

Handboek Verkeersmaatregelen

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Albrandswaard





Handboek Verkeersmaatregelen

Bijlage bij het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Albrandswaard

Datum:

3 oktober 2012

Uitvoering:

VIA
H. (Hessel) de Jong

Projectcode: VNL0613_001-R03
Status: Definitief

In opdracht van:

Gemeente Albrandswaard
Afdeling Beheer Openbare Ruimte
Dhr. P. Knoester
Dhr. A. Koliijn

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel van het Handboek Verkeersmaatregelen	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Inrichtingseisen aan wegen	3
2.1	Erftoegangswegen	3
2.2	Gebiedsontsluitingswegen	4
2.3	Suboptimale gebiedsontsluitingswegen	6
2.4	Kruispunten	8
2.5	Bebouwde kom	9
2.6	Fietsroutenetwerk regionale en gemeentelijke routes	10
2.7	Overige fietsvoorzieningen	12
2.8	Schoolomgeving	13
2.9	Bewegwijzering	13
3	Uitgifte vergunning uitweg	16
3.1	Regelgeving en voorwaarden	16
3.2	Beoordeling uitwegvergunning	17
4	Parkeren	19
4.1	Parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	19
4.2	Parkeren van vrachtauto's	23
4.3	Fietsparkeren	24
5	Parkeervergunningen	25
5.1	Uitgifte gehandicaptenparkeerplaatsen	25
5.2	E-parkeren	26

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Albrandswaard heeft een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) opgesteld. Het GVVP is het beleidsplan waarin is aangegeven hoe de gemeente omgaat met de verschillende vraagstukken op gebied van verkeer en vervoer. Dit plan is het centrale uitgangspunt voor alle maatregelen en activiteiten in de gemeente.

Als bijlage bij het GVVP is een Achtergronddocument en een Handboek Verkeersmaatregelen Albrandswaard opgesteld. Het Achtergronddocument bevat de inhoudelijke gegevens op basis waarvan dit beleidsplan is opgesteld. Het Handboek Verkeersmaatregelen bevat de praktisch invulling van verkeerszaken in de gemeente, onder andere de eisen aan de inrichting van wegen en fietspaden en regels voor de uitgifte van vergunningen.

1.2 Doel van het Handboek Verkeersmaatregelen

Doel van het Handboek Verkeersmaatregelen

Zoals gezegd bevat het Handboek Verkeersmaatregelen de praktisch invulling van verkeerszaken in de gemeente. Dit handboek heeft daarmee een tweeledig doel:

- » het stellen van beleidsregels: de gemeente geeft in deze regels aan hoe het verkeersbeleid de komende jaren zal worden uitgevoerd;
- » richting geven aan een uniforme uitvoering van het verkeersbeleid: door voor de uitvoering van het beleid vaste regels op te stellen en deze te bundelen binnen het handboek, wordt zorggedragen voor een uniforme uitvoering.

Status van het Handboek Verkeersmaatregelen

Het GVVP is een beleidsplan dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Het plan heeft hiermee een wettelijke status volgens de Planwet Verkeer en Vervoer. Bij het vaststellen hebben burgers de mogelijkheid om in te spreken tijdens de periode van ter inzage legging. Het Handboek Verkeersmaatregelen Albrandswaard is een bijlage bij het GVVP. Door het aannemen van het GVVP, volgt automatisch het aannemen van het handboek als vorm van beleid bij de uitvoering.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 van dit handboek is ingegaan op de verschillende inrichtingseisen voor de wegen in de gemeente Albrandswaard. Op de eerste plaats is een overzicht gegeven van maatvoeringen op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Daarnaast is opgenomen hoe kruispunten tussen verschillende wegen vormgegeven moeten worden. Hetzelfde is gedaan voor het type fietsvoorzieningen. Verder is ingegaan op onder andere de bewegwijzering in de gemeente en de voorwaarden voor de uitgifte van een uitritvergunning. Hoofdstuk 2 heeft betrekking op het parkeerbeleid van de gemeente. Hier is ingegaan op te hanteren parkeernormen bij verschillende type voorzieningen voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsen. Daarnaast zijn eisen opgenomen voor de uitgifte van gehandicaptenparkeerkaarten en het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische voertuigen.

2 INRICHTINGSEISEN AAN WEGEN

In dit hoofdstuk zijn de eisen aan de inrichting van de wegen in de gemeente Albrandswaard beschreven. Doel van deze eisen is om te komen tot een eenduidige en herkenbare inrichting van de wegen. De inrichtingseisen zijn gebaseerd op de landelijke richtlijnen (Duurzaam Veilig, CROW) en afgestemd op de gemeentelijke situatie.

2.1 Erftoegangswegen

Functie van de weg

Erftoegangswegen worden ook wel verblijfsgebieden genoemd. In deze gebieden is de verkeersfunctie minder belangrijk. Ze zijn bedoeld voor het toegankelijk maken van de erven en verblijfsgebieden. Dit betekent dat alle groepen verkeersdeelnemers daarvan gebruik (mogen) maken en manoeuvres zoals keren, in- en uitstappen en oversteken zo veilig mogelijk worden uitgevoerd. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer moet hiervoor laag zijn. De meeste wegen in het beheer van de gemeente en het waterschap zijn erftoegangswegen.

Dwarsprofiel

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van maatvoering van erftoegangswegen. Het betreft hier de breedte van de onderdelen in meters.

Onderdeel dwarsprofiel	Berm	Trottoir	Kantstrook	Markering	Rijbaan	Markering	Kantstrook	Trottoir	Berm
ETW Binnen de kom	-	1,80 m	-	-	4,60 – 6,00 m	-	-	1,80 m	-
ETW Buiten de kom (waterschap)	2,50 m	-	0,50 m	0,10 m	3,50 – 4,50 m	0,10 m	0,50 m	-	2,50 m

tabel 1: maatvoering onderdelen dwarsprofiel op erftoegangswegen (in meters)

Wegkenmerken

Volgens het Duurzaam Veilig-principe behoren de verschillende type wegen herkenbaar vormgegeven te zijn. De weggebruiker moet uit de inrichting van de weg kunnen herleiden wat voor weggedrag van hem/haar verlangd wordt. Over de inrichting van wegen zijn daarom afspraken gemaakt, die aangeven over welke kenmerken een bepaald type weg minimaal moet beschikken. In tabel 2 zijn deze inrichtingseisen opgenomen voor erftoegangswegen.

Wegkenmerken	Erftoegangsweg bibeko (30 km/u) en woonerf (15 km/u)	Erftoegangsweg bubeko (60 km/u)
Wegomgeving	Gesloten wegomgeving	Gesloten tot halfopen wegomgeving
Rechtstand	bij voorkeur < 100 meter	bij voorkeur < 200 meter
Snelheidsremmers	Plateaus op kruispunten Aangevuld met snelheidsremmers bij lange rechtstanden	Plateaus op kruispunten Aangevuld met snelheidsremmers bij lange rechtstanden
Verharding	Open verharding (voorkeur) Eventueel asfalt (i.v.m. geluid)	Asfalt of open verharding
Verhardingsbreedte	< 5,20 meter	< 5,70 meter
Markering	Geen asmarkering Geen kantmarkering	Geen asmarkering Kantmarkering 1-3 bij verharding > 4,50 meter
Berm	Geen bermverharding	Geen bermverharding
Langzaam verkeer	Trottoir (brom) fietsverkeer gemengd	Gemengd, op fietsroute fietsstrook of vrijliggend fietspad mogelijk
Parkeren	Parkeren op de rijbaan of in vakken	Parkeren op de rijbaan of in vakken
Erfaansluitingen	Uitritten toegestaan	Uitritten toegestaan

tabel 2: overzicht wegkenmerken voor erftoegangswegen

2.2 Gebiedsontsluitingswegen

Functie van de weg

Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen om de kernen en buurten met elkaar te verbinden en om de woon- en werkgebieden op een vlotte manier te ontsluiten. Ook vormen ze de verbindingen tussen gebieden en stroomwegen.

