

Beleidsregels parkeernormen Leiden

Door burgemeester en wethouders vastgesteld op 28 februari 2012.



Gemeente Leiden

Inhoud

I. Inleiding.....	3
II. Omschrijving en doel.....	5
III. Beleidsregels.....	6
IV. Toelichting beleidsregels.....	8
V. Normen voor bepalen van parkeer- of stallingsruimte en wijze van toepassing.....	12
VI. Toelichting parkeernormen.....	14
VII. Parkeernormen Leiden	16
Kaart met de zones, die hoort bij de tabellen met parkeernormen.....	23
Formulier voor het aangeven van het mobiliteitsprofiel.....	24



Zeemanlaan

I. Inleiding

In de gemeente Leiden bestaat grote schaarste aan grond. De bebouwingsdichtheid is bijzonder hoog en neemt nog steeds toe. In het verleden is bij de ruimtelijke planning onvoldoende rekening gehouden met een grote ruimtevreter, de auto. Daardoor wordt nu het parkeerprobleem, zowel op het vlak van bereikbaarheid (tekort aan goed gelegen plaatsen van voldoende kwaliteit) als op het vlak van leefbaarheid (te veel 'vreemd'parkeerders in woonwijken), in bijna de hele gemeente als hinderlijk ervaren.

Omdat het autobezit groeit en de maatschappelijke roep om grotere leefbaarheid en betere bereikbaarheid luider klinkt, heeft de gemeenteraad bij meerdere gelegenheden, het laatst op 26 mei 2009, besloten dat de gemeente Leiden over een voor iedereen inzichtelijke, bestuurlijk vastgestelde parkeernormering moet beschikken. De indieners van plannen voor nieuwbouw en voor het veranderen van een functie moeten weten waar ze op het gebied van parkeren aan moeten voldoen. Maar ook omwonenden, die belang hebben bij die plannen, hebben recht op die duidelijkheid.

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen, de Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, ASVV 2004. Deze richtlijnen zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. Veel Nederlandse steden beschikken over eigen parkeernormen.

In de beleidsregels wordt de veroorzaker van de parkeervraag verantwoordelijk gesteld voor het realiseren van benodigde parkeerplaatsen. Die ruimte moet de bouwer in principe op eigen terrein vinden. Dit wordt de 'parkeereis' genoemd. In de bouwverordening (artikel 2.5.30) wordt het voldoen aan die parkeereis als voorwaarde gesteld om in aanmerking te komen voor een omgevingsvergunning.

Voor specifieke ruimtelijke elementen, waaronder bepaalde industriële en risicovolle bedrijven (zoals de twee Leidse rioolwaterzuiveringsinstallaties), is niet het college van B en W het bevoegd gezag, maar de provincie Zuid-Holland of de rijksoverheid. Toetsing aan de parkeernormen is een verantwoordelijkheid van de instantie die bevoegd is de aangevraagde omgevingsvergunning te verlenen, en dat is dus niet altijd het college van B en W. Daarom wordt in deze beleidsregels in het verlengde van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) over 'het bevoegd gezag' gesproken. In gevallen waarin B en W niet het bevoegd gezag zijn, zullen zij het bevoegd gezag wel adviseren over de parkeereis.

Er bestaat een kans dat in de toekomst wettelijk wordt bepaald dat de parkeereis in bestemmingsplannen moet worden voorgeschreven, in plaats van in de bouwverordening. Een daarvoor benodigde wijziging van de Woningwet (in het verlengde van de invoering van de Wet ruimtelijke ordening in 2008) ligt bij het ministerie van BZK (voorheen VROM) al geruime tijd op de plank. De VNG heeft tegen zo'n wijziging bezwaar gemaakt, omdat dit een soepele aanpassing van parkeernormen zou belemmeren. Rechtstreekse opname van parkeernormen in bestemmingsplannen impliceert dat die normen voor tien jaar vastliggen.

De gemeenteraad gaf bij zijn besluit over de Kadernota bereikbaarheid Leiden op 26 mei 2009 hoofdlijnen mee voor op te stellen Leidse parkeernormen. De raad besloot als volgt.

