

Nota Parkeernormen

**Voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente
Leidschendam-Voorburg**



Gemeente Leidschendam-Voorburg
Versiedatum: 6 september 2012

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Trends	3
1.3	Doelstelling	4
1.4	Uitgangspunten	4
1.5	Leeswijzer	4
2.	Regels parkeertoets	5
2.1	Basis parkeernormen	5
2.2	Gebiedsindeling	5
2.3	Stedelijkheidsgraad	6
2.4	Verdeling gebieden binnen Leidschendam-Voorburg	6
2.5	Parkeernormen	6
2.6	Maatvoering parkeerplaats	10
2.7	Acceptabele loopafstanden	10
2.8	Berekeningsaantallen parkeervoorziening	11
2.9	Afronding	11
2.10	Vrijstellingsmogelijkheden en flexibiliteitsregels	11
2.11	Beoordeling en mogelijke ontheffing of reductie van de gemeentelijke parkeereis	12
2.12	Voorbeelden berekening parkeereis en parkeerbalans	13
2.13	Fietsparkeren	13
3.	Juridisch kader	14
3.1	Parkeertoets Nota Parkeernormen	14
3.2	Juridische grondslag parkeertoets	14
3.3	Parkeertoets bij strijdigheid bestemmingsplan	14
3.4	Hardheidsclausule	15
4.	Slotbepalingen	16
4.1	Inwerkingtreding	16
4.2	Citeertitel	16
4.3	Overgangssituatie	16

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2005 heeft de gemeenteraad van de gemeente Leidschendam-Voorburg parkeernormen voor Leidschendam-Voorburg vastgesteld, als onderdeel van de Parkeernota. De destijds vastgestelde parkeernormen waren de eerste stappen van de gemeente Leidschendam-Voorburg naar het structureren van het gebruik van parkeernormen.

Inmiddels worden de vastgestelde parkeernormen al bijna 7 jaar toegepast. In deze periode is veel ervaring opgedaan met deze cijfers. In de afgelopen periode zijn veel verschillende ontwikkelingen met de vastgestelde parkeernormen gerealiseerd in mooie projecten. In de praktijk blijkt er echter ook onduidelijkheid te zijn over de interpretatievrijheden en de verantwoordelijkheid bij afwijking van de parkeerkencijfers.

Ook het juridisch kader is inmiddels veranderd. In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingevoerd. Daarin staat dat beleidsplannen geen (parkeer)normen meer mogen bevatten. Een parkeerbeleidsplan (Parkeernota) dus ook niet. Verder mag de bouwverordening, op grond van de nieuwe Woningwet, geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, dus ook geen parkeervoorschriften. Tenslotte speelt dat in 2013 voor het hele grondgebied van een gemeente een nieuw of herzien bestemmingsplan gaat gelden. Om die reden is het van belang om een aparte nota met parkeernormen op te stellen.

1.2 Trends

Het is een trend dat het autobezit per huishouden toeneemt. De toename van het autobezit vertaalt zich in een stijging van de verkeersintensiteiten en een toename van de vraag naar parkeerplaatsen.

Factoren die van invloed zijn op het autobezit zijn inkomen, leeftijd, huishoudengrootte, woon-werkafstand, bestedingspatroon en mentaliteit/cultuur. Verder heeft het wegaanbod en aanbod van openbaar vervoer een groot effect op het autobezit en -gebruik. Uit onderstaande gegevens is te herleiden dat grotere kernen met een goed openbaar vervoerniveau een lager autobezit per huishouden hebben.

De volgende gegevens over het autobezit per huishouden zijn over het jaar 2010.

Personenauto's per huishouden in 2010			
Locatie	Autobezit per huishouden	Aantal personenauto's	Aantal inwoners
Nederland	1,0	7.622.350	16.574.990
Leidschendam-Voorburg	0,9	32.705	72.160
Den Haag	0,7	174.300	488.555
Rijswijk	1,1	27.135	46.670
Zoetermeer	1,0	52.525	121.530
Delft	0,6	32.020	96.760
Pijnacker-Nootdorp	1,1	20.190	48.015
Leiden	0,7	44.360	117.125
Wassenaar	1,2	13.160	25.815
Voorschoten	1,0	10.440	23.460

Tabel: 1: Personenauto's per huishouden in 2010 (www.cbsinuwbuurt.nl)

1.3 Doelstelling

Deze nota heeft als doel om de toepassing en de rekenmethodiek van de parkeernormen inzichtelijker, duidelijker en helderder te maken. Bij burgers, bedrijven en ontwikkelaars mag geen onduidelijkheid bestaan over de invulling van de parkeernormen. Ook juridisch moet de invulling van de parkeernormen gewaarborgd zijn.

1.4 Uitgangspunten

De eenduidigheid van de parkeernormen dient ook een hoger doel, namelijk een leefbare en bereikbare gemeente. Om dat te bereiken zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Leidschendam-Voorburg;
2. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing;
3. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten;
4. De Nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg, betreffende nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie. De Nota parkeernormen is niet van toepassing op bestaande situaties¹;
5. De Nota parkeernormen is zo algemeen mogelijk gehouden, maar is ook bruikbaar voor specifieke situaties. Voor situaties waar deze nota niet in voorziet, zal altijd maatwerk geleverd worden.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de regels waaraan een parkeertoets moet voldoen. In dit hoofdstuk komen alle inhoudelijke aspecten over de parkeernormen aan de orde. Hoofdstuk 3 beschrijft het juridische kader waarmee gewerkt wordt. In hoofdstuk 4 komen de slotbepalingen aan de orde.

¹ Indien het gaat om een initiatief, functiewijziging, bouwplan, etc. dat alleen kan worden gerealiseerd wanneer de gemeente daarvoor gebruik maakt van een discretionaire bevoegdheid (binnen- of buitenplanse afwijking, herziening bestemmingsplan, o.i.d.), dan is er in het proces ruimte voor een toetsings- en afwegingsmoment. Wanneer géén besluit van de gemeente nodig is, bijvoorbeeld omdat de functiewijziging past in de betreffende bestemming, dan is er geen beslismoment en vindt geen toetsings- of afwegingsmoment plaats op basis van de parkeernorm.

Hoofdstuk 2. Regels parkeertoets

2.1 Basis parkeernormen

De basis voor de toets voor de parkeereis is gelegd in de CROW-richtlijnen. Het CROW geeft in haar publicatie 182 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' richtlijnen over hoe om te gaan met parkeernormering.

De kencijfers van het CROW geven voor verschillende functies altijd een bandbreedte tussen minimale en maximale parkeerbehoefte. Deze kencijfers zijn landelijke gemiddelden voor de verschillende functies. Een bandbreedte maakt het mogelijk om rekening te houden met lokale - en functiespecifieke situaties. De minimale parkeerkencijfers gaan uit van de verwachte parkeerbehoefte die een functie minimaal genereert. De maximum parkeerkencijfers zijn bedoeld om een meer sturend parkeerbeleid te kunnen voeren. Daarbij is als uitgangspunt genomen een beleid dat gericht is op niet-noodzakelijk autogebruik.

In de praktijk leidt het sturend parkeerbeleid vaak tot problemen. Daarom wordt in de praktijk getoetst aan een gemiddeld parkeerkencijfer dat ligt tussen de minimale en maximale cijfers.

Voor toekomstige berekeningen van de parkeereis wordt, binnen de gegeven bandbreedte, de gemiddelde waarde als parkeernorm gehanteerd, tenzij er valide argumenten zijn om van andere waarden uit te gaan. In de bijlage Parkeernormen bij deze Nota zijn de normen opgenomen die voor de gemeente Leidschendam-Voorburg leidend zijn bij ontwikkelingen.

2.2 Gebiedsindeling

Het CROW gaat in haar richtlijnen uit van een tweetal gebiedsindelingen, namelijk naar stedelijkheidsgraad en een verdere (gebieds)verdeling binnen de betreffende gemeente. In de Parkeernota "Kiezen voor Maatwerk" is deze systematiek overgenomen. Ook in dit kader is het gewenst deze systematiek te handhaven.

2.3 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen en daarmee op de parkeervraag. In een (zeer sterk) stedelijke gemeente is bijvoorbeeld het openbaar vervoer beter geregeld dan in een niet stedelijke gemeente. Hieruit is te concluderen dat de behoefte aan een auto en dus aan parkeerplaatsen in een niet stedelijke gemeente hoger is dan in stedelijke gemeenten. De gegevens over het autobezit per huishouden per gemeenten staft deze conclusie.