Dwarsprofiel

In tabel 3 is een overzicht opgenomen van de maatvoering van gebiedsontsluitingswegen. Het betreft hier de breedte van de onderdelen in meters. Buiten de bebouwde kom geldt een hogere snelheidslimiet dan op gebiedsontsluitingswegen binnen de komgrenzen. Hierdoor ontstaan andere eisen voor de vormgeving van deze wegen.

Onderdeel dwarsprofiel	Trottoir	(brom)fietspad	Tussenberm	Redresseerstrook	Markering	Rijstrook	Rijrichtingscheiding	Rijstrook	Markering	Redresseerstrook	Tussenberm	(brom)fietspad	Trottoir
GOW binnen de kom (50 km/uur)	2,00 m	2,10 – 2,40 m	0,60 m	-	-	2,75 – 3,50 m	0,18 m	2,75 – 3,00 m	-	-	0,60 m	2,10 – 2,40 m	2,00 m
GOW buiten de kom (80 km/uur)	-	2,10 – 2,40 m	1,95 m	0,30 m	0,15 m	2,75 – 3,50 m	0,80 m	2,75 – 3,0 m	0,15 m	0,30 m	1,95 m	2,10 – 2,50 m	-

tabel 3: maatvoering onderdelen dwarsprofiel op gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (in meters)

Wegkenmerken

Ook voor de inrichting van gebiedsontsluitingswegen gelden minimale inrichtingseisen voor een herkenbare inrichting van dit type wegen. In tabel 4 zijn deze inrichtingseisen opgenomen voor gebiedsontsluitingswegen.

Wegkenmerken	Gebiedsontsluitingsweg bibeko (50km/u)	Gebiedsontsluitingsweg bubeko (80km/u)
Wegomgeving	Gesloten tot halfopen wegomgeving	Halfopen tot open wegomgeving
Rechtstand	< 1.000 meter	< 1.600 meter
Snelheidsremmers	Asverspringing, plateaus, versmalling In bijzondere situaties verkeersdrempels	Asverspringing In bijzondere situaties plateaus bij lagere snelheid dan limiet
Verharding	Asfalt	Asfalt
Verhardingsbreedte	5,70 < 7,20 meter	7,00 < 8,50 meter
Markering	Dubbele doorgetrokken asmarkering Trottoirbanden (evt. onderbroken kantmarkering 3-1)	Dubbele doorgetrokken asmarkering Kantmarkering 3-1
Berm	Geen bermverharding Obstakelvrije afstand > 2,50 meter	Halfverharding in berm Obstakelvrije afstand > 4,50 meter
Langzaam verkeer	Trottoir Vrijliggend fietspad of parallelweg Bromfiets op de rijbaan	Vrijliggend bromfietspad of parallelweg
Parkeren	Geen parkeren Eventueel langspaarkeervakken	Geen parkeren
Erfaansluitingen	Geen uitritten In bestaande situaties toegestaan	Geen uitritten Eventueel in bestaande situaties incidenteel toestaan.

tabel 4: overzicht wegkenmerken voor gebiedsontsluitingswegen

2.3 Suboptimale gebiedsontsluitingswegen

Functie van de weg

Suboptimale gebiedsontsluitingswegen kunnen toegepast worden op wegen binnen de bebouwde kom met een duidelijke ontsluitende functie, maar waar te weinig ruimte aanwezig is voor het realiseren van een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden.

Vanwege het gemengde verkeer (langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer) met relatief grote snelheidsverschillen heeft deze variant nadelen voor de verkeersveiligheid. Deze suboptimale variant is in veel situaties de enige haalbare variant. Deze mag alleen toegepast worden als niet kan worden voldaan aan de inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg.

Dwarsprofiel

In tabel 5 is een overzicht opgenomen van de maatvoering van suboptimale gebiedsontsluitingswegen. Het betreft hier de breedte van de onderdelen in meters.

Onderdeel dwarsprofiel	Berm	Trottoir	Fietsstrook	Tussenberm	Rijstrook	Rijrichting-scheiding	Rijstrook	Tussenberm	Fietsstrook	Trottoir	Berm
GOW suboptimaal (50 km/uur)	-	1,80 m	1,50 – 2,00 m	-	3,00 m	0,18 m	3,00 m	-	1,50 – 2,00 m	1,80 m	-

tabel 5: maatvoering onderdelen dwarsprofiel op suboptimale gebiedsontsluitingswegen (in meters)

Omdat in sommige gevallen onvoldoende ruimte aanwezig is, kan de verhardingsbreedte voor een suboptimale gebiedsontsluitingsweg verder ingeperkt worden. Wanneer hierdoor de rijbanen smaller worden dan 2,75 meter, komt de rijrichtingscheiding te vervallen. In tabel 6 is de minimale maatvoering opgenomen voor de suboptimale variant van de gebiedsontsluitingsweg. Zo ontstaat een bandbreedte voor de vormgeving dit type wegen.

Onderdeel dwarsprofiel	Trottoir	Fietsstrook	Rijbaan	Fietsstrook	Trottoir
GOW suboptimaal minimaal	1,20 m	1,50 m	2,75 m	1,50 m	1,20 m

tabel 6: minimale maatvoering onderdelen dwarsprofiel suboptimale gebiedsontsluitingswegen (in meters)

Wegkenmerken

Ook voor de inrichting van suboptimale gebiedsontsluitingswegen gelden minimale inrichtingseisen voor een herkenbare inrichting van dit type wegen. In tabel 7 zijn deze inrichtingseisen opgenomen voor erftoegangswegen.

Wegkenmerken	Gebiedsontsluitingsweg bibeko suboptimaal (50km/u)
Wegomgeving	Gesloten of halfopen wegomgeving
Rechtstand	< 1.000 meter
Snelheidsremmers	Asverspringing, plateaus, versmallingen Eventueel verkeersdrempels
Verharding	Asfalt
Verhardingsbreedte	5,75 < 9,20 meter (inclusief fietsstrook)
Markering	Dubbele doorgetrokken asmarkering Trottoirbanden (evt. onderbroken kantmarkering 3-1)
Berm	Geen bermverharding Obstakelvrije afstand > 2,50 meter
Langzaam verkeer	Trottoir Fietsstrook op rijbaan Bromfietzers op rijstrook
Parkeren	Geen parkeren Eventueel langspaarkeervakken
Erfaansluitingen	Geen uitritten In bestaande situaties toegestaan

tabel 7: overzicht wegkenmerken voor gebiedsontsluitingswegen

Bijzonderheden

Bij het toepassen van suboptimale gebiedsontsluitingswegen is bijzondere aandacht nodig voor de verkeersveiligheid:

- » in nieuwe situaties wordt bij voorkeur altijd een optimale gebiedsontsluitingsweg gerealiseerd;
- » de suboptimale variant wordt alleen toegepast op aangegeven wegen in de wegategorisering;
- » buiten de bebouwde kom worden geen suboptimale gebiedsontsluitingswegen toegepast;
- » extra aandacht voor potentieel gevaarlijke locaties en oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer zijn noodzakelijk;
- » de ontwerpsnelheid hoeft niet te voldoen aan de snelheidslimiet op de weg. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is een lagere ontwerpsnelheid gewenst.

2.4 Kruispunten

Voor de vormgeving en inrichting van kruispunten gelden in algemene zin de volgende ontwerpeisen:

- » waarneembaarheid; een kruispunt moet tijdig zichtbaar zijn en als zodanig herkenbaar en lokaliseerbaar zijn;
- » overzichtelijkheid; bij het naderen van een kruispunt moet de weggebruiker de verkeerssituatie op het kruispunt en een gedeelte van de toeleidende wegen kunnen overzien;
- » begrijpelijkheid; de vormgeving, bebakening, bewegwijzering, et cetera dienen als geheel begrijpbaar te zijn voor de weggebruiker;
- » berijdbaarheid; de verschillende ontwerpelementen moeten geleidelijk op elkaar aansluiten en zowel als geheel als afzonderlijk goed berijdbaar zijn;
- » evenwichtigheid; de verschillende ontwerpelementen, inclusief de toeleidende wegen, moeten een geïntegreerd geheel vormen.