- *In 2009 een voorstel voor Leidse parkeernormen uit te werken met als uitgangspunt het maximum parkeerkencijfer te hanteren dat vermeld staat in de meest recente uitgave van de Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV, ook bekend als CROW-normen) voor zeer sterk stedelijke gebieden. Als een bouwplan binnen een straal van 500 meter rond het NS-station Leiden Centraal (een*

knooppunt van openbaar vervoer en fietsverkeer) wordt gerealiseerd, geldt als parkeernorm niet het maximum, maar het minimum parkeerkencijfer uit de ASVV voor zeer sterk stedelijke gebieden. Dat betekent dat voor dure woningen de parkeernorm in de binnenstad 1,5 parkeerplek per woning is, in de schil 1,7 en in de rest van de bebouwde kom 2,0. Voor middeldure woningen is dat respectievelijk 1,4 – 1,6 – 1,8 (met een afwijkingmogelijkheid als het om sociale huurwoningen gaat, mits goed gemotiveerd ten genoegen van de gemeente), voor goedkope woningen 1,2 – 1,4 – 1,5. Voor kamerverhuur wordt nu de parkeernorm bepaald op 0,15 – 0,15 – 0,15.

Autobezit blijft in de toekomst stijgen

'In de toekomst zal het aantal auto's in ons land nog verder groeien. Tot 2030 zal het totale wagenpark tussen 9 en 50 procent groeien en het autobezit per huishouden tussen 5 en 16 procent. De groei vlakkt in de loop der tijd wel af, vooral na 2020. Uit analyses blijkt dat het autobezit per huishouden het sterkst zal toenemen in de zeer sterk stedelijke gemeenten (7 tot 21 procent toename) en de sterk stedelijke gemeenten (6 tot 16 procent toename). Hier lijkt sprake van een inhaalslag. In de minder verstedelijkte gebieden is het autobezit van huishoudens op dit moment al hoger en treedt in de toekomst een verzadiging van het autobezit op. In de (sterk) stedelijke gebieden is het autobezit nog relatief laag en is er meer ruimte voor groei.'

Bron: Planbureau voor de Leefomgeving, Parkeerproblemen in woonwijken, 2008

Ontwikkeling van het aantal motorvoertuigen in Leiden (bron: CBS)

soort motorvoertuig	aantallen								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
totaal	49.520	49.996	50.853	50.958	51.439	51.977	53.085	52.522	52.464
personenauto's	41.782	42.122	42.662	42.933	43.436	43.942	44.832	44.361	44.413
bedrijfsvoertuigen	5.316	5.407	5.720	5.544	5.483	5.458	5.600	5.431	5.294
motortweewielers	2.422	2.467	2.471	2.481	2.520	2.577	2.653	2.730	2.757
aanhangwagens en opleggers		1.926	2.167	2.290	2.394	2.469	2.517	2.553	2.576

Uit deze tabel blijkt dat het aantal motorvoertuigen tot 2009 jaarlijks met 1 à 2 procent steeg, maar dat dit aantal in 2010 een procent daalde en in 2011 stabiel bleef. De economische crisis is hier mogelijk debet aan; landelijk bleef het aantal echter (gematigd) stijgen. In 2011 zijn er 0,72 personenauto's per huishouden in Leiden, in Nederland 1,04.

II. Omschrijving en doel

Deze beleidsregels hebben betrekking op het stellen van een eis tot het aanbrengen van parkeer-/stallingsruimte voor auto's op eigen terrein. Ze hebben ook betrekking op de wijze van bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen, in verband met aanvragen voor alle activiteiten, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In de bouwverordening, aan welke verordening de aanvragen voor omgevingsvergunningen worden getoetst, wordt de parkeereis geregeld. In dat artikel 2.5.30 wordt onder meer bepaald dat B en W beleidsregels vaststellen met betrekking tot het bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen. Deze beleidsregels zijn als bijlage bij de bouwverordening opgenomen.

Als de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen bij nieuwbouw en functiewijziging wordt berekend, wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat de parkeervraag van het laatste legale gebruik van het pand of terrein wordt afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie. (Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt hier buiten beschouwing gelaten).

In deze beleidsregels wordt verder een eis gesteld aan de afmetingen van de parkeerruimte en wordt een verplichting geformuleerd inzake laad- en losruimte. In de beleidsregels worden ook de mogelijkheden voor afwijkingen van de eis voor het aanbrengen van parkeerplaatsen op eigen terrein bepaald.

