst. Als deze mogelijkheden zijn benut is het overblijvende deel van de parkeerbehoefte, opgeteld met eventueel op te heffen bestaande openbare parkeerplaatsen, de parkeereis.

Het doel van deze richtlijn is om ervoor te zorgen dat de berekening van de parkeereis bij een ontwikkeling in de stad op een eenduidige en juridisch correcte wijze gebeurt. In het volgende staat het berekenen van de parkeerbehoefte in deel A centraal en in deel B het berekenen van de parkeereis.

## A. Het berekenen van de parkeerbehoefte:

### Parkeernormen

Voor diverse functies is een parkeernorm opgenomen in bijlage 1. Deze parkeernormen vormen de basis voor de berekening van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Bij de parkeerbehoefte die volgt uit deze tabel wordt het eventuele aantal op te heffen parkeerplaatsen (ook in het openbaar gebied) als gevolg van de ontwikkeling opgeteld.

Als de parkeerbehoefte uitkomt op een gebroken getal, wordt dit volgens de gebruikelijke regels afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal.

Bij plannen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is, maar die wel een stijging van de parkeerdruk tot gevolg hebben, is het berekenen van een parkeerbehoefte niet van toepassing: hiervoor kan direct naar onderdeel B worden verwezen.

De parkeernormen in de tabel zijn overgenomen van de meest recente CROW publicaties, waaronder nummers '311, Handboek parkeren' en '317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hierbij is de categorie "zeer sterk stedelijk" uit deze publicatie gebruikt, gezien de hoge bevolkingsdichtheid van Schiedam en het aanbod van openbaar vervoer.

### **Indeling gebieden**

In de tabel met parkeernormen in bijlage 1. worden verschillende normen gehanteerd voor dezelfde functie, afhankelijk van waar de functie in de stad is gelegen. Er wordt een driedeling gehanteerd: 'Binnenstad', 'Schil' en Schiedam 'overig'. Daarbij wordt in de 'Schil' onderscheid gemaakt tussen zones waar parkeren wel en niet gereguleerd is. De indeling van de gemeente in deze drie gebieden is visueel weergegeven op een kaart die als bijlage 2 is opgenomen. Op hoofdlijnen is deze gebiedsindeling gebaseerd op de bereikbaarheid van locaties per openbaar vervoer. De reden voor dit onderscheid, is dat verwacht mag worden dat op een locatie die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, er meer mensen gebruik van zullen maken. Dit heeft weer tot gevolg dat er minder (extra) parkeerdruk mag worden verwacht.

Voor de juiste toepassing van de tabel wordt daarom eerst gekeken naar de plaats in de stad waar de ontwikkeling plaatsvindt en vervolgens naar de soort functie. In de tabel kan vervolgens de corresponderende parkeernorm worden opgezocht en toegepast.

#### *Binnenstad: verlagen parkeernormen*

In de laatste jaren zijn verschillende ontwikkelingen in het centrum van Schiedam niet doorgegaan omdat het onmogelijk is gebleken te voldoen aan de voor dit gebied geldende parkeernormen. De voornaamste redenen waarom niet kon worden voldaan aan de parkeernormen waren het niet bereikbaar zijn van delen van het centrum voor autoverkeer omdat deze onderdeel uitmaken van het voetgangersgebied, en het volledig bebouwd zijn van veel percelen wat het onmogelijk maakt om zowel op eigen terrein als aanvullende parkeergelegenheid te realiseren.

Om ruimte te bieden aan ontwikkelingen in de binnenstad, en om het realiseren van de doelen uit de ontwikkelingsvisie voor de binnenstad mogelijk te maken, zullen voor dit gebied geen parkeernormen meer gelden. De wijze waarop het gereguleerd parkeren wordt ingevuld in de binnenstad en de in het gebied aanwezige parkeergarages bieden afdoende mogelijkheden om de aanvullende parkeerbehoefte op te vangen

De hoofdregel dat geen parkeernormen van toepassing zijn geldt niet voor:

- a) Functies met een grote verkeersaantrekkende werking, zoals bijvoorbeeld supermarkten. Voor dergelijke functies blijft een parkeernorm van toepassing. Wel wordt uitgegaan van de minimale in plaats van de gemiddelde parkeernorm (CROW, 'Kencijfers parkeren en parkeergeneratie');
- b) Woningbouwontwikkelingen welke voorzien in het realiseren van 10 of meer wooneenheden;
- c) Grootchalige ontwikkellocaties voor woningbouw (Dirkzwager, UTO/Brandweer en Westmolenkwartier).

#### *Schil: vergroten gebied en verlagen parkeernormen.*

Op het ten zuiden van de A20 gelegen gedeelte van Schiedam waren op grond van de 'Beleidsregels toepassing parkeernormen' verschillende normen van toepassing. Met de herziening van de parkeernormen wordt het gehele gebied ten zuiden van de A20, uitgezonderd de binnenstad, dezelfde normen te laten gelden.