De uitvoering van de kruispunten (vorm, voorangsregelen) is afgestemd op het type kruisende wegen. Zo vraagt de inrichting van een kruispunt tussen twee gebiedsontsluitingswegen om andere verkeersveiligheidseisen dan een kruispunt tussen twee erftoegangswegen. In tabel 8 is weergegeven welk type kruispunt in welke situatie moet worden toegepast.

Kruispunt	ETW30	GOW50sub	GOW50	ETW60	GOW80
ETW30	Gelijkwaardig kruispunt	Uitritconstructies, evt. voorrangskruispunt	Uitrit, VRI of voorrangskruispunt	Gelijkwaardig kruispunt	n.v.t.
GOW50sub		Rotonde. Evt. voorrangskruispunt	Rotonde, evt. voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	Rotonde, evt. voorrangskruispunt of VRI
GOW50			Rotonde, evt. voorrangskruispunt of VRI	Voorrangskruispunt	Rotonde, evt. voorrangskruispunt of VRI
ETW60				Gelijkwaardig kruispunt	Voorrangskruispunt
GOW80					Rotonde, evt. VRI

tabel 8: kruispuntvormen afgestemd op het type kruisende wegen

Gelijkwaardig kruispunt

Gelijkwaardige kruispunten worden toegepast op kruispunten tussen twee erftoegangswegen. Verkeer komend van rechts heeft hier voorrang. Gelijkwaardige kruispunten worden voorzien van snelheidsremmende / attentieverhogende middelen. Deze kruispunten worden daarom voorzien van kruispuntplateaus.

Uitrit

Bij kruispunten tussen een erftoegangsweg en een (suboptimale) gebiedsontsluitingsweg wordt de voorrangssituatie geregeld door het toepassen van een uitritconstructie van de erftoegangsweg, of een plateau met een voorangsregeling. Op deze manier wordt de verkeersveiligheid voor fietsers gewaarborgd.

Om de gelijkwaardigheid tussen wegen binnen 30 km-zones te benadrukken worden binnen deze zones op de kruispunten bij voorkeur geen uitritconstructies toegepast. Op kruispunten tussen erftoegangswegen en woonerven worden wel uitritconstructies toegepast.

Rotonde

Op kruispunten tussen (suboptimale) gebiedsontsluitingswegen (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) worden bij voorkeur rotondes toegepast. Voordelen ten opzichte van een voorrangskruispunt of een kruispunt met verkeerslichten zijn een hogere mate van verkeersveiligheid en een betere doorstroming.

Bij voorkeur wordt binnen de gemeente steeds eenzelfde voorrangssituatie toegepast tussen snelverkeer en langzaam verkeer. Dit om onduidelijkheden, en daarmee een zekere vorm van verkeersonveiligheid, te voorkomen.

Voorrangskruispunt

Bij beperkte ruimte of om de doorstroming op een bepaalde ontsluitingsroute de voorkeur te geven, kunnen kruispunten tussen (suboptimale) gebiedsontsluitingswegen vormgegeven worden als voorrangskruispunt. Herkenbaarheid van de voorangsregeling is essentieel. Deze dient daarom ondersteund te worden door markering en bebording.

Wanneer langs een voorrangsweg een vrijliggend (brom)fietspad aanwezig is, wordt het fietspad ter hoogte van het kruispunt uitgebogen zodat opstelruimte gecreëerd wordt voor afslaande voorrangsplichtige voertuigen. De doorstroming en de verkeersveiligheid op deze wegen wordt hiermee gewaarborgd. Wanneer onvoldoende ruimte aanwezig is voor het uitbuigen van het fietspad, dient het fietspad direct langs de rijbaan te worden gesitueerd.

Verkeerslichten

Op kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) kan, wanneer dat uit bepaalde overwegingen noodzakelijk wordt geacht, de voorrang geregeld worden met verkeerslichten. Verkeerslichten kunnen toegepast worden indien:

- » te weinig ruimte aanwezig is voor een rotonde;
- » een eerlijke verdeling van de beschikbare tijd over de verschillende verkeersdeelnemers op het kruispunt gewenst is;
- » een voorkeursbehandeling voor openbaar vervoer of langzaam verkeer (vermindering barrièrewerking) gewenst is.

2.5 **Bebouwde kom**

Het moet de weggebruiker duidelijk zijn in hoeverre deze zich binnen of buiten de bebouwde kom bevindt. Dit wordt enerzijds bereikt door duidelijke komgrenzen te realiseren. Zeker zo belangrijk is dat de wegen binnen de bebouwde kom ook geloofwaardig zijn voor de weggebruiker. Daarom worden de volgende eisen gesteld aan het instellen van de bebouwde kom:

- » de afstand van de bebouwing tot de wegas bedraagt maximaal drie keer de hoogte van de aangrenzende bebouwing met een maximum van 25m;
- » de weggebruiker moet met die bebouwing een zichtrelatie hebben;
- » de lengte van de bebouwde kom bedraagt minimaal 400m;

- » bij eenzijdige bebouwing is de bebouwingsdichtheid > 50% en bij tweezijdige bebouwing meer dan 30%.

2.6 Fietsroutenetwerk regionale en gemeentelijke routes

In het GVVP is een fietsroutenetwerk opgesteld binnen de gemeente Albrandswaard. Hierin vormen de regionale en gemeentelijke fietsroutes één geheel. Afhankelijk van het type wegen waar de fietsroutes gebruik van maken, zijn passende voorzieningen nodig.

Gebiedsontsluitingswegen

Langs gebiedsontsluitingswegen wordt altijd gekozen voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Buiten de bebouwde kom en op locaties binnen de bebouwde kom waar de bereikbaarheid van bestemmingen anders bemoeilijkt wordt, maakt ook de bromfietser hiervan gebruik. Voor het optimaliseren van de directheid van fietsroutes kan overwogen worden vrijliggende (brom)fietspaden in twee richtingen toe te passen. Een afweging van de voor- en nadelen hiervan is noodzakelijk.

Suboptimale gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, waar de ruimte voor vrijliggende fietspaden ontbreekt, worden voorzien van fietsstroken. De verkeersveiligheid voor het fietsverkeer verdient hier extra aandacht. Tegengaan van hoge snelheden, waardoor het risico op letselongevallen toeneemt, is noodzakelijk.

In tabel 9 is per type gebiedsontsluitingsweg het type fietsvoorziening weergegeven. Daarnaast is hiervoor de minimale maatvoering opgenomen.

	Voorziening langzaam verkeer	Maatvoering
GOW80	Vrijliggend bromfietspad één richting	> 2,10 meter
	Vrijliggend bromfietspad twee richtingen	> 3,50 meter
	Parallelweg (ETW60)	> 4,70 meter
GOW50	Vrijliggend bromfietspad één richting	> 2,10 meter
	Vrijliggend bromfietspad twee richtingen	> 3,50 meter
GOW50sub	Fietsstrook (inclusief markering)	> 1,50 meter

tabel 9: maatvoering en type fietsvoorziening per type gebiedsontsluitingsweg

Erftoegangswegen

Op erftoegangswegen worden alleen fietsvoorzieningen toegepast op de wegen buiten de bebouwde kom bij een voldoende brede rijbaan. Op erftoegangswegen is het mengen van verschillende verkeerssoorten toegestaan. Voor de herkenbaarheid van het type weg, en daarmee het gewenste weggedrag, is dit zelfs gewenst. In tabel 10 is per type erftoegangsweg het type fietsvoorziening weergegeven.