Het *doel* van dit beleid is dat initiatiefnemers van ruimtelijke activiteiten op eigen terrein voorzien in parkeer-/stallingsruimte voor auto's, dan wel laad- of losruimte, als daartoe behoefte ontstaat ten gevolge van die ruimtelijke activiteiten. Op deze wijze wordt in het bijzonder de parkeerdruk in de openbare ruimte beperkt, en wordt gezorgd voor voldoende plaats voor geparkeerde auto's bij de diverse voorzieningen en functies. De verantwoordelijkheid voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen wordt primair bij de veroorzaker van de parkeervraag gelegd. De ruimte in Leiden is namelijk schaars en de leefbaarheid van wijken hangt nauw samen met het gebruik van de openbare ruimte. Indieners van aanvragen van vergunningen voor ruimtelijke activiteiten, maar ook belanghebbenden bij die aanvragen, zoals omwonenden, hebben recht op duidelijkheid over het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het waarborgen van voldoende parkeerplaatsen draagt eveneens bij aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen en functies.



Morspoortterrein

III. Beleidsregels

Voor toetsing van aanvragen voor activiteiten, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), gelden de volgende regels.

1. *Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het terrein waar die activiteit plaatsvindt of dat bij die activiteit behoort. De vereiste ruimte heeft alleen betrekking op een nieuw ontstane parkeerbehoefte.*
2. *De onder het eerste artikel bedoelde ruimte voor het parkeren of stallen van auto's moet voldoen aan:*
 - a. *de parkeereis conform de bij deze regels behorende Parkeernormen Leiden;*
 - b. *de meest recente NEN-norm 2443 voor parkeergarages of aan de meest recente ASVV-norm voor parkeervakken op straat.*
3. *Indien een ruimtelijke activiteit aanleiding geeft tot een behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet voor deze behoefte in voldoende mate ruimte zijn aangebracht, zulks ter beoordeling van het bevoegd gezag, in, op of onder het terrein waar die activiteit plaatsvindt of dat bij die activiteit behoort.*
4. *Het bevoegd gezag kan in ieder geval geheel of gedeeltelijk afwijken van wat bepaald is in artikel 1:*
 - a. *als wordt aangetoond dat op andere wijze binnen een straal van 400 meter rond de ruimtelijke activiteit in de nodige parkeerruimte wordt voorzien;*
 - b. *als de parkeereis niet hoger uitvalt dan vijftien parkeerplaatsen in de zones 'binnenstad' en 'binnenstad bij station' en niet hoger dan tien parkeerplaatsen in de zones 'schil' en 'schil bij station' conform de zonekaart die deel uitmaakt van deze regels;*
 - c. *bij ruimtelijke activiteiten met de volgende maatschappelijke en culturele functies;*
 - *kinderopvang*
 - *basis-, voortgezet en speciaal onderwijs*
 - *musea en kunstenaarsateliers*
 - *openbare bibliotheken*
 - *muziekcentra en theaters*
 - *opvang van kwetsbare groepen*
 - *jongerencentra en buurthuizen*
 - *speeltuinen en speelplaatsen*
 - d. *bij ruimtelijke activiteiten in de zones 'binnenstad' en 'schil', als uit een vervoerplan blijkt dat met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan; in dat geval kan het bevoegd gezag een lagere parkeernorm bepalen dan die in artikel 2a is bepaald, maar niet lager dan de norm die behoort bij ruimtelijke activiteiten binnen een straal van 500 meter rond NS-station Leiden Centraal (voor activiteiten in de zone 'binnenstad') of de norm die behoort bij ruimtelijke activiteiten binnen een straal van 400 meter rond NS-station Lammenschans (voor activiteiten in de zone 'schil');*
 - e. *als het voldoen aan artikel 1 op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.*