Uitzondering hierop vormen de nieuwbouwplannen op Harga welke onderdeel worden van Schiedam 'overig'. De parkeernormen zijn ten opzichte van de 'Beleidsregels toepassing parkeernormen' op twee onderdelen gewijzigd:

- a) Uitgegaan wordt van de minimale in plaats van de gemiddelde parkeernormen uit de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en parkeergeneratie'. Reden hiervoor is onder andere de goede bereikbaarheid van dit deel van de stad met het openbaar vervoer.
- b) Voor de delen van de schil waar gereguleerd parkeren is ingesteld hoeft bij nieuwe ontwikkelingen niet te worden voorzien in het bezoekersgedeelte van de parkeernorm. Dit gedeelte van de parkeernorm kan in deze gebieden worden opgevangen met het betaald parkeren in de openbare ruimte. Dit geldt niet voor niet-woonfuncties met een grote verkeersaantrekkende werking.

#### *Schiedam 'overig': behoud normen*

In de andere gebieden, aangeduid als Schiedam 'overig', zijn er geen situaties bekend waarbij de parkeernormen uit de 'Beleidsregels toepassing parkeernormen' een belemmering hebben gevormd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De huidige parkeernormen bieden voor deze gebieden een goede basis en worden niet herzien. Nieuwe ontwikkelingen, zoals een mogelijk station Schiedam Kethel, kunnen op termijn wel aanleiding geven de normen ook voor dit gebied te herzien. Op dit moment is hiervoor echter nog onvoldoende aanleiding.

#### **Indeling van woningen in prijsklassen**

In de tabel in bijlage 1 is voor het berekenen van de parkeerbehoefte sprake van verschillende parkeernormen voor verschillende soorten woningen en voor etages in diverse prijsklassen. Hierbij geldt hoe duurder de woning, hoe hoger de behoefte aan parkeerplaatsen bij de woning.

Voor het gebruik van de tabel met parkeernormen in bijlage 1 wordt de grens tussen middeldure en dure (koop)woningen gelijk gesteld aan de grens voor het verkrijgen van Nationale Hypotheekgarantie. Deze grens wordt jaarlijks aangepast. Per 1 januari 2017 is de NHG grens € 247.450,-. Dit is de NHG grens zonder energiebesparende voorzieningen. Deze grens zal voor het gebruik van de tabel worden gevolgd. De grens tussen goedkope en middeldure woningen wordt gesteld op € 145.000,-. Bij deze koopsom is de bruto maandlast gelijk aan de liberalisatiegrens bij huurwoningen. In beide gevallen wordt de WOZ waarde als uitgangspunt genomen voor de bepaling van de waarde van de woning. Dit bedrag kan jaarlijks worden geïndexeerd.

Bij de huurwoningen wordt de grens tussen (middel)dure en goedkope woningen bepaald op de liberalisatiegrens. In 2017 en 2018 is deze grens € 710,68. Deze grens wordt doorgaans jaarlijks geïndexeerd. Dit bedrag is ook opgenomen in tabel 1.

#### **Parkeren op eigen terrein**

Zoals eerder aangegeven is in het bestemmingsplan het uitgangspunt opgenomen dat de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Parkeerruimte op eigen terrein wordt echter soms op een andere wijze gebruikt; de garage bij de woning wordt benut voor opslag van andere zaken of zelfs bij de woning getrokken. Ook bij bedrijven kan de parkeerruimte in de praktijk gebruikt worden voor opslag, de plaatsing van containers en dergelijke. Om die reden wordt parkeerruimte op eigen terrein door het CROW gemiddeld minder meegeteld dan parkeerplaatsen in het openbare gebied.

Hoeveel minder hangt af van het soort parkeerplaats: een parkeerplaats in een collectieve garage onder een appartementencomplex kan minder gemakkelijk voor andere doeleinden worden benut dan een garage bij een woning.

Ook hangt dit af van de vraag of de parkeerplaats op eigen terrein gelegen is in een gebied met gereguleerd parkeren. In dat geval heeft de woning of bedrijf met eigen parkeerplaats geen of verminderd recht op (een) parkeervergunning(en). Hiermee wordt bereikt dat parkeerplaatsen op eigen terrein in de gereguleerde delen van de stad zo optimaal mogelijk worden benut voor het parkeren van motorvoertuigen.

Om deze verschillen tot uitdrukking te laten komen, is in bijlage 3 een tabel opgenomen met de wijze waarop parkeren op eigen terrein dient te worden opgenomen in de berekening van de totale parkeerbehoefte.

De uitkomst hiervan zal in sommige gevallen betekenen, dat als parkeerruimte op eigen terrein wordt aangelegd, de parkeereis uiteindelijk hoger wordt dan wanneer deze op alternatieve wijze wordt aangelegd.

Voor wat betreft woningen in het deel van de stad zonder gereguleerd parkeren is de tabel overgenomen van het CROW. Voor wat betreft woningen in het deel van de stad met gereguleerd parkeren zijn de cijfers aangepast aan de Schiedamse situatie: elke parkeerplaats op eigen terrein telt mee als volledige parkeerplaats, tenzij deze aantoonbaar als zodanig onbruikbaar is en ook niet (meer) bruikbaar gemaakt kan worden. Hiervan is bijvoorbeeld sprake als er een bouw- of omgevingvergunning is afgegeven voor een functieverandering.