	Voorziening langzaam verkeer	Maatvoering
ETW60	Geen fietsvoorziening	-
	Fietsstrook bij fietsroute en rijbaanbreedte > 5,5 meter	> 1,50 meter
ETW30	Geen fietsvoorzieningen	-
	Solitair fietspad	> 3,50 meter

tabel 10: maatvoering en type fietsvoorziening per type erfgoedgsweg

Maatregelen comfort en herkenbaarheid fietsroutes

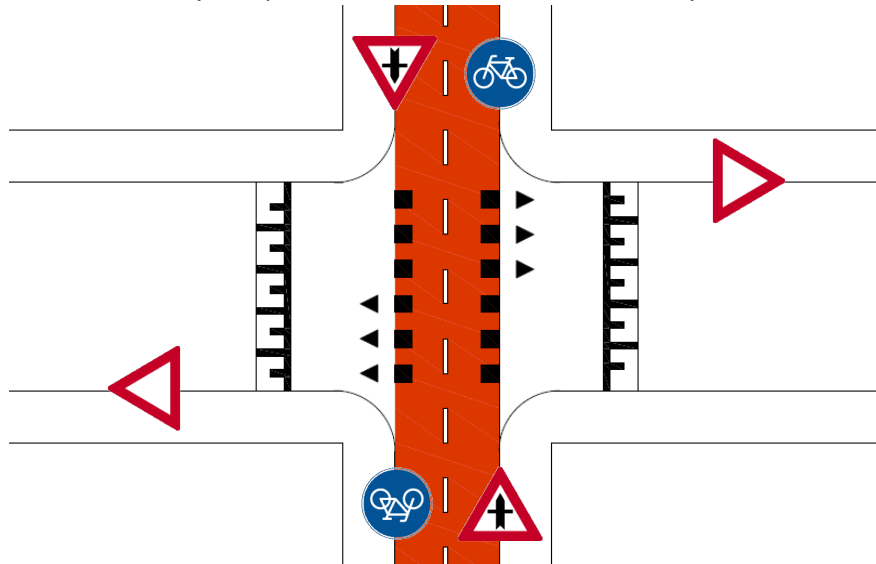
Of mensen de fiets (blijven) gebruiken hangt voor een belangrijk deel samen met het plezier en het gemak waarmee ze kunnen fietsen: het comfort. Daarnaast moeten de beoogde fietsroutes goed en duidelijk herkenbaar zijn. Het comfort op en de herkenbaarheid van fietsroutes wordt beter door:

- » (brom)fietspaden uit te voeren in rood asfalt en te voorzien van respectievelijk het verkeersbord G11, G12a of G13;
- » fietsstroken op de rijbaan uit te voeren in rood asfalt.

Fietsoversteekplaatsen

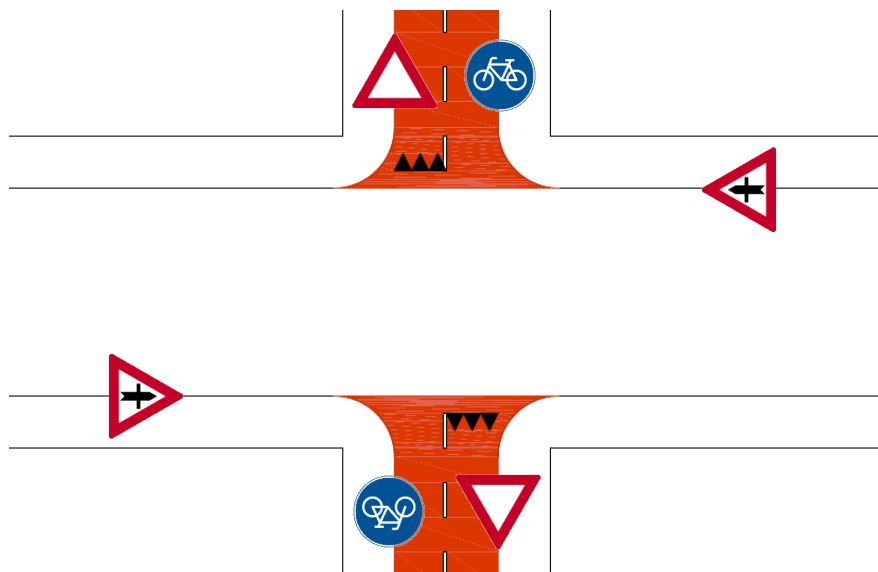
Voor de verkeersveiligheid van het fietsverkeer is een eenduidige vormgeving van fietsoversteekplaatsen van essentieel belang. Onderstaande afbeeldingen laten zien hoe deze oversteekplaatsen vormgegeven dienen te worden. Er wordt onderscheid gemaakt tussen locaties met fietsers in en uit de voorrang:

- » Oversteekplaatsen voor fietsers in de voorrang op fietsroutes binnen de bebouwde kom (ook op rotondes binnen de bebouwde kom);



figuur 1: fietsoversteek met fietsers in de voorrang

- » Oversteekplaatsen voor fietsers uit de voorrang (ook op rotondes buiten de bebouwde kom);



figuur 2: fietsoversteek met fietsers uit de voorrang

2.7 Overige fietsvoorzieningen

Het fietsgebruik wordt gestimuleerd als er voldoende kwalitatief goede en veilige fietsparkeerplaatsen zijn:

- » dit verhoogt de aantrekkelijkheid om gebruik te maken van de fiets;
- » dit vermindert de kans op schade aan de fiets;
- » voetgangers worden niet gehinderd door gestalde fietsen op het voetpad.

Grofweg is de ultieme wens van iedere fietser:

- » de fiets kunnen parkeren direct bij de ingang van de bestemming;
- » het gratis kunnen stallen van de fiets;
- » optimaal gemak (minimale tijdsduur) van het stallen;
- » hoge kwaliteit in bescherming tegen diefstal en vandalisme.

Met het oog op de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het fietsparkeren zijn er eisen gesteld aan stallingmogelijkheden bij verkeersaantrekkende voorzieningen en OV-haltes:

- » fietsparkeervoorzieningen liggen op maximaal 50 tot 100 meter van de bestemming;
- » de parkeervoorzieningen voldoen aan het keurmerk 'Fietsparkeur' waarbij eisen zijn gesteld aan bijvoorbeeld het gemak van het plaatsen van de fiets, kans op schade bij de fiets en vandalismebestendigheid;
- » de fietsparkeervoorzieningen voorzien in voldoende capaciteit (zie hoofdstuk 3).

2.8 Schoolomgeving

Een veiliger inrichting rondom de scholen wordt bereikt door de omgeving van de school extra herkenbaar te maken en door de mensen op de juiste plek te laten parkeren, wachten en oversteken. Een goede schoolomgeving heeft de volgende kenmerken:

- » de omgeving van de school is duidelijk herkenbaar en onderscheidt zich van de overige straten. Dit kan door kleurgebruik in straatmateriaal, verkeersmaatregelen en eventuele attentieverhogende maatregelen. Door bij de verschillende scholen dezelfde vormgevingsprincipes toe te passen ontstaat extra herkenbaarheid voor de weggebruikers.
- » in de nabijheid van de school is een veilige oversteekplaats. De oversteekplaats is duidelijk herkenbaar voor zowel kinderen als andere verkeersdeelnemers. In de omgeving zijn geen elementen of (geparkeerde) auto's aanwezig die het zicht belemmeren. Er wordt in principe terughoudend omgegaan met de aanleg van zebra's, vanwege de schijnveiligheid die hierdoor vaak ontstaat. Wanneer de herkenbaarheid van de oversteekplaats hierom vraagt, kan hier wel voor worden gekozen.
- » voor de ouders die met de auto komen zijn duidelijk herkenbare parkeerplekken aanwezig. Het is voor de ouders duidelijk waar wel en waar niet geparkeerd mag worden.
- » bij de school is een ruime fietsstalling aanwezig, zodat er voldoende ruimte is waar de kinderen hun fiets kunnen neerzetten.
- » bij de ingang van het schoolplein is voldoende wachtruimte voor de ouders aanwezig. De wachtruimte ligt zodanig dat de kinderen en de rijbaan niet worden geblokkeerd.

2.9 Bewegwijzering

De weggebruiker moet zijn weg kunnen vinden, zonder al te veel nadenken. Hij heeft immers zijn aandacht nodig voor het verkeer. Daarom moet de bewegwijzering een logisch en samenhangend geheel zijn. Hierbij wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de algemene (ANWB-bewegwijzering) en de objectbewegwijzering. Daarnaast bestaat aparte bewegwijzering voor fietsers.