5. Parkeerbijdrageregeling

- a. *Uitsluitend in het geval dat toepassing wordt gegeven aan artikel 4e, en er geen sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1. Besluit ruimtelijke ordening, kan het bevoegd gezag een financiële voorwaarde verbinden aan het verlenen van de afwijking.*
- b. *De financiële voorwaarde zal worden gesteld als de gemeente in staat is tot het compenseren van de parkeerplaatsen binnen een straal van 400 meter van de ruimtelijke activiteit en binnen een redelijke termijn na ingebruikneming van de activiteit, of als gebruikgemaakt wordt van reeds eerder door de gemeente binnen een straal van 400 meter van de activiteit gerealiseerde parkeerplaatsen.*
- c. *De financiële voorwaarde bestaat uit het verstrekken van een bijdrage van € 20.000,- per door de gemeente te compenseren parkeerplaats zoals bedoeld onder 5b.*

6. Overgangsbepalingen

Ruimtelijke activiteiten, waarvoor een vergunning wordt aangevraagd voordat de beleidsregels in werking zijn getreden, worden getoetst aan het toetsingskader dat op het moment van ontvangst van de aanvraag geldt.
Voor zover parkeernormen reeds vastliggen in bestemmingsplannen, stedenbouwkundige masterplannen of andere door de raad vastgestelde regelingen, blijven deze van kracht.

IV. Toelichting beleidsregels

Deze beleidsregels gelden als toetsingskader bij aanvragen voor ruimtelijke activiteiten, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Ze gelden ook bij aanvragen van vergunningen en ontheffingen die nog vallen onder de Wet ruimtelijke ordening.

Wat de Wabo betreft gaat het onder meer om deze activiteiten:

- a. het bouwen van een bouwwerk,
- b. het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit is bepaald,
- c. het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, etc.

Toelichting beleidsregel 1

Voorwaarde om iets nieuws te mogen bouwen of aan grond of een gebouw een nieuw gebruik te mogen geven, is dat er op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd of gebouwd. Er moet worden voorzien in de nieuw ontstane vraag naar parkeerruimte. In de tabellen met parkeernormen (vanaf pagina 16) is voor elke functie te lezen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Leiden is ingedeeld in vijf zones; voor elke zone gelden andere parkeernormen. Op bijgaande kaart (pagina 23) staan die zones afgebeeld.

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat de parkeervraag van het laatste legale gebruik van het gebouw of terrein wordt afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie.

De parkeervraag van het onderdeel van de activiteit (pand, terrein, etc.) dat wordt gecontinueerd (in oude of nieuwe behuizing), wordt afgetrokken van de parkeervraag van de totale ruimtelijke activiteit, dus van de oude en nieuwe onderdelen gezamenlijk. Het resultaat van deze aftreksom is *de parkeereis*.

Dus: *parkeereis = parkeervraag nieuwe situatie minus parkeervraag bestaande situatie*.

- Mocht de parkeervraag van de bestaande situatie, berekend volgens de laatst vastgestelde parkeernormen, hoger uitvallen dan de parkeervraag van de nieuwe situatie, dan wordt er geacht te zijn voldaan aan de parkeereis. De parkeereis kan namelijk niet lager zijn dan nihil.
- Mocht er na realisering van de parkeereis sprake zijn van een overschot aan parkeerruimte, dan wordt die geacht in stand te blijven.
- Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijke gebruik.
- Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeervraag van de bestaande situatie geacht nihil te zijn.

Toelichting beleidsregel 2a

De parkeereis wordt berekend met behulp van de parkeernormen die vermeld staan in de tabellen op pagina 16 en verder. De parkeervraag van de bestaande situatie (die wordt afgetrokken van die van de nieuwe situatie) wordt eveneens berekend met behulp van deze parkeernormen.

Toelichting beleidsregel 2b

Het is de bedoeling dat de te realiseren parkeerplaatsen zodanige afmetingen hebben, dat zij door een normale personenauto gebruikt kunnen worden en dat er ook voldoende ruimte is voor in- en uitstappen.

Als norm voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt verwezen naar de laatste uitgave van "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen in de bebouwde kom" (ASVV) van de Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW). Als norm voor parkeerplaatsen in parkeergarages wordt verwezen naar de NEN-norm 2443. Deze normen voor het aanbrengen van verkeersvoorzieningen worden landelijk als maatgevend beschouwd.