## **B. Het berekenen van de parkeereis:**

De parkeerbehoefte zoals hierboven berekend is niet altijd gelijk aan het aantal parkeerplaatsen dat bij de ontwikkeling dient te worden aangelegd. Dit kan bijvoorbeeld omdat bij een nieuwe ontwikkeling een vorige functie op die locatie vervalt. Deze roept dan ook geen parkeerdruk meer op. Ook met toepassen van dubbelgebruik is het mogelijk parkeerplaatsen efficiënter te gebruiken, waardoor het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen naar beneden kan worden bijgesteld. Na het berekenen van de parkeerbehoefte wordt op basis van dit soort factoren de parkeereis berekend. De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat de ontwikkelaar dient aan te leggen om te voorzien in de behoefte zoals bedoeld in het bestemmingsplan. In sommige gevallen kan deze berekening op nul uitkomen, maar nooit lager dan nul.

Bij plannen die het verlies van openbare parkeerplaatsen tot gevolg hebben, maar geen extra parkeerbehoefte oproepen, wordt de parkeereis bepaald op het verschil tussen het aantal parkeerplaatsen in de oude situatie minus het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie.

### **Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik**

Als een ontwikkeling meerdere functies omvat, of een afwijkende functie heeft ten opzichte van andere in de buurt gelegen functies, is het mogelijk dat parkeerplaatsen efficiënter worden ingezet door dubbelgebruik. Kantoorpersoneel, dat meestal overdag aanwezig is, kan bijvoorbeeld deels gebruik maken van parkeerplaatsen die door bewoners overdag niet worden gebruikt omdat zij niet thuis zijn.

Om dubbelgebruik te berekenen wordt de tabel in bijlage 4 gebruikt. Dit kan echter alleen voor die parkeerplaatsen die niet exclusief zijn toebedeeld aan een functie.

Bijvoorbeeld een garage bij een woning kan niet in dubbelgebruik worden meegenomen: een werknemer van een nabijgelegen kantoor heeft immers geen toegang tot die parkeerplaats.

Als het parkeren geregeld is op een gemeenschappelijk terrein, zonder voor exclusief gebruik toebedeelde plaatsen, is dubbelgebruik wel mogelijk: hetzij via openbare toegankelijkheid, hetzij via vooraf schriftelijk vastgelegde afspraken hierover. De aanwezigheidspercentages in deze tabel zijn overgenomen van het CROW.

### **Verbouw en -herbestemming, leegstand, sloop en nieuwbouw**

Soms vindt een ontwikkeling plaats waarbij een andere gebruiksvorm verdwijnt. Een woning wordt bijvoorbeeld gesplitst of een winkelpand wordt omgezet naar een woonbestemming. In die gevallen kan de parkeerdruk, die de oude functie oproept, afgetrokken worden van de parkeerdruk die de nieuwe functionaliteit oproept. Hierbij is het voor de berekening van de parkeerbehoefte niet van belang of sprake is van sloop/nieuwbouw of van verbouw van een bestaand pand.

## **2. Wat wordt verstaan onder “op alternatieve wijze” voorzien in parkeerruimte?**

In het bestemmingsplan is het uitgangspunt opgenomen dat de benodigde parkeerplaatsen (de parkeereis) op eigen terrein dient te worden aangelegd. Als dit niet, of niet geheel mogelijk is kan van dit uitgangspunt worden afgeweken. Deze afwijking wordt verleend als er op ‘alternatieve wijze’ wordt voorzien in de benodigde parkeerruimte. De term ‘alternatieve wijze’ wordt hier verduidelijkt. Ook wordt hier aangegeven welke voorwaarden burgemeester en wethouders kunnen stellen als een dergelijke afwijking wordt verleend.

Er zijn drie alternatieve mogelijkheden om te voorzien in parkeerruimte ten behoeve van het plan:

1. Het creëren van parkeerplaatsen in openbaar gebied
2. Gebruik maken van bestaande parkeerplaatsen in openbaar gebied
3. Het creëren of gebruik maken van een naburige parkeervoorziening.

Deze mogelijkheden worden hieronder verder toegelicht:

### **1. Parkeerplaatsen creëren op de openbare weg**

Soms biedt de openbare ruimte nog mogelijkheden extra openbare parkeerplaatsen aan te leggen. Indien een aanvrager deze mogelijkheid wenst te benutten, dient hiervan een tekening te worden overlegd, waarin de nieuw te creëren parkeerplaatsen op openbaar gebied op schaal zijn ingetekend. Deze tekening dient te worden beoordeeld en geaccordeerd door de gemeente op zaken als onder andere bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de nieuwe parkeerplaatsen. De nieuw aan te leggen parkeerplaatsen mogen niet, tenzij vooraf uitdrukkelijk schriftelijk door het college van burgemeester en wethouders toegestaan, ten koste gaan van bestaande dan wel geplande voorzieningen in het openbaar gebied, inclusief groenvoorzieningen.