Het CBS heeft een typologie van stedelijkheidsgraad per gemeente geïntroduceerd. Onder stedelijkheidsgraad wordt het aantal adressen per km² verstaan. Er zijn vijf verschillende stedelijkheidsgraden onderscheiden. Per 1 januari 2009 kende de Gemeente Leidschendam-Voorburg een omgevingsadressendichtheid van 2.751 adressen per km². Deze omgevingsadressendichtheid wordt gekwalificeerd als 'zeer sterk stedelijk'.

De gemeente Leidschendam-Voorburg bestaat uit drie kernen (Leidschendam, Voorburg en Stompwijk). De kern Stompwijk wijkt qua stedelijkheid sterk af van de kernen Leidschendam en Voorburg. Om deze reden houden wij bij de berekening van de parkeereis voor Voorburg en Leidschendam de categorie 'zeer sterk stedelijk' aan. Voor Stompwijk houden wij de meest landelijke categorie 'niet stedelijk' aan. Voor het parkeernormen in het buitengebied gelden aparte (hogere) normen.

2.4 Verdeling gebieden binnen Leidschendam-Voorburg

Naast het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen is ook de locatie van de functie van belang voor de parkeervraag. Functies in centra hebben over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies op andere locaties in de bebouwde kom. De kwaliteit van het openbaar vervoer is ook hierin weer essentieel.

Voor de parkeerkcijfers hanteert het CROW een onderscheid in vier verschillende zones. Hiervan zijn er drie stedelijke zones en daarnaast is een apart onderscheid gemaakt voor parkeerkcijfers in het buitengebied. De verdeling is als volgt:

- Centrum
- Schil centrum
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

Voor de gebieden binnen Leidschendam-Voorburg is onder andere op basis van bebouwingsdichtheid en autobezit bepaald welke stedelijke zones wij hanteren per gebied. Voor het winkelgebied Oud Voorburg is op grond hiervan gekozen voor de stedelijke zone "Centrum". Voor de stedelijke gebieden met een hoge dichtheidsgraad, Voorburg Noord, Voorburg West, Voorburg Midden en Damcentrum, is gekozen voor de stedelijke zone "Schil centrum". Voor het overige stedelijke deel van de bebouwde kom geldt de norm voor de stedelijke zone "Rest bebouwde kom". Voor het buitengebied geldt uiteraard de zone "Buitengebied", exclusief Stompwijk. Voor de kern Stompwijk geldt de zone 'Rest bebouwde kom'.

2.5 Parkeernormen

Zoals aangegeven zijn de parkeernormen afgeleid van de meest recente parkeerkcijfers van het CROW (juli 2012). De parkeernormen die voor de gemeente Leidschendam-Voorburg leidend zijn bij ontwikkelingen zijn opgenomen in de bijlage Parkeernormen. Op een aantal onderdelen is een nadere toelichting, aanvulling of aanscherping gedaan. Die onderdelen worden in deze paragraaf uiteengezet.

2.5.1 Beroep aan huis en bedrijf aan huis

Met regelmaat wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met de werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een beroep aan huis (vrij beroep) of een bedrijf aan huis (bedrijvigheid).

In beide gevallen gaat het hier (per definitie) om activiteiten zonder personeel. Over het algemeen is er geen personeel en is de aard en omvang van dit soort activiteiten zodanig dat er in de praktijk qua parkeervraag geen verschil is met een woonfunctie zonder deze functies. Hierdoor is de verwachte parkeerdruk laag. Daarbij komt dat deze bedrijfjes vaak in een woonwijk liggen en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende ruimte.

Voor gevallen die onder beroep of bedrijf aan huis vallen zal daarom de volgende lijn aangehouden worden:

- betreft het een beroep aan huis dan zal geen parkeertoets uitgevoerd worden;
- betreft het een bedrijf aan huis dan geldt dat parkeren op eigen terrein plaats dient te vinden, met dien verstande dat wanneer dit niet mogelijk is, aangetoond dient te worden dat geen sprake is van een onevenredige toename van de parkeerdruk op de omgeving.

Bij initiatiefnemers die wonen en werken willen combineren en hieraan niet voldoen, bijvoorbeeld omdat zij personeel in dienst hebben, worden onderworpen aan een parkeertoets, zoals beschreven is in deze nota.

2.5.2 Supermarkt

De parkeernorm voor een supermarkt is in de praktijk te laag gebleken. Door externe adviseurs is geadviseerd om de bovengrens van de parkeernorm aan te houden bij supermarkten ten opzichte van de oude parkeernormen. Supermarkten trekken namelijk in de praktijk meer autoverkeer aan dan andere detailhandel. De nieuwe parkeerkencijfers van het CROW voor supermarkten zijn naar boven bijgesteld ten opzichte van de oude cijfers. Dit komt overeen met de adviezen van de externe adviseurs en de ervaringen met de parkeerberekeningen. Wij houden de nieuwe cijfers aan bij de berekeningen.

2.5.3 Winkelgebieden

Leidschendam-Voorburg kent verschillende soorten winkelgebieden (grootte en uitstraling). We kiezen ervoor om voor de verschillende indelingen voor winkelgebieden aparte categorieën parkeernormen te hanteren en sluiten daarbij aan bij de type winkelgebieden zoals opgenomen in de regionale structuurvisie detailhandel. Onderstaand zijn deze verschillende indelingen voor winkelgebieden aangegeven.

In de regionale structuurvisie detailhandel zijn verschillende indelingen voor winkelgebieden gehanteerd.

Type winkelgebied	Voorbeeld	Categorie parkeernorm
Regionaal verzorgend centrum (> 130 winkels)	Leidsenhage	Binnenstad of hoofdwinkelcentrum
Lokaal verzorgend centrum (50-130 winkels)	Oud-Voorburg, Julianabaan	Wijkcentrum groot
Lokaal verzorgend centrum klein (15-50 winkels)	Leidschendam Centrum	Wijkcentrum gemiddeld
Lokaal verzorgend (buurt)centrum (< 15 winkels)	Prins Frederiklaan, Burgemeester Sweenlaan	Wijkcentrum klein
Solitaire winkels		Buurt- en dorpscentrum

Tabel 1: Categorisering parkeernormen voor winkelgebieden

Bij uitbreidingen en wijzigingen binnen winkelgebieden voor detailhandel wordt getoetst op basis van bovenstaande tabel. Bij wijziging van functie van bijvoorbeeld detailhandel naar horeca, wordt getoetst op basis van de normen van bovenstaande categorieën versus de norm voor horeca. De algemene uitgangspunten dat de parkeersituatie ter plaatse niet mag verslechteren door wijziging of uitbreiding, zijn hierop onverminderd van toepassing.

2.5.4. Aanvraag of uitbreiding terrassen bij horecagelegenheden

Bij aanvragen van horecagelegenheden voor een terras (of uitbreiding daarvan) is het onduidelijkheid of hiervoor een parkeertoets plaats moet vinden. De algemene opvatting is dat een terras niet persé extra parkeeraantrekkende werking heeft, maar dient ter vervanging van de binnenruimte. Toch kan het wel voorkomen dat een terras(uitbreiding) extra parkeerdruk genereert. Juridisch gezien is een terras(uitbreiding) geen extra bruto vloeroppervlak (BVO) van de horecagelegenheid. Om die reden hanteren we de lijn dat bij terras(uitbreidingen) niet wordt getoetst, tenzij voor het terras parkeerplaatsen verdwijnen voor de aanleg van het terras zelf.

2.5.5. Leegstand huidige functie bij functiewijziging

De parkeereis bij functiewijzigingen wordt berekend door het oude (huidige/feitelijke) gebruik af te halen van het nieuwe (toekomstige/beoogde) gebruik. Het komt voor dat een parkeertoets moet worden gedaan waarbij sprake is van (langdurige) leegstand van een bestaand pand. Als er een nieuwe functie komt in dit leegstaande pand, is het moeilijk om de parkeereis vast te stellen omdat de oude functie al lange tijd geen parkeerdruk meer genereerde. In dergelijke gevallen gaan we voor het voormalige gebruik uit van het daadwerkelijke gebruik voor de wijziging. Als echt niet meer achterhaald kan worden wat het daadwerkelijke gebruik was voor de wijziging, wordt gekeken naar de verschillende mogelijke functies op basis van het vigerende bestemmingsplan. Van alle mogelijke functies uit het bestemmingsplan wordt een gemiddelde parkeernorm berekend die we gebruiken voor de berekening van de parkeereis voor het voormalige gebruik.