Toelichting beleidsregel 3

Als het gebruik van een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, is het aanleggen van voldoende laad- en losplaatsen in, onder of op het terrein dat bij die ruimtelijke activiteit hoort, verplicht. Het gaat hier om terreinen waar de aanvrager de activiteit wenst te verrichten. Voorbeelden van dergelijke laad- en losplaatsen kunnen onder andere zijn: een winkelcentrum voorzien van een zogenaamd expeditiehof, of een fabrieksgebouw voorzien van een laad- en losperron (met een bijbehorende, eveneens op eigen terrein gelegen opstelstrook voor vrachtauto's).

Toelichting beleidsregel 4a

Het is mogelijk dat het bevoegd gezag (gemotiveerd) geheel of gedeeltelijk afwijkt van beleidsregel 1 zoals die in hoofdstuk III wordt genoemd. Allereerst zal overtuigend aangetoond moeten worden dat slechts gedeeltelijk of in het geheel niet kan worden voldaan aan de parkeereis. Het bevoegd gezag kan na beoordeling van deze motivering bij zwaarwegende belangen afwijken van de parkeereis wanneer binnen een straal van 400 meter rond een ruimtelijke activiteit in de nodige parkeerruimte wordt voorzien, bijvoorbeeld in een particuliere of openbare parkeergarage. Als de parkeerdruk in de omgeving van de ruimtelijke activiteit op het drukste moment in de week na realisering van die activiteit volgens het oordeel van het bevoegd gezag acceptabel blijft, kan in overleg met het bevoegd gezag (veelal de gemeente Leiden) ook gebruik worden gemaakt van de bestaande parkeermogelijkheden in de openbare ruimte. Indien het mogelijk en noodzakelijk is nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen, geschiedt dit op kosten van de aanvrager.

Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte binnen een straal van 400 meter van de ruimtelijke activiteit daadwerkelijk beschikbaar is op tijden dat die nodig is voor de parkeervraag van die activiteit.

Toelichting beleidsregel 4b

In twee zones, namelijk de zeer dichtbebouwde zones 'binnenstad' en 'schil' (zie kaartje op pagina 23), zijn de mogelijkheden voor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein beperkt. Ten behoeve van een gewenste flexibiliteit in de regulering kan geheel of gedeeltelijk worden afgeweken als de parkeereis niet hoger uitvalt dan 15 plaatsen in de zone 'binnenstad' en 10 plaatsen in de zone 'schil'.

Als **voorbeeld** dient het volgende. Een bestaande functie in de zone 'binnenstad' wordt uitgebreid met of vervangen door iets nieuws. De parkeereis wordt berekend aan de hand van de parkeernormen en na aftrek van de parkeervraag van de oude situatie. Bedraagt de uitkomst van deze berekening 15 of lager, dan kan het bevoegd gezag afwijken van beleidsregel 1 voor wat betreft een niet gerealiseerd deel van de parkeereis. Voorwaarde is dat aan het bevoegd gezag overtuigend is aangetoond dat:

- realisering van (een deel van) de parkeereis op of onder eigen terrein niet mogelijk is, ook niet na aanpassing (bijvoorbeeld inperking) van de ruimtelijke activiteit;
- binnen een straal van 400 meter van de ruimtelijke activiteit geen parkeervoorziening kan worden aangelegd, worden gebouwd of beschikbaar is.

Maar als de parkeereis van een ruimtelijke activiteit in de zone 'binnenstad' 16 of hoger bedraagt, en dit aantal kan wel deels, maar niet volledig op eigen terrein worden aangelegd, dan kan het bevoegd gezag op grond van beleidsregel 4b *niet* afwijken van beleidsregel 1.

Nog een **voorbeeld**. Een kantoor in de zone 'binnenstad' wordt uitgebreid. Op grond van de parkeernormen bedraagt de parkeervraag van het totale project (het oude en nieuwe deel samen) 50 plaatsen. Op grond van diezelfde parkeernormen (de meest recente) bedraagt de parkeervraag van het oorspronkelijke kantoor 30 plaatsen. De parkeereis bedraagt $50 - 30 = 20$ plaatsen. Als zou blijken dat de aanvrager slechts 11 plaatsen op eigen terrein kan realiseren (en niet de vereiste 20), kan het bevoegd gezag op grond van beleidsregel 4b *niet* afwijken van beleidsregel 1, omdat de parkeereis hoger dan 15 bedraagt. Dat in dit geval 9 plaatsen te weinig kunnen worden gerealiseerd op eigen terrein, doet niet ter zake.