De kosten voor de aanleg van extra parkeerplaatsen, inclusief eventueel daaraan gerelateerde kosten voor bijvoorbeeld het verplaatsen van straatmeubilair, openbare verlichting of kolken, zijn voor de aanvrager. De aanvrager en/of eigenaar/gebruiker van de ontwikkeling kan geen rechten op het gebruik van de nieuw aangelegde openbare parkeerplaatsen doen gelden en dient te voldoen aan alle eisen die gesteld worden aan het gebruik van die plaatsen, inclusief die vanuit de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen en de Parkeerverordening.

### **2. Gebruik maken van bestaande openbare parkeerplaatsen**

Mogelijk is er voldoende parkeerruimte op de openbare weg aanwezig om de extra parkeerdruk van de ontwikkeling op te vangen. Hiervan is sprake als de parkeerdruk in een straal van circa 300 meter rondom het plan, inclusief de parkeerdruk door de nieuwe ontwikkeling, op het piekmoment binnen een periode van een week niet boven de 80 % uitkomt.

Dit wordt door de aanvrager aangetoond met een onafhankelijk representatieve parkeerdrukmeting binnen de uren waarop de beoogde nieuwe functie volledig bezet is.



De compensatie voor deze reeds door de gemeente aangelegde en betaalde parkeerplaatsen bedraagt: € 7.500,00 per parkeerplaats. De aanvrager en/of eigenaar/gebruiker van de ontwikkeling kan geen rechten op het gebruik van de openbare parkeerplaatsen doen gelden en dient te voldoen aan alle eisen die gesteld worden aan het gebruik van die plaatsen, inclusief die vanuit de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen en de Parkeerverordening.

### **3. Benutten naburige parkeervoorziening (max. 300 meter afstand)**

Mogelijk kan de aanvrager gebruik maken van een overschot aan parkeerruimte in een naburige parkeervoorziening. Indien een aanvrager op deze manier elders parkeerplaatsen compenseert dient hiervan een privaatrechtelijke overeenkomst met bijbehorende situatieschets te worden overlegd. Aangetoond dient te worden dat deze parkeerplaatsen langdurig (ten minste 10 jaar) ten behoeve van de betreffende ontwikkeling waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, kunnen worden aangewend.

Indien deze vorm van alternatieve parkeerruimte wordt toegepast binnen het gebied met gereguleerd parkeren, wordt het uitgiftebeleid voor parkeervergunningen daarop aangepast. Dat betekent in de praktijk, dat voor bewoners en eventuele werknemers van die ontwikkelingen geen parkeervergunning beschikbaar wordt gesteld, ook niet als de overeenkomst wordt ontbonden of zij in de praktijk geen gebruik (kunnen) maken van de alternatieve parkeerruimte.

Het is mogelijk, binnen één plan gebruik te maken van meerdere varianten van alternatieve parkeerruimte en parkeerruimte op eigen terrein, zolang in totaal wordt voldaan aan de parkeereis.

Om in aanmerking te komen voor een afwijking omdat op alternatieve wijze in de parkeereis is voorzien, dient de aanvrager in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning de gemeente Schiedam te voorzien van de gevraagde documentatie. Op deze wijze kan de afwijking van het bestemmingsplan beoordeeld worden.

### 3. Uitwisselbaarheid

Indien het parkeren op eigen terrein niet mogelijk is en evenmin op alternatieve wijze in de parkeerruimte kan worden voorzien bestaat er nog een andere mogelijkheid om aan dit beleid te voldoen. Dit is het geval wanneer de parkeerruimte uitwisselbaar is. Van een dergelijke situatie kan sprake zijn als er in het kader van mobiliteitsmanagement reële alternatieven zijn om te veronderstellen dat er geen of in mindere mate behoefte is aan de parkeereis zoals berekend in hoofdstuk 1.

Dit kan in een aantal situaties aan de orde zijn. Het kan gaan om:

- a) Woningbouw (overwegend) binnen een straal van 500 meter van station Schiedam Centrum of (overwegend) binnen een straal van 300 meter van station Schiedam Nieuwland , omdat bewoners in dergelijke gebieden zich kenmerken door een mindere auto- en een grotere OV-afhankelijkheid.
- b) Situaties waar gemeenschappelijke parkeervoorzieningen worden gerealiseerd, welke de parkeerbehoefte voor een afgebakend gebied opvangen ('Parkeren in Balans').
- c) De ontwikkeling een buurtvoorziening betreft waarbij aannemelijk is dat een groot deel van de bezoekers geen auto zal gebruiken om deze voorziening te bezoeken.
- d) Het invullen van mobiliteit op een andere wijze door bijvoorbeeld het gebruik van deelauto's of andere mobiliteitsvormen, zoals fietsgebruik (fietskluizen, fietstrommels e.d.).
- e) Aantoonbare contractvorming tussen koper van de nieuwe woning en de makelaar/ontwikkelaar dat in de koopakte wordt afgezien van een eigen parkeerplaats.