Het doel van de bewegwijzering in het algemeen is om de weggebruiker, maar met name de weggebruiker die ter plaatse niet goed bekend is, via de meest geschikte en verkeersveilige route naar zijn bestemming te begeleiden. Een duidelijk en eenduidig beleid over bewegwijzering draagt bij aan het voorkomen van 'zoekend verkeer' op het wegennet en bevordert daarmee de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Hoofdeisen voor de bewegwijzering zijn:

- » uniformiteit: In het hele land wordt in soortgelijke situaties op een eenduidige wijze bewegwijzerd. Het gebruik van kleur is vastgelegd in de Wegenverkeerswetgeving. In Nederland wordt de bewegwijzering naar de bebouwde kom uitgevoerd in witte letters op een blauwe achtergrond. Tijdelijke aanduidingen worden in zwart op geel uitgevoerd. In principe worden langs gebiedsontsluitingswegen voorwegwijzers geplaatst, met een beslissingswegwijzer op het kruispunt. Op erftoegangswegen worden in het algemeen alleen op of nabij het kruispunt beslissingswegwijzers geplaatst;

- » continuïteit: De verwijzing naar een eenmaal in de bewegwijzering opgenomen doel wordt voorgezet totdat het desbetreffende doel is bereikt of totdat de aanduiding niet meer noodzakelijk is;
- » leesbaarheid: De belangrijkste factoren die de leesbaarheid van wegwijzers bepalen, en daarmee ook het aantal verwijzingen op het paneel, zijn de letterhoogte en het contrast tussen de opschriften en de ondergrond van de wegwijzer. In Nederland wordt het lettertype ANWB-Ee toegepast.;
- » begrijpelijkheid: De aanduidingen op bewegwijzering moeten begrijpelijk zijn. Dit betekent dat de plaats- en objectnamen bekend moeten zijn.

Algemene bewegwijzering

Algemene bewegwijzering wordt toegepast langs gebiedsontsluitingswegen. Voor deze reguliere bewegwijzering conformeert de gemeente Albrandswaard zich aan de Richtlijn bewegwijzering, publicatie 222 van het CROW. Vanaf ontsluitingswegen wordt verwezen naar:

- » de Rijkswegen;
- » omliggende gemeenten;
- » de verschillende bebouwde kommen van de gemeente Albrandswaard;
- » bedrijventerreinen;
- » regionale verkeersaantrekkende objecten.

Objectbewegwijzering

Onder objectbewegwijzering wordt verstaan de bewegwijzering naar lokale en toeristische objecten in de gemeente die overwegend publiek van buiten de gemeente (onbekend verkeer) aantrekken. Voor objectbewegwijzering conformeert de gemeente Albrandswaard zich aan de Richtlijn toeristische bewegwijzering, publicatie 262 van het CROW. Enkele voorbeelden van objecten in de gemeente zijn:

- » sportaccommodaties;
- » begraafplaats;
- » politie;
- » brandweer;
- » gemeentehuis;
- » fietsenstallingen;
- » metrostations;
- » P&R plaatsen;
- » apotheek;
- » wijkcentrum.

Bewegwijzering fietsverkeer

Een fietser kan gebruik maken van de volgende soorten bewegwijzering:

- » de algemene bewegwijzering;
- » specifieke bewegwijzering voor fietsers;
- » bewegwijzering voor toeristische routes.

De belangrijkste functie van specifieke bewegwijzering voor fietsers is ter plaatse niet-bekende fietsers te helpen met het vinden van hun bestemming. Daarnaast dient deze bewegwijzering om de fietser die ter plaatsen wel bekend is, extra

inzicht te geven in de samenhang van het netwerk van doorgaande fietsverbindingen.

Voor fietsers bestaat een eigen bewegwijzeringssysteem omdat:

- » de algemene bewegwijzering zoals eerder beschreven, niet altijd de voor fietsers meest directe route aangeeft;
- » de algemene bewegwijzering, welke primair zijn opgesteld voor automobilisten, voor fietsers soms minder gelukkig staat opgesteld ten opzichte van fietsers op fietspaden;
- » specifieke informatie voor fietsers op de algemene bewegwijzering vaak ontbreekt.

Op de specifieke fietsbewegwijzering wordt in ieder geval aangegeven:

- » de eerstvolgende bestemming(en) en eventueel de naam van een verder weg gelegen grotere plaats;
- » de bijbehorende afstand in kilometers.

Naast de specifieke bewegwijzering voor fietsers zijn binnen de gemeente Albrandswaard ook toeristische fietsroutes aanwezig in de vorm van de zogenaamde knooppuntroutes. Daarbij zijn op regionaal niveau knooppunten (kruispunten tussen fietspaden) voorzien van een nummer. Op een knooppunt wordt in alle mogelijke richtingen verwezen naar het eerstvolgende genummerde knooppunt. De recreatieve fietser kan op deze wijze een route samenstellen.

Voor de toepassing en uitvoering van het specifiek bewegwijzeringssysteem voor fietsers en de knooppuntroutes sluit de gemeente Albrandswaard aan bij de Richtlijn bewegwijzering, publicatie 222 van het CROW.

Bewegwijzering voetgangers Ook voor voetgangers bestaat bewegwijzering. Voor dit type bewegwijzering is landelijke uniformiteit van minder belang. Wel is van belang dat deze lokale bewegwijzering makkelijk herkenbaar en te begrijpen is. Binnen de gemeente Albrandswaard wordt deze nog niet toegepast. Bij de beslissing om in de toekomst mogelijk voetgangersbewegwijzering te plaatsen speelt een aantal factoren een rol:

- » de doelstelling van de gemeente: er kunnen verschillende doelen een rol spelen, zoals bijvoorbeeld het bevorderen van toerisme of recreatie of het weren van auto's vanuit verkeer- en vervoerbeleid;
- » het rendement van de maatregel: een afweging van de hoeveelheid gebruikers tegen de kwaliteit en de kosten van het systeem;
- » de randvoorwaarden voor een functioneel systeem: de loopafstanden, de kwaliteit van de route en het systeem;
- » het beheer en onderhoud: bij beheer en onderhoud dient onder andere bijgehouden te worden of nog steeds naar goede objecten wordt verwezen op de juiste plaats en of het systeem niet verouderd is.

Voor de toepassing en uitvoering van een bewegwijzeringssysteem voor voetgangers staan verdere aandachtspunten opgenomen in publicatie 222 van het CROW.

3 UITGIFTE VERGUNNING UITWEG

3.1 Regelgeving en voorwaarden

In artikel 2.2 lid 1e van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (WABO) is opgenomen dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders een uitweg te maken naar de weg, van de weg gebruik te maken voor het hebben van een uitweg en verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg. Het college van Burgemeester en Wethouders kan een uitwegvergunning weigeren indien:

- » de bruikbaarheid van de weg in het geding komt;
- » de verkeersveiligheid en het doel van de weg dat niet toelaten;
- » deze niet past binnen het uiterlijk aanzien van de weg;
- » deze te veel beperkingen toedient aan een groenvoorziening van de gemeente;
- » dit ten koste gaat van openbare parkeerplaatsen

Dit betekent dat de gemeente een uitwegvergunning kan weigeren wanneer:

- » de aanleg van de uitweg technisch gezien niet haalbaar is;
- » de verkeersveiligheid in het geding is;
- » er parkeerplaatsen verloren gaan;
- » er bomen of andere groenvoorzieningen verloren gaan;
- » er kolken of andere onderdelen van de riolering verloren gaan;
- » de uitweg niet past binnen de kaders van het bestemmingsplan, groenstructuurplan of verkeer- en vervoerplan;
- » de uitweg niet past bij het uiterlijk van de omgeving.

Daarnaast wordt de aanvraag, indien van toepassing, behandeld in samenhang met:

- » omgevingsvergunning bouwen;
- » omgevingsvergunning kappen van bomen;
- » eventueel benodigde ontheffingen van het waterschap (bij aanleg of aanpassing van dammen, duikers of dijklichamen).