2.5.6 Senioren(woningen)

Er is onduidelijkheid over wat precies wordt verstaan onder senioren(woningen). Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen senioren die niet zelfstandig kunnen wonen en senioren die nog zeer mobiel zijn en nog wel zelfstandig wonen.

Om de verschillen duidelijk te maken zijn in de parkeernormen een aparte categorieën opgenomen voor bewoners van aanleunwoningen/serviceflats en voor bewoners van verpleeg- en verzorgingstehuizen. De parkeernorm voor de mobiele senioren wijkt niet af van bewoners met een lagere leeftijd en daarvoor wordt het type woning gehanteerd voor de parkeertoets.

2.5.7 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een algemene gehandicaptenparkeerkaart gebruik mogen maken van een algemene gehandicaptenparkeerplaats.

In het integrale toegankelijkheidsbeleid staat dat 2% van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen ingericht moet zijn als gehandicaptenparkeerplaats. Het betreft hier parkeerplaatsen voor openbare voorzieningen. Deze 2% moet gezien worden als onderdeel van het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. Als bijvoorbeeld de eis is dat 100 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, dan moeten daarbij minimaal 2 parkeerplaatsen voor gehandicapten worden gerealiseerd.

Voor de functie “wonen” geldt de eis uit het integrale toegankelijkheidsbeleid niet. Indien noodzakelijk worden voor individuele bewoners gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken toegewezen. In de praktijk gaat dit vaak ten koste van (het dubbelgebruik van) de openbare parkeergelegenheid. De gehandicaptenparkeerplaatsen maken deel uit van de parkeereis en komen dus niet extra bovenop de te formuleren eis. De afronding van het aantal openbare gehandicapten-parkeerplaatsen per parkeerterrein is altijd naar boven met een minimum van één.

Bij de realisatie van openbare gehandicaptenparkeerplaatsen dient rekening gehouden te worden dat de parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de ingang van een specifiek gebouw moet liggen. De afstand tot de ingang bedraagt waar mogelijk minder dan 25 meter.

2.5.8 Parkeereis

Op basis van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Deze normen geven een beeld van de verschillende functies, onafhankelijk van hun onderlinge samenhang. In de praktijk blijkt dat de parkeervraag van functies vaak niet samenvalt in de tijd of dat parkeerplaatsen vanwege hun ligging niet voor verschillende functies te combineren zijn. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de parkeernormen toegepast kunnen worden om een beter beeld te krijgen van de parkeervraag van een ontwikkeling.

2.5.9 Dubbelgebruik

Indien een ontwikkeling meerdere verschillende functies kent, is het in theorie mogelijk om parkeerplaatsen voor meerdere functies in te zetten. Dit geldt uiteraard niet voor parkeerplaatsen die vast toebehoren aan een bepaalde gebruiker. Een voorbeeld van een parkeerplaats die vast toebehoort aan een bepaalde gebruiker is een op gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

Indien er niet vast toebedeelde parkeerplaatsen zijn en een ontwikkeling kent meerdere functies, dan wordt een “dubbelgebruik”-toets uitgevoerd om de parkeereis te bepalen. Het CROW heeft richtlijnen uitgegeven waarin de verwachte aanwezigheidspercentages voor de diverse functies benoemd zijn. Deze aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in bijlage 6.

2.5.10 Openbaar/niet openbaar

De parkeernormen bestaan uit een bewonersdeel/personeelsdeel en een bezoekersdeel. Uitgangspunt bij het aanleggen van parkeervoorzieningen is dat de parkeerplaatsen voor alle gebruikers toegankelijk zijn. Voor bewoners en personeel kan gekozen worden voor niet openbare parkeerplaatsen. Bezoekers zijn niet of moeilijk vooraf helder aan te wijzen. Het bezoekersgedeelte wat deel uitmaakt van de parkeernorm dient daarom wel openbaar toegankelijk te zijn.

Onder openbaar toegankelijk wordt verstaan dat de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan worden bereikt zonder dat een barrière genomen moet worden (denk hierbij aan een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem zonder receptie). Het wel of niet openbaar toegankelijk zijn heeft niets te maken met het wel of niet parkeren op eigen terrein. Een bedrijfspand met een hekwerk eromheen met een poort die gedurende werktijden open is, is een goed voorbeeld van een openbare voorziening.

In de praktijk blijkt de openbaarheid voor bezoekers bij appartementencomplexen een probleem. Als een private parkeergarage gerealiseerd wordt voor bewoners moeten op het eigen terrein dan nog openbaar toegankelijke bezoekersplaatsen gerealiseerd worden. Het realiseren van een grotere parkeergarage, waar alle volgens de norm noodzakelijke parkeerplaatsen in worden gerealiseerd, maar niet openbaar toegankelijk is, wordt niet geaccepteerd als openbare parkeerplaats voor bezoekers. In de praktijk blijkt het namelijk niet realistisch om alle bezoekers te allen tijde de mogelijkheid te geven gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de private parkeergarage.

2.5.11 Parkeren bij woningen op eigen erf

Bij de realisatie van woningbouwlocaties geldt dat het parkeren op het eigen erf de voorkeur heeft. Uiteraard maken deze parkeerplaatsen deel uit van de parkeernorm. In de praktijk gebeurt dit voornamelijk bij vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen, maar ook bij nieuwe rijtjeswoningen bestaan er mogelijkheden.

Parkeren op eigen erf maakt dat straten overzichtelijk zijn, wat verkeersveiliger is. Het heeft bovendien als voordeel dat deze parkeerruimte geen openbare ruimte is en dus niet ingericht en onderhouden hoeft te worden. Dit scheelt veel geld op zowel korte termijn als langere termijn. Het bezoekersgedeelte van de norm moet openbaar toegankelijk zijn.

2.5.12 Parkeren op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. Het 'eigen terrein' moet als zodanig opgepakt worden dat de parkeerbehoefte zelfstandig opgelost moet worden, met inachtneming van de vastgestelde parkeereis en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast.

Dit kan betekenen dat de parkeerbehoefte wordt opgelost op een buurkavel. Hierbij is essentieel dat aangetoond kan worden dat het om een 'toekomstvaste' overeenkomst c.q. constructie gaat. Dit maakt samenwerking van diverse eigenaren op een gezamenlijk parkeerterrein mogelijk, mits de loopafstanden tot de functies beperkt zijn. Deze afstanden zijn afhankelijk van de functies. Een afstand van maximaal 100 meter wordt over het algemeen nog acceptabel geacht.

Dergelijke zaken zullen voorzien van een onderbouwd advies ter besluitvorming aan het college worden voorgelegd. Dit geldt ook voor de zaken waarbij gevraagd wordt om gemeentelijke grond te mogen gebruiken. (evt. te verkopen).

2.5.13 Parkeren bij reconstructie van gebied(en)

Bij de berekening voor de parkeereis gaan we ervan uit dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een ontwikkelende partij wordt niet benadeeld door een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie verbouwd of aangebouwd wordt, moet voor de extra oppervlakte aan functie(s) voorzien worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden. Overigens staat het een ontwikkelende partij vrij om, eventueel in samenspraak met de gemeente, op eigen terrein meer parkeerplaatsen te realiseren dan in de parkeereis is opgenomen.

Ook bij locaties waar de functie gesloopt wordt en een nieuwe functie gerealiseerd wordt, kan de oude parkeersituatie betrokken worden. Uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe parkeerdruk op het eigen terrein opgelost wordt. Bij bouwplannen vatten we dit ook op als binnen het gehele plangebied de parkeerdruk opgelost wordt. Uiteraard dienen ook parkeerplaatsen die in de oude situatie op het eigen terrein lagen, op het eigen terrein te blijven.

2.6 Maatvoering parkeerplaats

Een parkeerplaats wordt in de parkeerbalans pas meegeteld als deze qua maatvoering voldoet aan de voorkeursmaatvoering die genoemd is in het Handboek Openbare Ruimte. Met uitzondering van parkeren op eigen erf bij woningen is het noodzakelijk dat parkeerders onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden.

2.7 Acceptabele loopafstanden

Naast maatvoering is ook de ligging van de parkeerplaats van belang. Indien een parkeerplaats te ver van de betreffende functie is gelegen dan betrekken wij deze niet bij de parkeerbalans. Wij kwalificeren onderstaande loopafstandentabel als acceptabel en we houden deze tabel aan bij de berekening van de parkeerbalans.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 2: Acceptabele loopafstanden

2.8 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen

Parkeerplaatsen worden in de praktijk niet volledig benut. Vooral bij woningen worden de plaatsen die qua maatvoering voldoen aan een parkeerplaats niet altijd als zodanig benut. In garages wordt bijvoorbeeld zelden een auto geparkeerd.