De uitwisselbaarheid wordt altijd per concreet ruimtelijk initiatief bekeken en geldt in de Binnenstad, zoals aangegeven op de kaart in bijlage 2, alleen voor ontwikkelingen/initiatieven kleiner dan 10 wooneenheden. Het is de aanvrager die hier een beroep op wenst te doen om onomstotelijk aan te tonen dat deze optie een mogelijkheid is. Dit geldt met name voor de opties genoemd onder b, d en e.

#### **4. Wat als er niet aan de voorwaarden kan worden voldaan?**

In het bestemmingsplan zal een binnenplanse afwijkingmogelijkheid worden opgenomen die voorziet in een hardheidsclausule. Deze clausule kan alleen ingezet worden wegens bijzondere omstandigheden die onevenredige gevolgen hebben voor belanghebbenden. Dit in verhouding met de te dienen doelen van het beleid. Het toepassen van de hardheidsclausule zal bij hoge uitzondering plaatsvinden. Bovendien kan het college van burgemeester en wethouders aan deze afwijkingmogelijkheid nadere voorwaarden verbinden.

In bijlage 5 is in een schema vastgelegd welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke afwijking van de parkeereis.

## Bijlagen

## Bijlage 1: Parkeernormen

Functie	Parkeernormen				Per	Nadere eis
	Binnenstad	Schil		Schiedam 'overig'		
		gereguleerd parkeren	niet gereguleerd			
<b>Wonen</b>						
Koop, vrijstaand	0,00	1,00	1,00	2,10	woning	
Koop, twee-onder-één-kap	0,00	0,70	1,00	2,00	woning	
Koop, tussen- of hoekwoning	0,00	0,70	1,00	1,80	woning	
Koop, etage, duur (WOZ-waarde ≥ € 247.500)	0,00	0,70	1,00	1,90	woning	
Koop, etage, midden (WOZ-waarde < € 247.500)	0,00	0,70	1,00	1,70	woning	
Koop, etage, goedkoop (WOZ-waarde < € 142.000)	0,00	0,60	0,90	1,40	woning	
Huurhuis, vrije sector	0,00	0,70	1,00	1,80	woning	
Huurhuis, sociale huur	0,00	0,60	0,90	1,40	woning	
Huur, etage, midden/duur (huur ≥ € 710,68 per maand)	0,00	0,70	1,00	1,70	woning	
Huur, etage, goedkoop (huur < € 710,68 per maand)	0,00	0,40	0,70	1,20	woning	
Kamerverhuur, zelfstandig, niet-studenten	0,00	0,30	0,50	0,65	kamer	
Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten	0,00	0,00	0,20	0,25	kamer	
Aanleunwoning en serviceflat	0,00	0,00	0,20	1,05	woning	
<b>Werkgelegenheid</b>						
Kantoren zonder baliefunctie	0,00	0,90	0,90	1,35	100 m <sup>2</sup> bvo	
Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	0,00	0,90	1,10	1,65	100 m <sup>2</sup> bvo	
Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven	0,00	1,30	1,30	1,85	100 m <sup>2</sup> bvo	
Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven	0,00	0,50	0,50	1,05	100 m <sup>2</sup> bvo	
Bedrijfsverzamelgebouw	0,00	0,90	0,90	1,35	100 m <sup>2</sup> bvo	
<b>Winkels</b>						
Buurtsupermarkt (kleiner dan 600 m <sup>2</sup> wvo)	0,00	0,20	1,00	2,60	100 m <sup>2</sup> bvo	
Discountsupermarkt	1,60	2,90	2,90	5,20	100 m <sup>2</sup> bvo	