3.2 Beoordeling uitwegvergunning

Algemeen			
1	Geeft de schets bij de aanvraag voldoende informatie over maatvoering en ligging van de gevraagde uitweg?	Ja/nee	Indien nee, eventueel aanvullende schets opvragen
2	Is de aanvrager eigenaar van het perceel?	Ja/nee	Indien nee, toestemming nodig van de eigenaar
3	Heeft de aanvraag relatie met bouwvoornemen of bouwplan?	Ja/nee	Indien ja, dan in samenhang toetsen
4	Beschikt het perceel reeds over een uitweg?	Ja/nee	Indien ja, in principe geen uitweg tenzij wordt aangetoond dat een tweede uitweg noodzakelijk is en/of de perceelgrootte dit toelaat (min. 10 meter tussen uitwegen)
5	Is de aanvraag ontvankelijk	Ja/nee	Indien niet ontvankelijk aanvulling vragen
Uitvoerbaarheid			
6	Gaan er door een uitweg (openbare) parkeerplaatsen verloren? Zo ja, zijn er mogelijkheden om deze parkeerplaatsen te compenseren?	Ja/nee	Kan gevolgen hebben voor prijsstelling. Indien geen compensatie, in principe geen uitweg. Wordt door de uitweg meer dan 1 parkeerplaats op eigen terrein mogelijk, dan apart beoordelen.
7	Past een uitweg binnen de voorwaarden voor het bestemmingsplan of beeldkwaliteitsplan (RO-toets)?	Ja/nee	Indien nee, in principe geen uitweg
8	Is de breedte van de uitweg afgestemd op het type verkeer waar deze voor bedoeld is (afgestemd op de doelgroep personenauto of vrachtauto)? En is voldoende aangetoond dat dit noodzakelijk is?	Ja/nee	Indien nee, in principe geen uitweg
9	Is er op het (bedrijfs)perceel voldoende ruimte aanwezig om een voertuig te plaatsen en indien nodig te manoeuvreren?	Ja/nee	Indien nee, in principe geen uitweg
10	Zijn aanpassingen aan de openbare weg of nutsvoorzieningen noodzakelijk, zoals aanpassingen aan kolken, straatmeubilair, verkeersmaatregelen of -tekens of leidingen en kabels.	Ja/nee	Kan gevolgen hebben voor prijsstelling. Indien niet mogelijk, in principe geen uitweg
11	Zijn aanleg of aanpassing van een waterkering of duiker noodzakelijk?	Ja/nee	Overleg met waterschap en kan gevolgen hebben voor prijsstelling
Verkeersveiligheid en doorstroming			
12	Is er sprake van een gebiedsontsluitingsweg?	Ja/nee	Indien ja, in principe geen uitweg, tenzij GOW als ETW is ingericht of in omgeving soortgelijke situaties bestaan
13	Komt de uitweg: <ul style="list-style-type: none"> - binnen 5 meter afstand van een bocht, kruispunt of oversteekplaats voor voetgangers en/of (brom)fietsers, en/of; - ter hoogte van op de rijbaan aangebrachte opstelstroken, en/of; - nabij een onoverzichtelijke bocht; - nabij een uitweg van een ander perceel? 	Ja/nee	Beoordelen t.a.v. verkeersveiligheid. Indien niet gewaarborgd, in principe geen uitweg. Indien combinatie met andere uitweg mogelijk is, dit toepassen
Uiterlijk aanzien en groen			
14	Is er sprake van aantasting van uiterlijk aanzien van de omgeving?	Ja/nee	Indien ja (toetsing door welstand commissie)
15	Is voor de uitweg verwijdering, aantasting of doorsnijding van een groenvoorziening of bosplantsoen noodzakelijk of dient een kapvergunning verleend te worden?	Ja/nee	Overleg met medewerker groenbeleid

Conclusie			
16	Uitrit mogelijk o.b.v. bovenstaande?	Ja/nee	Indien nee, in principe geen uitweg tenzij zwaarwegende redenen aangedragen kunnen worden en nadelige effecten worden gecompenseerd
17	Indien aanvraag toegekend: opstellen van een beschrijving en kostenberekening van de uit te voeren werkzaamheden		

4 PARKEREN

4.1 Parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Parkeernormen

Bij nieuwe Ruimtelijke Ontwikkelingen in de gemeente moeten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Dit om de kwaliteit van de openbare ruimte te waarborgen en overlast door parkeren te voorkomen.

Bij het opstellen en hanteren van de parkeernormen voor Albrandswaard gelden de volgende uitgangspunten:

- » de parkeernormen zijn gebaseerd op de richtlijnen van de CROW (publicatie 182, Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering, september 2008), waarbij met betrekking tot de stedelijkheid, stedelijke zone en minimale/maximale norm afgestemd is op de situatie in Albrandswaard;
- » bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende parkeerplaatsen aangelegd worden om minimaal de eigen parkeerbehoefte op te vangen. Op deze wijze wordt parkeeroverlast in de omgeving voorkomen. Hierbij moeten de parkeervoorzieningen niet alleen na realisatie, maar ook op lange termijn voldoen;
- » bij nieuwe woningbouwprojecten geldt dat bij elke woning minimaal één parkeerplaats op eigen terrein gerealiseerd dient te worden;
- » het parkeren van een tweede, derde of groter aantal auto's en het parkeren voor bezoekers vindt plaats op afstand van de voorziening (rand van de woonbuurt).

Situering van de parkeervoorzieningen

De vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen naar deze locatie. Zo is de stedelijkheidsgraad van invloed op het aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Daardoor heeft deze invloed op de omvang van de parkeervraag. Deze stedelijkheidsgraad is afhankelijk van de omgevingsadressendichtheid van de gemeente. De gemeente Albrandswaard kent een omgevingsadressendichtheid van tussen de 500 en 1000. Daarmee heeft de gemeente een stedelijkheidsgraad in de categorie 'weinig stedelijk'.

Ook kan de locatie binnen de kern invloed hebben op de parkeervraag. Zo kennen locaties in stadscentra een lagere parkeervraag dan locaties elders in de bebouwde kom, omdat het aanbod en de kwaliteit van de alternatieve vervoerwijzen naar locaties in stadscentra vaak beter zijn. Er kunnen daarom drie type stedelijke zones binnen een kern onderscheiden worden, namelijk:

- » centrumgebieden;
- » schil/overloopgebieden;
- » rest bebouwde kom.

Binnen de gemeente Albrandswaard is onderscheid naar type stedelijke zone van veel minder belang. De verschillende kernen (Rhoon, Poortugaal en Portland) zijn

relatief klein. Alternatieve vervoerwijzen (streekvervoer, metro) halteren buiten de dorpskernen. Het niveau van deze vervoerwijzen is daarom te beperkt om invloed uit te kunnen oefenen op het autogebruik naar deze voorzieningen. Binnen de gemeente Albrandswaard wordt daarom alleen de stedelijke zone 'rest bebouwde kom' onderscheiden.

Autobezit en huishoudens

In tabel 11 staat informatie over het aantal huishoudens en stedelijkheidsgraad in de gemeente Albrandswaard¹. Dit geeft een indicatie van het gemiddelde autobezit per huishouden.

Gemeente	Stedelijkheid	Aantal huishoudens	Inwoners	Autobezit	Auto's per huishouden
Albrandswaard	Weinig stedelijk	9.759	24.746	446 per 1000 inwoners	1,1

tabel 11: autobezit gemeente Albrandswaard

Bovenstaande informatie vormt de basis voor de parkeerbehoefte van woningen. Het gaat dan om ongeveer 1,1 parkeerplaats per woning. Bij het bepalen van de parkeernormen moet er onderscheid gemaakt worden naar type woning. De werkelijke parkeerbehoefte ligt echter nog enigszins hoger. Bovenop het voorgaande moet rekening worden gehouden met extra ruimte voor:

- » bezoekersparkeren;
- » aandeel bedrijfsvoertuigen en leaseauto's
- » marge voor toekomstige ontwikkelingen, zoals toename van het autobezit.

In de parkeerkcijfers van het CROW wordt onafhankelijk van de stedelijkheid en het soort gebied uitgegaan van een aandeel van 0,3 bezoekers per woning.