In de richtlijnen zijn hiervoor berekeningsaantallen opgenomen. De berekeningsaantallen uit tabel 3 houden wij aan bij de berekening van de parkeerbalans, tenzij via het parkeerbeleid is afgedwongen dat niet op straat (openbaar gebied) geparkeerd kan worden door regulering (gehanteerde ontheffingbeleid). Uitwijk naar de openbare parkeerplaatsen kan dan veel minder plaatsvinden of zelfs worden uitgesloten.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	

Tabel 3: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

2.9 Afronding

Bij het berekenen van de parkeereis wordt pas op het einde van de berekening afgerond op hele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats:

- Bij kleiner dan 0,5 wordt er naar beneden afgerond;
- Bij 0,5 of hoger wordt er naar boven afgerond.

2.10 Vrijstellingsmogelijkheden en flexibiliteitsregels

Er zijn situaties die om maatwerk vragen inzake de toepassing van de parkeernormen. Voor de praktische uitvoerbaarheid zijn de volgende aandachtspunten en uitvoeringsregels van toepassing.

In deze Nota Parkeernormen wordt gewerkt met een bandbreedte voor de functies conform de CROW-richtlijnen, waarbij de minimumnorm de absolute ondergrens aangeeft voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. De eis voor het parkeren is dat op eigen terrein de parkeercapaciteit gerealiseerd wordt die ligt tussen de minimum en maximum norm.

De gemeente Leidschendam-Voorburg gaat standaard uit van het gemiddelde tussen de minimum en maximumnorm. In specifieke gevallen is de norm anders en bepalen we binnen de bandbreedte de parkeernorm door rekening te houden met:

- Bereikbaarheidskenmerken van de locatie (Waar ligt de locatie exact binnen de gemeente? Is de locatie bereikbaar voor alle vervoersmodaliteiten? Ligt de locatie in de buurt van het hoofdwegennet?)
- Specifieke kenmerken van de functie (Wat voor gebruikers/bezoekers trekt de functie aan?)
- Mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van het gebouw (Met welke modaliteiten kunnen de bezoekers/gebruikers het gebouw bereiken? Welk vervoersmiddel zullen bezoekers / gebruikers gezien de bereikbaarheid van de locatie gebruiken?)
- Aantal te verwachten verkeersbewegingen (op basis van de CROW-kencijfers 'verkeersgeneratie voorzieningen').

Als redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, dan kan mogelijk een beroep gedaan worden op de beschikbare openbare parkeerruimte, als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven. In paragraaf 2.11 is opgenomen in welke gevallen dit onderzoek kan worden verricht. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager.

In bijlage 11 van deze nota is omschreven aan welke eisen een dergelijk parkeeronderzoek moet voldoen. Als blijkt dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgelost, er geen (economisch) haalbaar alternatief in de directe omgeving voor handen is en ook niet aan de parkeereis kan worden voldaan door een beroep te doen op de openbare parkeerruimte in de omgeving, dan zal er vanuit parkeeroptiek over de vergunningaanvraag een negatief advies worden verstrekt. Hiermee wordt voorkomen dat de extra parkeerbehoefte een te hoge parkeerdruk genereert in de openbare ruimte.

2.11 Beoordeling en mogelijke ontheffing of reductie van de gemeentelijke parkeereis

In deze paragraaf wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis:

1. Hoofddoel is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd en dat parkeerplaatsen toegankelijk moeten zijn conform de richtlijnen uit het ASVV 2004 (publicatie 720), ook voor bezoekers.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein in eerste instantie niet mogelijk lijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan (meer parkeerplaatsen en of minder bouwvolume) kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis.
3. Indien ook dit niet mogelijk is zal indien de locatie buiten het centrum is gelegen worden gekeken of er parkeerruimte in de omgeving voorhanden is (conform de in deze paragraaf 2.10 genoemde procedure)
4. Als de onder 1, 2 en 3 genoemde oplossingen echt niet mogelijk blijken kan de vergunningaanvrager, om voor ontheffing in aanmerking te komen, een schriftelijk verzoek indienen bij het college van B&W. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten om aan te tonen dat de bovengenoemde oplossingen niet mogelijk zijn.
5. Het college van B&W kan besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

2.12 Voorbeelden berekening parkeereis en parkeerbalans

Om eenduidigheid in de berekeningen voor de parkeereis en de parkeerbalans te krijgen is in bijlage 5 een aantal voorbeelden opgenomen. Deze voorbeelden volgen op hoofdlijnen het standaardberekening stappenplan, waarin de volgende stappen doorlopen worden:

1. Vergaren en controleren van gegevens
2. Bepalen van de juiste normen
 - a. Locatie in Leidschendam-Voorburg (centrum/schil centrum/rest beb. kom/buitengebied)
 - b. Functie bepalen
3. Berekening van de parkeereis
 - a. Aantal parkeerplaatsen per functie
 - b. Mogelijkheden dubbelgebruik
 - c. Verdeling lang parkeren / kort parkeren (bezoekers)
 - d. Afronden
4. Controle parkeerbalans
5. Conclusie parkeerbalans

2.13 Fietsparkeren

Ook fietsers hebben behoefte aan mogelijkheden om hun fiets veilig, gemakkelijk en ordelijk te kunnen parkeren. Om voorwaarden te scheppen zijn voor het fietsparkeren ook aparte normen gesteld. Voor nieuwe ontwikkelingen hanteren we de fietsparkeernormen uit bijlage 4 bij deze nota om de benodigde capaciteit van fietsparkeervoorzieningen te berekenen.

Hoofdstuk 3. Juridisch kader

3.1 Parkeertoets Nota Parkeernormen

Tot op heden wordt bij de gemeente Leidschendam-Voorburg getoetst op parkeren wanneer een parkeernorm was opgenomen in het bestemmingsplan of het initiatief in strijd is met het bestemmingsplan en moet worden beoordeeld of de bestemming wordt herzien of wordt afgeweken van het bestemmingsplan (voormalige vrijstelling).

Geen gebruik werd gemaakt van de mogelijkheid om - wanneer in het bestemmingsplan geen parkeernormen waren opgenomen - parkeereisen af te dwingen op basis van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening.

Om een goede parkeersituatie te realiseren is het noodzakelijk om bij elk initiatief te kunnen toetsen op basis van parkeren. Paragraaf 3.2 gaat nader in op de juridische grondslag van deze toets.

3.2 Juridische grondslag parkeertoets

Artikel 8 van de Woningwet is voor de gemeenteraad de juridische grondslag voor het vaststellen van de Bouwverordening. In artikel 9 van de Woningwet is bepaald dat wanneer in de Bouwverordening bepalingen zijn opgenomen die ook in het bestemmingsplan staan, het bestemmingsplan voorrang geniet. Dit geldt ook voor de in het bestemmingsplan opgenomen parkeernormen.

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tot dat moment was het mogelijk om parkeereisen af te dwingen op basis van de Bouwverordening. Met de komst van de nieuwe Wro bestond vanuit de wetgever de wens om de toets via de bouwverordening te laten vervallen. De wetgever was van mening dat parkeren via het bestemmingsplan geregeld moest worden. Dit heeft echter nog niet zijn beslag gehad, omdat in de praktijk problemen worden verwacht. Een wijziging van de parkeernormen of een afwijking van het bestemmingsplan zou immers betekenen dat het gehele bestemmingsplan moet wijzigen en dat betekent weer het doorlopen van een lange procedure.

Op dit moment kan parkeren bij een aanvraag omgevingsvergunning nog steeds getoetst worden op basis van de Bouwverordening. Voorgesteld wordt om in (nieuwe) bestemmingsplannen te verwijzen naar de Nota parkeernormen. Dit biedt de mogelijkheid om de parkeernormen op te leggen via de bestemmingsplannen en niet meer via de Bouwverordening, omdat deze laatste optie te zijner tijd niet meer mogelijk is.

3.3 Parkeertoets bij strijdigheid bestemmingsplan

Bij initiatieven die strijdig zijn met het bestemmingsplan, maar wel voldoen aan het gemeentelijk beleid vindt een parkeertoets plaats. Indien de initiatiefnemer niet kan of wil voldoen aan de parkeertoets, verleent het college geen medewerking aan het initiatief.