Functie	Parkeernormen				Per	Nadere eis
	Binnenstad	Schil		Schiedam 'overig'		
		gereguleerd parkeren	niet gereguleerd			
Fullservice supermarkt (middel)laag prijsniveau	1,50	2,70	2,70	4,40	100 m <sup>2</sup> bvo	
Fullservice supermarkt (middel)hoog prijsniveau	1,80	2,20	2,20	3,90	100 m <sup>2</sup> bvo	
Grote supermarkt (groter dan 2.500 m <sup>2</sup> vvo)	4,10	4,80	4,80	6,60	100 m <sup>2</sup> bvo	
Groothandel in levensmiddelen	-	4,40	4,40	5,50	100 m <sup>2</sup> bvo	
Binnenstad	0,00	-	-	-	100 m <sup>2</sup> bvo	
Stadsdeelwinkelcentra	-	3,70	3,70	5,70	100 m <sup>2</sup> bvo	A
Wijkwinkelcentrum	-	2,90	2,90	4,60	100 m <sup>2</sup> bvo	B
Buurtwinkelcentrum	-	1,80	1,80	3,40	100 m <sup>2</sup> bvo	C
Kringloopwinkel	0,00	0,60	0,60	1,35	100 m <sup>2</sup> bvo	
Woonwarenhuis / Woonwinkel	0,60	1,00	1,00	1,35	100 m <sup>2</sup> bvo	
Outletcentrum	-	6,60	6,60	8,30	100 m <sup>2</sup> bvo	
Bouwmart, tuincentra (incl. buitenruimte)	1,50	1,50	1,50	2,10	100 m <sup>2</sup> bvo	
Bruin- en witgoedzaken (grootschalig)	0,00	3,80	3,80	6,20	100 m <sup>2</sup> bvo	
<b>Onderwijsvoorzieningen</b>						
Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	0,00	0,90	0,90	1,10	100 m <sup>2</sup> bvo	
Basisonderwijs	0,00	0,50	0,50	0,75	leslokaal	
Middelbare school	0,00	2,30	2,60	3,90	100 leerlingen	
ROC	3,00	3,30	3,30	4,70	100 leerlingen	
Hogeschool	3,80	6,10	6,10	8,60	100 leerlingen	
Avondonderwijs	2,60	3,50	3,50	5,40	10 studenten	
<b>Zorgvoorzieningen</b>						
Praktijk huisarts / verloskundigen (altijd min. 3 parkeerplaatsen)	0,00	0,75	1,70	2,35	behandelkamer	D
Praktijk fysiotherapie	0,00	0,40	0,90	1,35	behandelkamer	
Praktijk tandarts	0,00	0,75	1,40	1,95	behandelkamer	
Apotheek	0,00	1,30	2,30	2,95	apothek	

Functie	Parkeernormen				Per	Nadere eis
	Binnenstad	Schil		Schiedam 'overig'		
		gereguleerd parkeren	niet gereguleerd			
Consultatiebureau	0,00	0,50	1,00	1,45	behandelkamer	
Consultatiebureau voor ouderen	0,00	0,90	1,40	1,90	behandelkamer	
Gezondheidscentrum	1,00	1,20	1,20	1,75	behandelkamer	E
Ziekenhuis	1,10	1,20	1,20	1,50	100 m <sup>2</sup> bvo	E
Verpleeg- / verzorgingstehuis	0,50	0,50	0,50	0,60	wooneenheid	E
Begraafplaats / crematorium	0,00	26,60	26,60	30,60	plechtigheid (gelijktijdig)	
Religiegebouw	0,00	0,10	0,10	0,15	zitplaats	
<b>Horeca</b>						
Hotel 1-3*	0,00	0,60	2,60	4,70	10 kamers	
Hotel 4-5*	0,00	2,40	6,80	10,10	10 kamers	
Café / bar / cafetaria	0,00	0,40	4,00	5,00	100 m <sup>2</sup> bvo	
Restaurant	0,00	1,60	8,00	12,00	100 m <sup>2</sup> bvo	
Discotheek	0,00	5,20	5,20	10,70	100 m <sup>2</sup> bvo	
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	3,00	4,00	4,00	7,50	100 m <sup>2</sup> bvo	
<b>Sociaal-culturele voorziening</b>						
Museum	0,00	0,05	0,50	0,95	100 m <sup>2</sup> bvo	
Bibliotheek	0,00	0,05	0,40	0,85	100 m <sup>2</sup> bvo	
Bioscoop	0,00	7,70	7,70	9,10	100 m <sup>2</sup> bvo	
Filmtheater / filmhuis	0,00	3,00	3,00	6,00	100 m <sup>2</sup> bvo	
Theater / schouwburg	0,00	5,70	5,70	8,90	100 m <sup>2</sup> bvo	
Casino	0,00	5,20	5,20	6,10	100 m <sup>2</sup> bvo	
Sociaal-cultureel centrum / wijkverenigingsgebouw	0,00	0,20	2,00	2,00	100 m <sup>2</sup> bvo	
<b>Sportvoorzieningen</b>						
Gymlokaal / sportzaal	0,00	0,10	1,60	2,65	100 m <sup>2</sup> bvo	
Sporthal (bij wedstrijdfunctie +0,15 per bezoekersplaats)	0,00	1,80	1,80	2,65	100 m <sup>2</sup> bvo	
Sportveld buiten (excl. clubgebouw, trapveld e.d.)	0,00	13,00	13,00	20,00	ha netto terrein	