Parkeernormen woningen

De informatie uit voorgaande paragraaf is gebruikt om de parkeernormen voor woningen in de gemeente Albrandswaard te bepalen. In tabel 12 zijn de parkeernormen voor woningen weergegeven.

Gezien het relatief lage aantal van het gemiddeld autobezit per huishouden, maar met het oog op een toenemend autobezit in de toekomst, is het aannemelijk om binnen de gemeente Albrandswaard uit te gaan van de minimale parkeernorm zoals aangegeven door het CROW. Binnen de gemeente Albrandswaard is echter geconcludeerd dat sprake is van een hoger autobezit bij goedkopere woningen. Daarom kan voor woningen binnen deze prijsklasse overwogen worden de maximale parkeernorm toe te passen.

¹ BRON: CBS - Statline

Woningtype	Rest bebouwde kom
Woning duur [per woning]	2,0
Woning midden [per woning]	1,8
Woning goedkoop [per woning]	1,4 (1,7)

tabel 12: parkeernormen per type woning

Binnen de gemeente Albrandswaard gelden als grenzen voor de typering van de woningen de volgende bedragen:

- » goedkope woningen: prijsklasse tot €200.000,-;
- » middeldure woningen: prijsklasse van €200.000,- tot €300.000,-;
- » dure woningen: prijsklasse €300.000,- en meer.

Bij veel woningen wordt ruimte op eigen terrein gerealiseerd om voertuigen te parkeren (oprit, garage). Dit zorgt voor een lagere parkeerdruk in de openbare ruimte. Bij nieuwbouwplannen van woonwijken geldt dat bij elke woning minimaal één parkeerplaats op eigen terrein wordt gerealiseerd. Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein dient meegerekend te worden bij het opstellen van de parkeerbalans. Voor de verrekening van deze parkeerbehoefte spelen echter twee aandachtspunten:

- » parkeerruimte op eigen terrein wordt minder efficiënt gebruikt dan openbare parkeerplaatsen. Anderen dan de bewoners kunnen hier niet parkeren. Ook wordt een oprit of garage soms helemaal niet gebruikt (garage als berging). Dit moet in de openbare ruimte gecompenseerd worden. In onderstaande tabel zijn hiervoor rekenregels meegenomen;
- » in de openbare ruimte moeten altijd voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor bezoekers.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 5,0 meter diep en 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	Garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	Garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 5,0 meter diep en 4,5 meter breed

tabel 13: rekenfactoren parkeren op eigen terrein

Bij parkeerplaatsen in een parkeergarage of op een parkeerdek bedoeld voor bewoners van woningen (zoals bij appartementen) wordt uitgegaan van het volgende:

- » parkeerplaatsen in de garage of op het dek worden meegeteld als een enkele oprit zonder garage;
- » de parkeerbehoefte voor bezoekers van de bijbehorende appartementen/woningen worden zoveel mogelijk op straat gerealiseerd.

Parkeernormen overige voorzieningen

Naast de woningen hebben ook de overige voorzieningen parkeerbehoefte. In tabel 14 is voor de belangrijkste voorzieningen de bijbehorende parkeernormen weergegeven.

Functie / locatie	Rest bebouwde kom	Eenheid per:
Wijk/buurt/dorpscentrum en supermarkt	3,0	100 m ² bvo
Grootschalige detailhand (IKEA/outlet/Intratuin)	6,5	100 m ² bvo
(week)markt	3,0	100 m ² bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met balie)	3,0	100 m ² bvo
Kantoren (zonder baliefunctie)	1,7	100 m ² bvo
Arbeidsextensieve / bezoekerextensieve bedrijven (groothandel, transportbedrijf)	0,8	100 m ² bvo
Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, transportbedrijf)	1,6	100 m ² bvo
Café/bar/discotheek/cafeteria	6,0	100 m ² bvo
Restaurant	14,0	100 m ² bvo
Bibliotheek	1,0	100 m ² bvo
Bioscoop/theater/schouwburg	1,0	zitplaats
Sporthal (binnen)	2,5	100 m ² bvo
Sportveld (buiten)	15,2	ha. netto terrein
Tennisbanen	2,0	baan
Golfbaan	6,0	hole
Bowling	1,5	baan
Zwembad	10,0	100 m ² opp. bassin
Manege	0,3	box
Cultureel centrum/wijkgebouw	2,3	100 m ² bvo
Verpleeg/verzorgingshuis	0,5	w ooneenheid
Arts/maatschap	1,5	behandelkamer
Basisschool	0,6	leslokaal
Creche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,6	arbeidsplaats
Hotel	0,8	kamer
Kerk/moskee/religiegebouw	0,1	zitplaats
Begraafplaats/crematorium	17,0	gelijktijdige begrafenis / crematie

tabel 14: parkeernormen nieuwbouwvoorzieningen gemeente Albrandswaard

Dubbelgebruik

Bij sommige ruimtelijke ontwikkelingen is er sprake van verschillende functies binnen hetzelfde plan. Wanneer voor alle voorzieningen de volledige parkeerbehoefte moet worden gerealiseerd kan dit leiden tot (financieel) onhaalbare plannen. Vanuit de parkeer kwaliteit is dit vaak ook niet nodig. Verschillende functies hebben vaak een piek in behoefte op verschillende momenten in de week. Dezelfde parkeerplaatsen kunnen dus gebruikt worden voor

meerder voorzieningen: dubbelgebruik. Dit leidt tot een efficiëntere benutting van de parkeercapaciteit.

Met het opstellen van een parkeerbalans kan de mate dubbelgebruik worden berekend. Hiervoor wordt voor de verschillende voorzieningen gerekend met een aanwezigheidspercentage gedurende verschillende momenten op de dag en verschillende momenten in de week. Hiervoor worden de aanwezigheidspercentages in tabel 15 aangehouden.

Percentage (%)	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag Middag
Woning	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Bedrijf/Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Medisch	100	100	30	15	15	5	5
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	0	0	0	0
Sport	30	50	100	100	100	90	85
Bibliotheek	30	70	100	75	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Restaurant	30	40	90	70	70	100	40
Café	30	40	90	75	75	100	45
Bioscoop theater	15	30	90	60	60	100	60

tabel 15: Aanwezigheidspercentages per periode van de dag

4.2 Parkeren van vrachtauto's

Volgens de APV mogen vrachtauto's niet geparkeerd worden in de openbare ruimte. Dit betekent dat bedrijven in principe zelf moeten zorgdragen voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen van bedrijvigheid (nieuwe bedrijfspanden of (ver)bouwplannen) toetst de gemeente of er voldoende rekening wordt gehouden met parkeergelegenheid voor vrachtverkeer. Door de indiener van de bouwplannen moet hierbij aangetoond worden door middel van berekeningen hoe hoog de parkeerbehoefte voor vrachtauto's is en dat hiervoor voldoende ruimte op eigen terrein aanwezig is.

Vrachtauto's in de openbare ruimte

De gemeente Albrandswaard heeft een tweetal locaties aangewezen waar vrachtauto's wel geparkeerd mogen worden.

4.3 Fietsparkeren

Binnen de gemeente moet bij openbare functies rekening gehouden worden met fietsparkeren. De gemeente zal zo veel mogelijk de landelijke richtlijn "Leidraad Fietsparkeren" volgen met daarbij de "Fietsparkeertool" om de fietsparkeernorm te bepalen.

Voor een aantal veel voorkomende functies is de fietsparkeernorm per eenheid bepaald met behulp van de fietsparkeertool. Deze zijn weergegeven in tabel 16. Hierbij is, wanneer binnen de tool een locatietype aangeduid diende te worden, 'rest bebouwde kom' aangehouden als gebiedstype. Reden hiervoor is met name de relatief grote afstand tussen de verschillende kernen in de gemeente, waardoor de voorzieningen relatief ver uit elkaar liggen.