Het kan zijn dat de gemeente de initiatiefnemer faciliteert bij de planvorming en vooraf een ruimtelijk kader vaststelt. In dit ruimtelijk kader worden de parkeernormen voor desbetreffende initiatief vastgelegd. Het toekomstig bouwplan dient te voldoen aan dit ruimtelijk kader, voordat deze planologisch wordt verankerd.

3.4 Hardheidsclausule

Na vaststelling van de 'Nota parkeernormen' zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige plannen en projecten. Uitzondering vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan een andere parkeernorm is opgenomen. Parkeernormen opgenomen in bestemmingsplannen genieten voorrang ten opzichte van de parkeernormen zoals opgenomen in deze nota.

Indien de parkeernormen voor de betreffende locatie niet opgenomen zijn in het bestemmingsplan, kan het college van burgemeester en wethouders onderbouwd vrijstelling verlenen om af te wijken van deze Nota parkeernormen. Het college kan één of meer bepalingen van deze nota buiten toepassing laten of daarvan afwijken, voor zover toepassing en gelet op het belang waarvoor deze nota tot stand is gebracht, leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard. De toepassing van het verlenen van deze vrijstelling dient zo beperkt mogelijk te worden gehouden en een algemeen belang te dienen.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

4.1 Inwerkingtreding

De Nota parkeernormen treedt in werking, een dag na besluitvorming door de gemeenteraad, op 7 november 2012.

4.2 Citeertitel

Deze nota kan worden aangehaald als Nota parkeernormen 2012.

4.3 Overgangssituatie

Tot het moment dat deze Nota parkeernormen door de gemeenteraad vastgesteld is, zijn de afgegeven parkeernormen gebaseerd op wat vastgesteld is in de Parkeernota.

Initiatieven die voor de inwerkingtreding van de Nota parkeernormen een positief principebesluit (van het college) hebben gekregen, kunnen op basis van de parkeernormen uit de Parkeernota tot 7 november 2012 een uitgewerkt plan in procedure brengen.

Omgevingsvergunningen die voor inwerkingtreding van de Nota parkeernormen in procedure zijn gebracht, worden op basis van de parkeernormen uit de Parkeernota getoetst.

Bijlagen Nota Parkeernormen

Bijlage 1.	Verklarende woordenlijst	2
Bijlage 2.	Literatuurlijst	3
Bijlage 3.	Tekst uit de Parkeernota over parkeernorm	4
Bijlage 4	Overzicht fietsparkeernormen	5
Bijlage 5.	Grensbedragen huur- en koopwoningen	7
Bijlage 6.	Overzicht aanwezigheidspercentages	8
Bijlage 7.	Maatvoering parkeerplaatsen	10
Bijlage 8.	Voorbeeldberekeningen	11
Bijlage 9.	Grenzen bebouwde kom en grenzen stedelijke zones	15
Bijlage 10.	Eisen ten aanzien van parkeeronderzoeken	16

Bijlage 1: Verklarende woordenlijst

Arbeitsplaats	Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers.
BVO	Bruto vloeroppervlak, het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen.
Gestoken parkeren	Parkeren onder een parkeerhoek tussen 0 en 90 met de rijbaan.
Haaks parkeren	Parkeren loodrecht op de rijbaan.
Forum nieuwe initiatieven	Intern gemeentelijk overleg waarin nieuw binnengekomen initiatieven op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling worden besproken die niet in het geldende bestemmingsplan passen.
Langsparkeren	Parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan.
Parkeereis	De Parkeereis wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren voorzieningen. Uit de berekening conform de Nota Parkeernormen vastgelegde regels komt de parkeereis naar voren.
Parkeerkencijfer	Een indicatie voor de parkeervraag bij een nieuwe voorziening.
Parkeernorm	Een door het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Leidschendam-Voorburg) vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning. In een parkeernorm kan rekening gehouden worden met mobiliteitsbeleid en bevordering van gebruik door andere vervoerwijzen.
Parkeerplaats	Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.
Parkeerweg	Rijbaan op parkeerterrein of in parkeergarage.
Parkeren	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.
VVO	Verkoop vloeroppervlak.

Bijlage 2: Literatuurlijst

CBS	www.cbsinuwbuurt.nl	
CROW	Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering (publ. 182)	Juni 2003
CROW	ASVV 2004	Okt. 2004
Gemeente Best	Nota Parkeernormen	Sept. 2011
Gemeente Den Haag	Nota Parkeernormen	Sept. 2011
Gemeente Groningen	Nota Parkeernormen	Nov. 2006
Gemeente Woerden	Nota Parkeernormen	Jan. 2012
Gemeente Leidschendam-Voorburg	Verkeers- en Vervoersplan	April 2004
Gemeente Leidschendam-Voorburg	Parkeernota 2005	Aug. 2005
Kennisplatform Verkeer en Vervoer	KpVV Bericht nr. 90: Advies aan gemeenten: maak Nota Parkeernormen	Maart 2010
DTV Consultants	Parkeerdrukmeting Leidschendam, Voorburg en Stompwijk	Dec. 2010

Bijlage 3: Tekst uit de Parkeernota over parkeernormen (vervalt bij vaststelling)

De parkeernorm

Zoals eerder in deze nota beschreven hebben gemeenten min of meer de mogelijkheid gekregen om eigen parkeerbeleid vast te stellen inclusief de daarbij te hanteren parkeernormen. Bij het opstellen van deze normen dienen de normen en richtlijnen zoals gesteld door CROW als uitgangspunt. De parkeerkencijfers staan vermeld in de in 2003 geactualiseerde publicatie "Parkeerkencijfers; Basis voor Parkeernormering". Deze kencijfers laten bandbreedtes zien, uitgedrukt in een minimum en een maximum.

De gemeente Leidschendam-Voorburg wordt in deze CROW publicatie als voorbeeld voor een zeer sterk stedelijke gemeente genoemd. Dit komt voort uit het feit dat volgens de berekeningen van het CBS de omgevingsadressendichtheid in de gemeente hoog (> 2500) is. Niet alleen de stedelijkheidsgraad, ook het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen is hierbij van belang. Onderstaande tabel geeft per gebiedstype parkeerkencijfers voor verschillende typen woningen binnen Leidschendam-Voorburg. De getallen tonen de parkeerbehoefte per woning, in verschillende plaatsen binnen de gemeente. Bijlage 4 geeft een overzicht van de verschillende gebiedstypen (zie bijlage 4). Gekozen is daarbij voor een tweedeling tussen de (stedelijke) schil en de rest van de bebouwde kom. Zes gebieden in onze gemeente kennen hogere bebouingsdichtheden dan wel intensieve mening van functies op grond waarvan zij in de categorie "schil" vallen: Voorburg West – en Noord, Voorburg Oud, Winkelcentrum Julianabaan en directe omgeving, Leidsenhage en het Damcentrum met een klein deel van Leidschendam Zuid. Voor het overige deel van de bebouwde kom gelden minder strenge parkeerkencijfers. Het landelijke gebied en Stompwijk vallen binnen de eerste, meest landelijke CBS categorie qua omgevingsadressen dichtheid. Het CROW hanteert hiervoor aparte, nog hogere parkeerkencijfers.

Tabel met parkeerkencijfers (Bron: CROW, 2003)

Type woning / Type wijk	Schil	Overige	Eenheid	Aandeel bezoekers
Woning duur	1,5 – 1,7	1,7 – 2,0	Woning	0,3 pp per woning
Woning middelduur	1,4 – 1,6	1,6 - 1,8	Woning	0,3 pp per woning
Woning goedkoop	1,2 – 1,4	1,3 - 1,5	Woning	0,3 pp per woning
Serviceflat/aanleunwoning / seniorenwoning*	0,3 -0,6	0,3 - 0,6	Woning	0,3 pp per woning
Kamerverhuur/studentenflat	0,2 – 0,6	0,2 - 0,6	Kamer	0,2 pp per woning

* Bij de categorie seniorenwoningen is het parkeerkencijfer 0,3 – 0,6 veelal te laag. Het gaat hier veelal om senioren die, in tegenstelling tot serviceflat bewoners, sterk mobiel zijn. Hier dient het parkeerkencijfer van normale woningen te worden gehanteerd waarbij de prijsklasse van de woning meegewogen dient te worden.

Bij nieuwbouw worden bovenstaande parkeerkencijfers als basis gehanteerd. In concrete uitwerkingen kan door de gemeente een strengere norm worden gehanteerd.