Functie	Parkeernormen				Per	Nadere eis
	Binnenstad	Schil		Schiedam 'overig'		
		gereguleerd parkeren	niet gereguleerd			
Dansstudio	0,00	0,20	2,50	4,20	100 m <sup>2</sup> bvo	
Fitnessstudio / sportschool (kleiner dan 1.500 m <sup>2</sup> bvo)	0,00	0,30	2,10	3,70	100 m <sup>2</sup> bvo	
Fitnesscentrum (groter dan 1.500 m <sup>2</sup> bvo)	1,30	2,90	2,90	4,80	100 m <sup>2</sup> bvo	
Sauna / hammam	0,00	0,05	3,30	5,50	100 m <sup>2</sup> bvo	
Wellnesscentrum	n.v.t.	8,30	8,30	8,80	100 m <sup>2</sup> bvo	
Squashhal	0,00	0,35	2,20	2,60	100 m <sup>2</sup> bvo	
Tennishal / Tennisbanen	0,00	0,05	0,30	0,40	100 m <sup>2</sup> bvo	
Bowlingcentrum	0,00	0,15	1,20	2,20	baan	
Biljart- / snookercentrum	0,00	0,10	0,60	1,05	tafel	
Zwembad (overdekt)	8,80	8,80	8,80	10,60	100 m <sup>2</sup> opp. bassin	
Zwembad (openlucht)	8,00	8,00	8,00	11,50	100 m <sup>2</sup> opp. bassin	
Jachthaven	0,00	0,50	0,50	0,60	ligplaats	
Manege	0,00	0,30	0,30	0,40	box	
<b>Overig</b>						
Indoorspeeltuin (kleiner dan 2.500 m <sup>2</sup> bvo)	0,40	1,20	1,20	4,40	100 m <sup>2</sup> bvo	
Indoorspeeltuin (groter dan 2.500 m <sup>2</sup> bvo)	1,00	1,80	1,80	5,30	100 m <sup>2</sup> bvo	
Volkstuin	-	0,90	0,90	1,15	Per 10 percelen	
Kinderboerderij / stadsboerderij	-	18,80	18,80	22,50	boerderij	



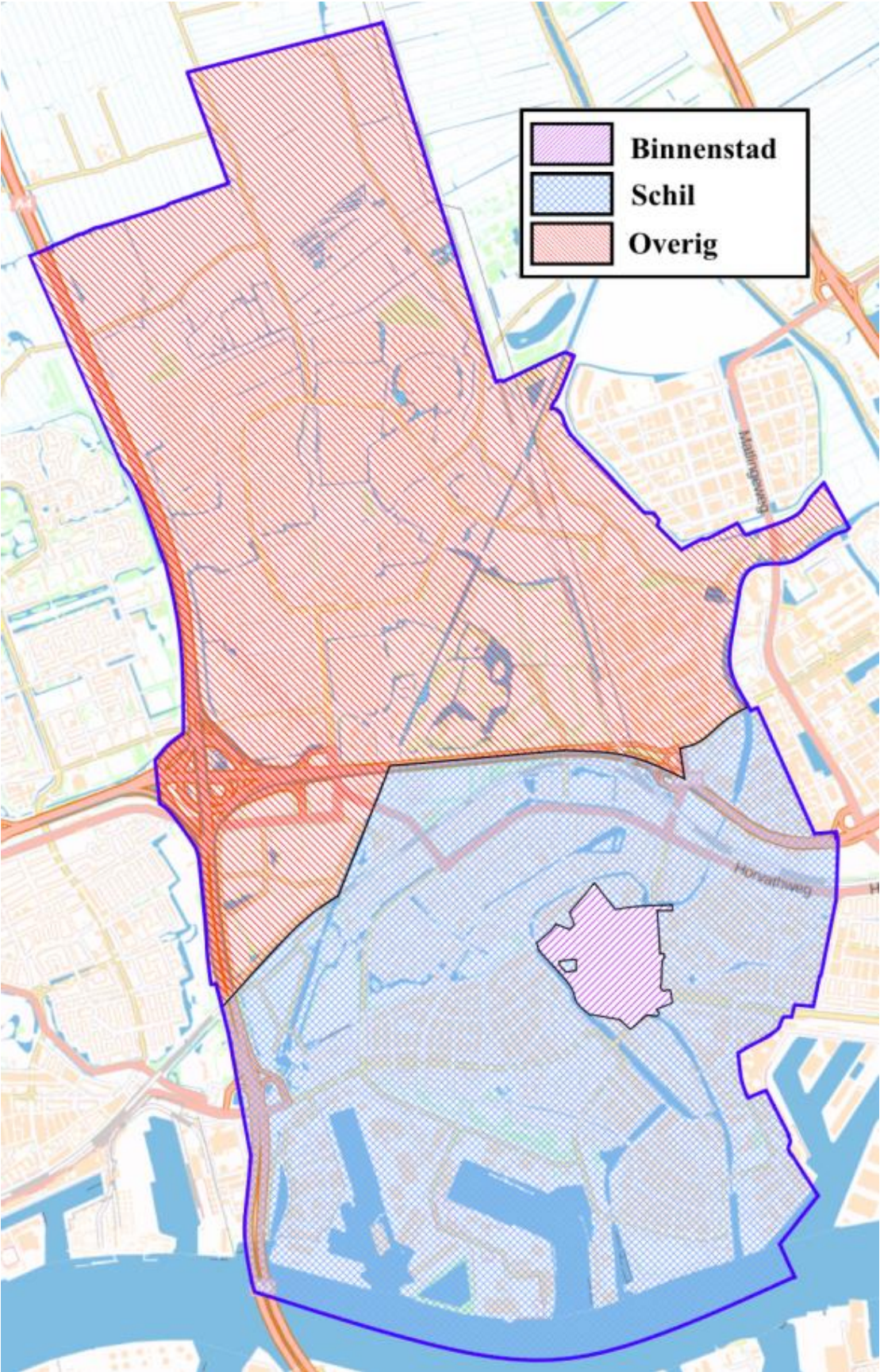
Nadere eisen:

- A. Norm alleen van toepassing bij uitbreiding bestaande winkeloppervlakte.  
Winkelcentra waarop van toepassing: Hof van Spaland.
- B. Norm alleen van toepassing bij uitbreiding bestaande winkeloppervlakte.  
Winkelcentra waarop van toepassing: Gorzen / Mgr. Nolensplein.
- C. Norm alleen van toepassing bij uitbreiding bestaande winkeloppervlakte.  
Winkelcentra waarop van toepassing: Malmö, Woudhoek, Borodinlaan, Contrabas, Parkweg,  
's-Gravelandseweg, Liduinastraat, Rubensplein.
- D. Ongeacht de norm moet in alle gevallen voorzien worden in minimaal 2,0 parkeerplaatsen.
- E. Ongeacht de norm moet in alle gevallen voorzien worden in minimaal 3,0 parkeerplaatsen.

**Toelichting:**

*In de tabel zijn de kencijfers parkeren gebruikt uit de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012) van oktober 2012. Voor de voorzieningen in Schiedam zijn de kencijfers overgenomen uit de categorie 'zeer sterk stedelijk'. Voor de binnenstad is uitgegaan van een parkeernorm van 0,0 tenzij sprake is van een functie met een grote verkeersaantrekkende werking. Voor de schil is uitgegaan van de lage parkeernorm, waarbij in gebieden met gereguleerd parkeren het gedeelte van de norm bestemd voor bezoekersparkeren buiten beschouwing is gelaten. Dit laatste geldt niet voor functies met een grote verkeersaantrekkende werking. Voor het overig gebied geldt de gemiddelde parkeernorm uit de CROW-publicatie. Indien de tabel niet voorzien in een parkeernorm voor een ruimtelijke ontwikkeling dan wordt teruggevallen op de gemiddelde norm uit de CROW-publicatie voor een 'zeer sterk stedelijk' gebied.*

**Bijlage 2 : Gebiedsindeling parkeernormen**



### Bijlage 3: Berekening parkeerruimte op eigen terrein

Parkeervoorziening(bij woningen)	Theoretisch aantal parkeerplaatsen	Berekeningsaantal <u>buiten</u> gereguleerd gebied	Berekeningsaantal <u>binnen</u> gereguleerd gebied	Opmerking
Oprit, enkel	1	0,8	1	Oprit minimaal 5,0 m. diep.
Oprit, lang	2	1,0	2	Oprit minimaal 10,0 m. diep
Oprit, dubbel	2	1,7	2	Oprit minimaal 4,5 m. breed
Garage, bij woning	1	0,4	1	
Garagebox, niet bij woning	1	0,5	1	
Garage met oprit, enkel	2	1,0	2	Oprit minimaal 6,0 m. diep.
Garage met oprit, lang	3	1,3	3	Oprit minimaal 11,0 m. diep
Garage met oprit, dubbel	3	1,8	3	Oprit minimaal 4,5 m. breed

Een carport wordt geteld als oprit.

Bij woningen / overige functies waarbij een gemeenschappelijke parkeervoorziening wordt aangebracht, dient, conform de kadernota Parkeerbeleid, ten minste één parkeerplaats in de gemeenschappelijke voorziening onlosmakelijk aan de woning gekoppeld te worden. Onlosmakelijk aan de woning c.q. andere functie gekoppelde parkeerplaatsen in een gemeenschappelijke voorziening tellen als volwaardige parkeerplaats (1,0) mee, zowel in als buiten het gereguleerde gebied.

## Bijlage 4: Aanwezigheidspercentage en dubbelgebruik

Aanwezigheidspercentage voor verschillende periodes van de dag/week (bron: CROW, publicatie nr. 317, oktober 2012)

Voor woningen wordt, conform de kadernota Parkeerbeleid, ten minste één parkeerplaats per woning onlosmakelijk gekoppeld aan die woning. Voor deze parkeerplaatsen bestaat geen mogelijkheid tot dubbelgebruik en onderstaande tabel wordt daarom niet toegepast voor die parkeerplaatsen.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen (bewoners)	50	50	90	80	100	60	80	70
woningen (bezoekers)	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
supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0
sportfuncties binnen	50	50	100	100	0	100	100	75
sportfuncties buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
bioscoop, theater	5	25	90	90	0	40	100	40
sociaal medisch: arts/therapeut	100	75	10	10	0	10	10	10
verpleeg/ verzorgingshuis etc.	50	50	100	100	25	100	100	100
ziekenhuis:patiënten en bezoek	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
bibliotheek*	30	70	100	70	0	75	0	0
museum*	20	45	0	0	0	100	0	90
restaurant*	30	40	90	95	0	70	100	45
café*	30	40	90	85	0	75	100	45

## Bijlage 5: Stroomschema Parkeernormen en Mobiliteitsmanagement 2017