Parkeernormen fietsen

Functie	Kencijfer	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	1,0	100 m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
Kantoor met balie (bezoekers)	5,0	Balie	Minimaal 10 fietsparkeerplaatsen
School (BO)	30 - 40	100 leerlingen	-
School (BO) medewerkers	4,0	100 leerlingen	-
School (VO)	14,0	100 m2 bvo	Grote aantallen
School (VO) medewerkers	0,4	100 m2 bvo	-
Supermarkt	2,0	100 m2 bvo	-
Winkelcentrum	2,5	100 m2 bvo	-
Restaurant	18,0	100 m2 bvo	Bijvoorbeeld pannenkoekenhuis, eenvoudige restaurants. Inclusief terras.
Fastfood-keten	0,6	Tafel	Inclusief terras
Gezondheidscentrum	0,9	Behandeltkamer	-
Gezondheidscentrum medewerkers	0,3	Behandeltkamer	-
Apotheek	1,5	Kassa	-
Apotheek medewerkers	1,5	Kassa	-

tabel 16: fietsparkeernormen per functietype

5 PARKEERVERGUNNINGEN

5.1 Uitgifte gehandicaptenparkeerplaatsen

In deze paragraaf zijn de beleidskaders voor de toekenning en realisatie van gehandicaptenparkeerplaatsen opgenomen. Doel van het realiseren van gehandicaptenparkeerplaatsen is om ook gehandicapten deel te laten nemen aan de maatschappij door (zelfstandig) vervoer mogelijk te maken, maar toch een wildgroei aan gereserveerde plaatsen te beperken.

Voor het reserveren van parkeerplaatsen voor gehandicapten bestaan twee mogelijkheden:

- » algemene gehandicaptenparkeerplaats voor iedereen die beschikt over een gehandicaptenparkeerkaart. Deze plaatsen liggen vooral bij publieke voorzieningen;
- » gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats voor een specifieke auto. Hierbij gaat het met name om een gereserveerde parkeerplaats bij de woning.

Algemene gehandicaptenparkeerplaats

Voor de realisatie van een gehandicaptenparkeerplaats gelden de volgende eisen en randvoorwaarden:

- » gehandicaptenparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd bij voorzieningen die een publiek karakter hebben;
- » minimaal één aangepaste parkeerplaats op minder dan 50m van de ingang;
- » gehandicaptenparkeerplaatsen zijn ruimer vormgegeven dan standaard parkeerplaatsen (ASVV2004, 15.1.2).

Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats

Iemand met een handicap kan bij de gemeente een aanvraag indienen om een gehandicaptenparkeerplaats aan te leggen.

Men komt in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats als de persoon een handicap heeft, én:

- » de beschikking heeft over een motorvoertuig of brommobiel;
- » in het bezit is van een geldig rijbewijs;
- » in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart.

Verder gelden de volgende zaken bij de toewijzing van een gehandicaptenparkeerplaats:

- » de gehandicaptenparkeerplaats is persoonsgebonden en uitsluitend bestemd voor de auto van de aanvrager;
- » men kan alleen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken als er geen parkeergelegenheid op eigen terrein is;
- » in principe wordt alleen een gehandicaptenparkeerplaats toegewezen aan een bestuurder. Slechts bij hoge uitzondering wordt de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken toegewezen aan een passagier

die niet in staat is zich zonder hulp van anderen voort te bewegen of niet alleen gelaten kan worden in de woning terwijl de bestuurder de auto haalt of wegbrengt;

- » indien de aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats wordt gehonoreerd worden de aanlegkosten bij de aanvrager in rekening gebracht.

Het recht op de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken vervalt wanneer een eind komt aan de handicap, de aanvrager niet meer beschikt over een geldig rijbewijs, de aanvragen niet meer beschikt over een motorvoertuig of brommobiel of bij overlijden. Dit moet zo spoedig mogelijk worden gemeld aan de gemeente.

5.2 E-parkeren

De gemeente Albrandswaard wil het gebruik van energiezuinige en milieuvriendelijke vervoerswijzen stimuleren. Een van de mogelijkheden hiervoor is het plaatsen van oplaadpunten van elektrische auto's. Deze oplaadpunten kunnen echter ten koste gaan van de openbare parkeergelegenheid. Ter plaatse zal de parkeerdruk hierdoor toenemen.

Eigenschappen elektrisch opladen

Iedereen die elektrisch wil gaan rijden heeft een oplaadpunt nodig om de auto mee op te laten. Het laden van een accu duurt ongeveer 6 tot 8 uur en de gemiddelde actieradius van een elektrische auto is 120 tot 180 kilometer (stand van zaken 2011).

Aanvraag oplaadpunt

Het opladen van de accu kan dan plaatsvinden op drie mogelijke locaties:

- » op eigen terrein;
- » bij oplaadpunten in de wijk (centraal gelegen) bijvoorbeeld bij metrostations, winkelcentra, P/R terreinen;
- » bij oplaadpunten in woonstraten.

Inwoners of bedrijven die in het bezit zijn van een elektrisch auto kunnen een aanvraag doen voor een oplaadpunt voor elektrische auto's bij de betreffende energieleverancier.

Oplaadpunt op eigen terrein

Wanneer een woning of bedrijf beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein, dan kan de eigenaar van een elektrisch voertuig zelf zorgen voor de elektriciteitsvoorziening van het voertuig. De gemeente geeft in die gevallen in principe geen vergunning uit voor een oplaadpunt in de openbare ruimte.

Oplaadpunt in de wijk (centraal gelegen)

In situaties waarbij geen parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig is kan een inwoner of bedrijf een aanvraag indienen voor een oplaadpunt in de openbare ruimte. Als deze oplaadpunten worden toegewezen, komen deze op een centrale locatie in de wijk te staan. Zo is het oplaadpunt voor iedereen toegankelijk en wordt de parkeerdruk in de wijk niet nadelig beïnvloed.

Oplaadpunten in woonstraten

In de opstartperiode, waarbinnen de gemeente een promotiebeleid voert ten aanzien van elektrisch rijden, kan het zijn dat er direct bij de aanvrager voor de deur een oplaadpunt wordt geplaatst. De parkeerplek ter hoogte van het oplaadpunt blijft echter openbaar. Hier mag een ieder in het bezit van een elektrisch voertuig parkeren.

Beleidsregels bij aanvragen voor oplaadpunten

Concreet gelden de volgende regels bij een aanvraag voor een openbaar oplaadpunt:

- » de aanvrager van een individueel oplaadpunt dient in het bezit te zijn van een elektrisch voertuig;
- » indien de aanvrager beschikt over parkeergelegenheid op eigen erf, wordt er geen oplaadpunt in het openbaar gebied gerealiseerd;
- » er wordt maximaal één oplaadpunt per elektrisch voertuig, per aanvrager toegewezen (een oplaadpunt heeft veelal twee aansluitingen);
- » voor algemeen gebruik worden er op strategische locaties centraal gelegen oplaadpunten gerealiseerd (zoals bij openbaar vervoer knooppunten, winkelcentra, P/R terreinen);
- » voor individuele aanvragen van eigenaren van elektrische voertuigen wordt nabij de woning van de aanvrager een oplaadpunt gerealiseerd;
- » een individueel oplaadpunt blijft een openbare parkeerplaats en kan door een ieder, die in het bezit is van een elektrisch voertuig, worden gebruikt;
- » ten behoeve van oplaadpunten wordt een verkeersbesluit genomen en wordt verkeersbord E04 (RVV 1990), voorzien van een onderbord met de tekst 'alleen opladen elektrische voertuigen' geplaatst.

Uitzonderingen

De gemeente Albrandswaard kan besluiten om een uitzondering te maken op de gestelde beleidsregels en toch een vergunning af te geven. Door de aanvrager moet dan worden aangetoond dat met het oplaadpunt een aanmerkelijk belang wordt gediend en dat er geen onevenredige nadelen zijn voor de openbare orde, verkeersveiligheid, doorstroming of leefbaarheid.

Monitoring

Het gebruik van elektrisch auto's en de daarvoor benodigde infrastructuur is een relatief nieuwe ontwikkeling, waar nog ervaring mee worden opgedaan. Daarom worden de hierboven vastgestelde beleidsregels regelmatig gemonitord en wanneer nodig aangescherpt.