Bijlage 4: Overzicht fietsparkeernormen

Kantoor	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum/schil	1,2	100 m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies hoe lager het fietsgebruik.
	Rest beb. kom	1,2		
	Buitengebied	0,7		
	NS station	0,9		
Kantoor met baliefunctie		5	Balie	Minimaal 10

Basisscholen	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Kinderdagverblijf (personeel)		3,0	10 leerlingen	
Basisschool (leerlingen)	< 250 lln	4,3	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's.
	250 – 500 lln	5,0		
	> 500 lln	6,2		
Basisschool (medewerkers)		0,4	10 leerlingen	

Middelbare scholen	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Middelbare school (leerlingen)		14	100 m2 bvo	Grote aantallen.
Middelbare school (medewerkers)		0,5	100 m2 bvo	
ROC (leerlingen)		12	100 m2 bvo	Op OV-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	100 m2 bvo	

Winkelen en boodschappen	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen beb. kom	2,7	100 m2 bvo	
Supermarkt	Binnen beb. kom	2,9	100 m2 bvo	
Bouwmarkt	Binnen beb. kom	0,25	100 m2 bvo	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en eventuele uitbreidingen.
Tuincentrum	Binnen beb. kom	0,4	100 m2 bvo	
	Buiten beb. kom	0,1		

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum/schil	29	Locatie	Terras meetellen.
	Rest beb. kom	10		
	Buitengebied	5		
Restaurant (eenvoudig)	Binnen beb. kom	18	100 m2 bvo	Bv. pannenkoekenhuis. Terras meetellen
	Buiten beb. kom	15		
Restaurant (luxe)		4	100 m2 bvo	

Gezondheidszorg en maatschappelijke activiteiten	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats / crematorium		5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	100 m2 bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	100 m2 bvo	
Kerk / moskee		40	100 zitplaatsen	
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	100 m2 bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum/schil Rest beb. kom	0,4 0,2	100 m2 bvo	Grote aantallen

Sport, cultuur en ontspanning	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Bibliotheek		3,0	100 m2 bvo	
Bioscoop	Centrum/schil Rest beb. kom	4,3 1,4	100 m2 bvo	Grote aantallen
Fitness	Centrum/schil Rest beb. kom	3,7 2,0	100 m2 bvo	
Museum		0,9	100 m2 bvo	
Sporthal		2,5	100 m2 bvo	
Sportveld		61	Hectare netto terrein	
Sportzaal		4,0	100 m2 bvo	Grote aantallen
Stadion		9	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijk evenement		32	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum/schil Rest beb. kom	21 18	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Zwembad (openlucht)		28	100 m2 bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	100 m2 bassin	Grote aantallen

Overstappen	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Busstation	Centrum/schil	42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand beb. kom	0,8	Autoparkeer-plaats	

Woning	Norm 1	Eenheid	Opmerking	Norm 2	Eenheid
Rij- en vrijstaande woning	1	Kamer	Bij voorkeur plus 1	5 - 6	Woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	Kamer	Minimaal 2 plekken	2 - 3	Woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,25	Kamer	Tbv buurtstallingen en fietstrommels. Heeft niet de voorkeur.	0,5 - 1	Woning
Studentenhuis	1	Kamer			

Bijlage 5: Grensbedragen huur- en koopwoningen 2011

Huurwoningen 2011

Categorie	Toelichting	Grens 2011
Extra goedkope huur	De maximale huurprijs is niet hoger dan de kwaliteitskortingsgrens.	< € 362
Goedkope huur	De maximale huurprijs is de huur waarbij de individuele huursubsidie kan worden verkregen (huurprijsgrens).	€ 362 - € 653
Middeldure huur	De maximale huur is daarbij lager dan de grens bepaald in de Haagse Woonvisie.	€ 653 - € 971
Dure huur	De minimale huur is hoger dan de grens bepaald in de Haagse Woonvisie (verhoogd met de verhoging van de goedkope huurgrens).	> € 971

Tabel: Huurprijsgrenzen per 1-1-2011

Koopwoningen 2011

Categorie		€
Goedkope koop		< 185.500
Middeldure koop	meergezinswoningen	185.500 – 249.000
	eengezinswoningen	185.500 – 273.000
Dure koop	meergezinswoningen	249.000 – 497.500
	eengezinswoningen	273.000 – 497.500
Extra dure koop		497.500 – 854.000
Top koop		> 854.000

Tabel: Koopprijsgrenzen per 1-1-2011

Bijlage 6: Overzicht aanwezigheidspercentages

Om dubbelgebruik te kunnen toepassen wordt over de hele week bekeken wat de parkeerdruk is. De reden hiervan is dat niet alle functies op hetzelfde moment hun piekmomenten kennen. Bij het vaststellen van de parkeereis wordt het piekmoment als maatgevend gezien.

De getallen in onderstaande tabel zijn percentages die afgeleid zijn van de CROW-richtlijnen.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen (bewoners)	50	60	90	80	100	60	80	70
Wonen (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
Grootschalige detailhandel	30	60	70	80	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, podium, etc.	5	25	90	90	0	40	100	40
Sociaal medisch: Arts, maatschap, therapeut, cons.bur.	100	75	10	10	0	10	10	10
Verpleeg-/verz.huis aanleunwoning, verz. flat	50	50	100	100	25	100	100	100
Ziekenhuis patienten, incl. 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
Café / bar / discotheek / cafetaria	30	40	90	85	0	75	100	45
Restaurant	30	40	90	85	0	75	100	45
Hotel	50	60	100	100	100	60	75	30
Congres / vergaderzaal	100	100	5	5	0	0	0	0
Museum	20	45	0	0	0	100	0	90
Bibliotheek	30	70	100	70	0	75	0	0

Sociaal cultureel centrum / wijk- en verenigingsgebouw	10	40	100	100	0	60	90	25
Volkstuin	30	50	100	90	0	100	90	85

1. Huidige uitgangspunt is dat de winkels in Leidschendam-Voorburg op zaterdagavond en zondag gesloten zijn. Indien de betreffende winkels open zijn op deze momenten geldt een hoger aanwezigheidspercentage.
2. De weekmarkt vindt in Leidschendam plaats op dinsdag en in Voorburg op zaterdag.

Bijlage 7: Maatvoering parkeerplaatsen

Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen, namelijk:

1. Parkeerplaats;
2. Parkeerweg.

De dimensionering wordt bepaald door de eisen waaraan deze elementen afzonderlijk moeten voldoen en door de onderlinge samenhang tussen beiden.

Voor de maatvoering van de parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van de eisen en aanbevelingen van het Handboek Beheer Openbare Ruimte (§ 3.5.4 en § 3.5.5) Voor gevallen waarin het Handboek BOR niet voorziet wordt verwezen naar de richtlijnen van de CROW, die vastgelegd zijn in het ASVV 2004. Deze maten worden bij het bepalen van de parkeerbalans als minimale maten aangevoerd.

Bijlage 8: Voorbeeldberekeningen

Stappenplan

1. Vergaren en controleren van gegevens
2. Bepalen van de juiste parkeernormen
 - a. Locatie in Leidschendam-Voorburg (centrum / schil centrum / rest beb. kom / buitengebied)
 - b. Functie bepalen
3. Berekening van de parkeereis
 - a. Aantal parkeerplaatsen per functie
 - b. Mogelijkheden dubbelgebruik
 - c. Verdeling lang parkeren / kort parkeren (bezoekers)
 - d. Afronden
4. Controle parkeerbalans
5. Conclusie parkeerbalans

In deze bijlage genoemde voorbeelden betreffen fictieve situaties.

Voorbeeld parkeereis

Een ontwikkelaar heeft de wens om in Voorburg het volgende te realiseren: 10 appartementen, 250 m² bvo detailhandel en 750 m² kantoorruimte. Bij de kantoorruime komt geen baliefunctie. Het terrein is niet eerder bebouwd geweest. De ontwikkelaar wil weten hoeveel parkeerplaatsen hij moet realiseren om aan de parkeereis te voldoen.

Stap 1: Vergaren en controleren van gegevens

Wonen: 10 woningen

Detailhandel: 250 m² bvo

Kantoren: 750 m² bvo

Stap 2: Bepalen van de juiste normen

Het bouwplan is gelegen in het gebied rest bebouwde kom. Het betreffende perceel is gelegen in het gebied rest bebouwde kom. De normen voor de bijbehorende functies:

Wonen (koop, etage, midden): 1,7 pp / woning

Detailhandel: 3,4 pp / 100 m² bvo

Kantoren: 1,15 pp / 100 m² bvo

Stap 3: Berekening van de parkeereis

3a. Aantal parkeerplaatsen per functie

Wonen: 10 woningen x 1,7 pp/woning = 17 parkeerplaatsen

Detailhandel: 250 m² bvo/100) x 3,4 = 8,5 parkeerplaatsen

Kantoren: (750 m² bvo/100) x 1,15 = 8,6 parkeerplaatsen

Totaal: 34,1 parkeerplaatsen

3b. Mogelijkheden dubbelgebruik

Er zijn binnen het plan drie verschillende functies. Dit biedt mogelijkheden om te kijken of er door dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden.

Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoren	100	100	5	10	5	0	0

Parkeereis per moment

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen	8,5	10,2	17	15,3	10,2	10,2	11,9
Detailhandel	2,6	6,0	1,7	8,5	8,5	0	0
Kantoren	8,6	8,6	0,5	0,9	0,5	0	0
<i>Totaal</i>	<i>19,7</i>	<i>24,8</i>	<i>19,2</i>	<i>24,7</i>	<i>19,2</i>	<i>10,2</i>	<i>11,9</i>

Het piekmoment is de werkdag middag. Indien alle parkeerplaatsen voor alle gebruikers vrij toegankelijk zijn, is de parkeereis 24,8 = 25 parkeerplaatsen.

Bij wonen worden de parkeerplaatsen vaak gedeeltelijk vast toebedeeld. Dit kan niet voor het bezoekersdeel. De parkeereis bij deze maximale vaste toedeling is als volgt:

Aanwezigheidspercentages bij maximale vaste toedeling

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen vast 1,4	100	100	100	100	100	100	100
Wonen bezoek 0,3	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoren	100	100	5	10	5	0	0

Parkeereis per moment bij maximale vaste toedeling woningen

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen vast	14	14	14	14	14	14	14
Wonen bezoek	1,5	1,8	3,0	2,7	1,8	1,8	2,1
Detailhandel	2,6	6,0	1,6	8,5	8,5	0	0
Kantoren	8,6	8,6	0,5	0,9	0,5	0	0
<i>Totaal</i>	<i>26,7</i>	<i>30,4</i>	<i>19,1</i>	<i>26,1</i>	<i>24,8</i>	<i>15,8</i>	<i>16,1</i>

Het piekmoment is de 'werkdag middag'. De parkeereis is 30,4 = **30 parkeerplaatsen**.

3c. Verdeling lang parkeren/kort parkeren

Voor de situatie zonder vaste toedeling is een verdeling naar parkeerplaatsen voor lang en kort parkeren berekend.

Functies	# pp	Norm		# pp	
		Lang	Kort	Lang	Kort
Wonen	10,2	1,4 = 82%	0,3 = 18%	8,4	1,8
Detailhandel	6,0	15%	85%	0,9	5,1

Kantoren	8,6	95%	5%	8,2	0,4
Totaal	24,8			17,5	7,3

3d. Afronding

De parkeereis voor de situatie zonder vaste toedelig is $24,8 = 25$ parkeerplaatsen, waarvan ten minste $7,3 = 7$ parkeerplaatsen voor kort parkeren, dus openbaar toegankelijk, moeten zijn.

Voorbeeld parkeerbalans

Op een perceel binnen het gebied 'rest bebouwde kom' in Leidschendam is een loods gevestigd van 1.250 m² bvo. Op het perceel zijn twee parkeerplaatsen aanwezig. Het gebouw wordt verbouwd naar een laboratorium van 1.500 m² met ondergeschikte kantoorruimte.

Stap 1: Vergaren en controleren van gegevens

Oude situatie: loods: 1.250 m² bvo

Nieuwe situatie: laboratorium: 1.500 m² bvo

Stap 2: Bepalen van de juiste normen

De loods is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. De normen voor bijbehorende functies zijn:

Loods = arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijvigheid: 0,85pp/100m² bvo

Laboratorium = arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijvigheid: 1,85 pp/100m² bvo.

De kantoorruimte hoort bij het laboratorium, waardoor ook voor de kantoorruimte de parkeernorm van arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijvigheid geldt.

Stap 3: Berekening van de parkeereis

3a. Aantal pp per functie

Oude situatie: $1.250 \text{ m}^2 \text{ bvo} / 100) \times 0,85 = 10,625 \text{ pp}$

Nieuwe situatie: $1.500 \text{ m}^2 \text{ bvo} / 100) \times 1,85 = 27,75 \text{ pp}$

In de oude situatie bedraagt de parkeerdruk op de openbare ruimte (vanuit theoretisch oogpunt) $8 - 2 = 6 \text{ pp}$.

Dit betekent dat de parkeereis voor de nieuwe situatie $27,75 - 6 = 21,75 \text{ pp}$ is.

3b. Mogelijkheden dubbelgebruik

Binnen het plan is sprake van één functie. Dit biedt geen mogelijkheden om door middel van dubbelgebruik minder parkeerplaatsen te realiseren.

3c. Verdeling lang parkeren / kort parkeren

Functies	# pp	Norm		# pp	
		Lang	Kort	Lang	Kort
Arbeidsintensief / bezoekersextensief	21,75	95%	5%	20,66	1,09

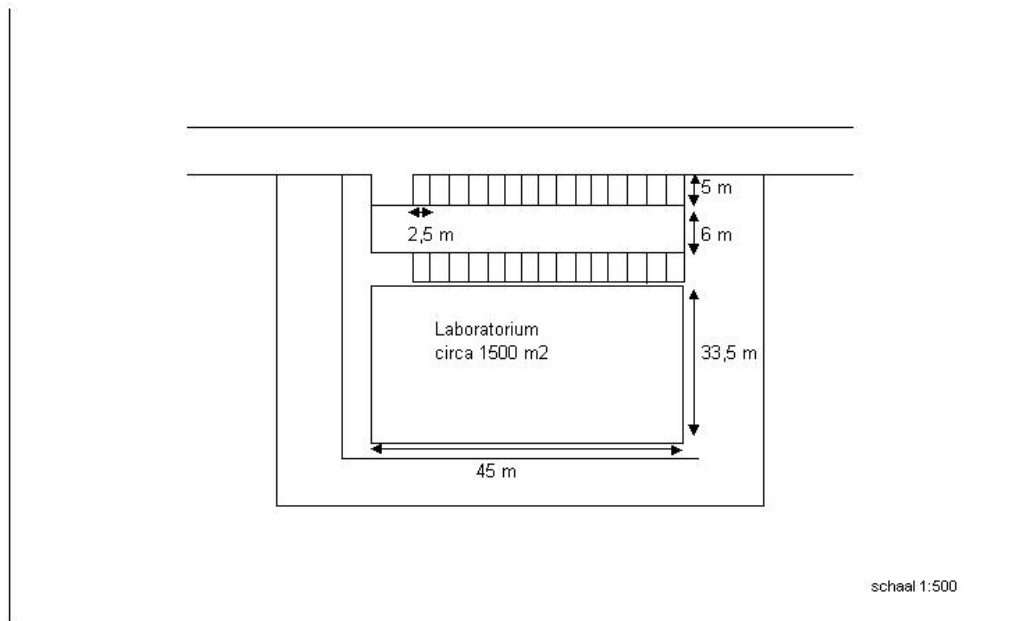
3d. Afronding

De parkeereis is $21,75 = 22$ parkeerplaatsen. Hiervan moeten ten minste $1,09 = 1$ parkeerplaats voor kort parkeren zijn. Deze parkeerplaats moet openbaar toegankelijk zijn.

Stap 4: Controle parkeerbalans

Onderstaand ontwerp biedt de basis voor de controle van de parkeerbalans. In totaal worden er 30 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen voldoen allemaal aan de

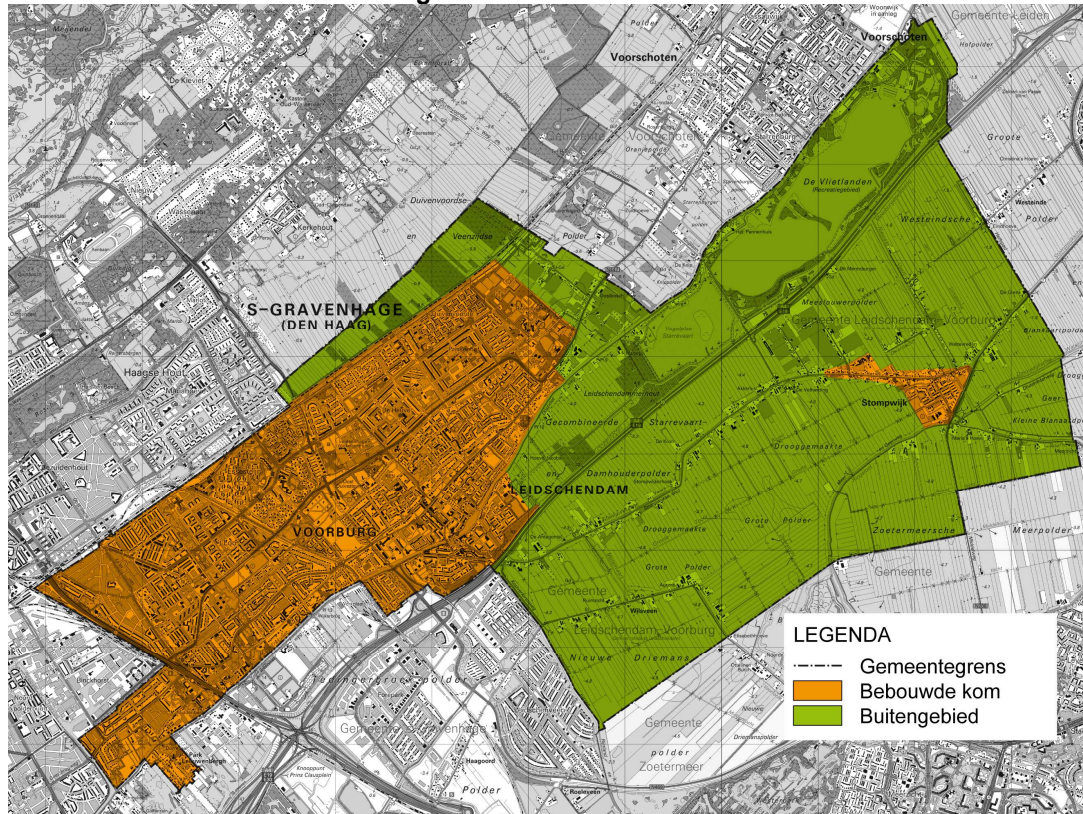
maatvoeringseisen. Het zijn haaksparkerplaatsen met maatvoering van 2,5 meter x 5,0 meter. Ook zijn alle parkeerplaatsen afzonderlijk toegankelijk via een toegangsweg die voldoet aan de eisen (6 meter breed bij haaksparkeren).



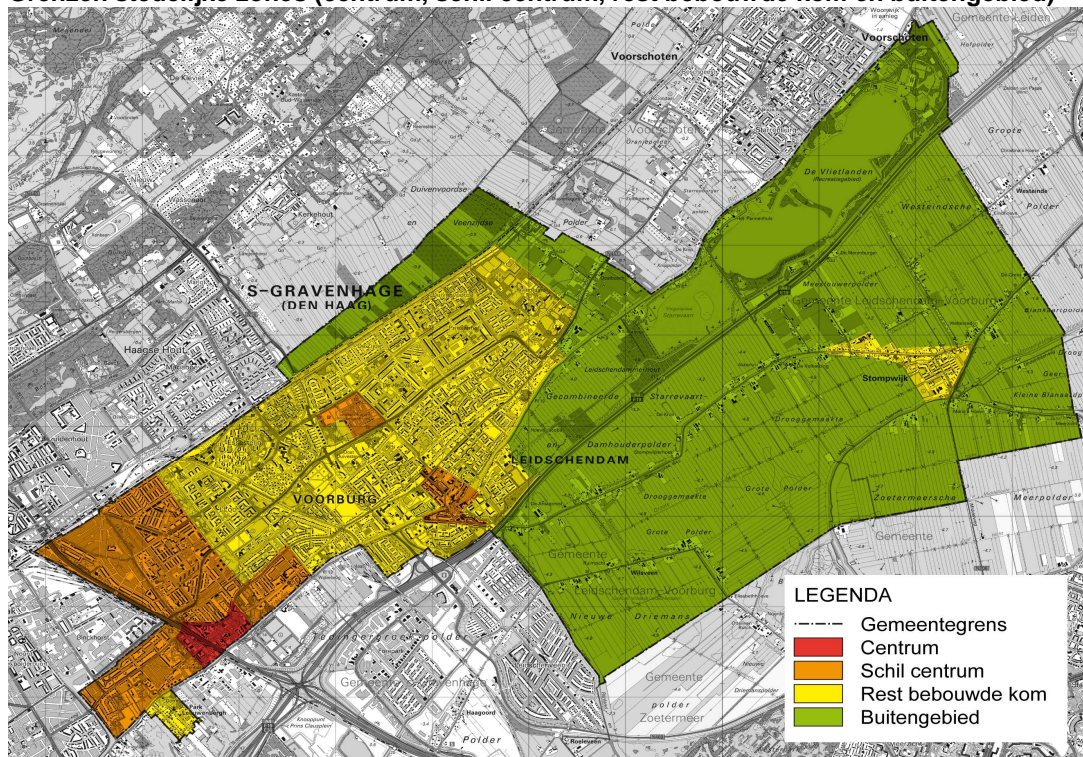
Stap 5: Conclusie parkeerbalans
De parkeerbalans voor dit plan voldoet.

Bijlage 9: Grenzen bebouwde kom en grenzen stedelijke zones

Grenzen bebouwde kom en buitengebied



Grenzen stedelijke zones (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied)



Bijlage 10: Eisen ten aanzien van parkeeronderzoeken

Zoals in paragraaf 2.10 staat vermeld kan voor het gebied buiten het centrum, indien blijkt dat redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, voor het bezoekersdeel van de parkeernorm een beroep gedaan worden op eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte. De aanwezigheid van deze restcapaciteit wordt aangetoond door middel van een parkeeronderzoek. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek komen voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning/ontwikkelaar. In deze bijlage staan de minimale eisen beschreven waaraan een dergelijk parkeeronderzoek moet voldoen:

- Het parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk gespecialiseerd bureau uitgevoerd;
- Uit het onderzoek moet overduidelijk blijken dat, na realisatie van de functie(s), de parkeerdruk in het onderzoeksgebied op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven.

Onderzoeksgebied

De parkeerbezetting binnen een straal van 150 meter rondom de ontwikkeling is bepalend.

Parkeercapaciteit

Voor de beschikbare parkeercapaciteit worden uitsluitend officieel aangeduide openbare parkeerplaatsen meegeteld. Belanghebbenden, gereserveerde of particuliere parkeerplaatsen tellen niet mee in de beschikbare capaciteit. Indien parkeervakken niet afzonderlijk zijn gemarkeerd, maar overduidelijk is dat de ruimte wel als parkeergelegenheid kan worden aangeduid, dan wordt voor het bepalen van de capaciteit gerekend met een afstand van 6,0 meter per parkeerplaats bij langsparkeren of een breedte van 2,50 meter bij haaks parkeren. Fout of illegaal geparkeerde voertuigen dienen te worden meegenomen in het parkeeronderzoek en worden in de bezettingsberekening meegenomen.

Meetperiode

Op enkele maatgevende momenten in de week (niet zijnde een vakantieperiode) zal de parkeerbezetting worden geregistreerd. Op een gemiddelde werkdag (dinsdag of donderdag) worden voor de periodes 'werkdag ochtend', 'werkdag middag' en 'werkdag avond' ten minste op een dinsdag en een donderdag een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting uitgevoerd. Tevens dient, in het geval het primair een woonomgeving betreft, minimaal twee nachtelijke metingen (tussen 23.00 en 05.00 uur) worden uitgevoerd.

Indien de parkeerdruk in de omgeving (mede) wordt bepaald door een functie met op bepaalde momenten een specifieke parkeervraag (bv. horeca; zaterdagavond / winkels: koopavond, zaterdagmiddag /camping: seizoensgebonden) dan dient in aanvulling op wat hierboven staat op die momenten ook minimaal tweemaal een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting te worden uitgevoerd.

Onderzoeksmomenten

In overleg met de gemeente worden de onderzoeksmomenten nader bepaald. Op basis van de in deze nota genoemde parkeernormen in combinatie met de aanwezigheidspercentages dient vervolgens te worden bepaald in welke mate en op welke momenten in de week de ontwikkeling een parkeervraag heeft. Deze verwachte (toekomstige) parkeervraag dient te worden opgeteld bij de waargenomen bezetting uit het parkeeronderzoek.

Vrijstelling van de parkeernorm

Indien vervolgens blijkt dat de parkeerdruk op het maatgevend moment in de week onder de 85% blijft, kan mogelijk van de parkeernorm vrijstelling worden verkregen.