Toelichting beleidsregel 4c

Het bevoegd gezag kan afwijken van de in hoofdstuk III genoemde beleidsregel 1 bij ruimtelijke activiteiten in de gehele gemeente met uitsluitend de volgende maatschappelijke en culturele functies:

- kinderopvang
- basis-, voortgezet en speciaal onderwijs
- musea en kunstenaarsateliers
- openbare bibliotheken
- muziekcentra en theaters
- opvang van kwetsbare groepen, zoals dak- en thuislozen, (ex-)verslaafden, (ex-)gedetineerden, vrouwen / kinderen die worden bedreigd en mishandeld, mensen met psychiatrische problematiek, mensen met psychosociale problemen, mensen met schuldbroematiek en werkloosheid
- jongerencentra en buurthuizen
- speeltuinen en speelplaatsen

De reden hiervan is de kwetsbare status van dit soort voorzieningen, terwijl de gemeente er bijzonder grote waarde aan hecht in het belang van het welzijn van de bevolking.

Toelichting beleidsregel 4d

Voor een goede bereikbaarheid en luchtkwaliteit is een verstandig mobiliteitsmanagement belangrijk. Als door initiatiefnemers van ruimtelijke activiteiten in de zones 'binnenstad' en 'schil', wordt aangetoond dat inspanningen worden verricht om het gebruik van de auto door de gebruikers en bezoekers van die gebouwen te beperken, kan het bevoegd gezag een lagere parkeernorm voorschrijven dan die middels beleidsregel 2a wordt bepaald. Deze norm zal niet lager zijn dan die geldt in gebieden met een goede beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Voor de zone 'binnenstad' betreft dat de cirkelzone rond NS-station Leiden Centraal, en voor de zone 'schil' betreft het de cirkelzone rond NS-station Leiden Lammenschans. De zones worden weergegeven op het kaartje op pagina 23.

In een vervoerplan moet ten minste aangegeven worden:

- de functie van de ruimtelijke activiteit en de bijbehorende grond;
- het aantal werknemers en bezoekers;
- waar die personen in het algemeen vandaan komen en met welke vervoermiddelen ze naar de ruimtelijke activiteit reizen;
- de bereikbaarheidsmogelijkheden van de ruimtelijke activiteit;
- welke maatregelen de eigenaar/werkgever neemt om het autoverkeer te beperken (bijvoorbeeld een fietsplan, carpoolplan, stimulering openbaar vervoer, bedrijfsvervoer, enz.).

Een leidraad van een door de aanvrager in te vullen formulier is als bijlage bijgevoegd (pagina 24).

Toelichting beleidsregel 4e

Het bevoegd gezag kan afwijken van beleidsregel 1 als hij op grond van een belangenafweging van mening is dat het algemeen belang gediend is bij de ruimtelijke activiteit en de bezwaren tegen het niet voldoen aan deze beleidsregel hieraan van

ondergeschikt belang zijn. Er wordt een afweging gemaakt tussen het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid ten opzichte van het belang van de realisatie van de ruimtelijke activiteit. Daarin wordt meegewogen of er onevenredig hoge kosten zijn gemoeid met het realiseren van de parkeereis.

Ook zal worden beoordeeld of een aanpassing van de activiteit kan leiden tot het alsnog voldoen aan de parkeereis.

Toelichting beleidsregel 5. Parkeerbijdrageregeling

Er kunnen zich situaties voordoen waarin de initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit overtuigend kan aantonen dat hij onmogelijk kan voldoen aan de eis om voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. In zo'n situatie dient de initiatiefnemer in eerste instantie te bezien of er binnen een straal van 400 meter voorzien kan worden in de extra parkeervraag die zijn ruimtelijke activiteit tot gevolg heeft. Als die ruimte wordt gevonden kan het bevoegd gezag op grond van artikel 4a geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeereis uit artikel 1 en artikel 2a. In de artikelen 4b, 4c en 4d worden andere mogelijkheden genoemd voor het bevoegd gezag om af te wijken.

In het uiterste geval kan het bevoegd gezag gebruikmaken van een afwijkingsmogelijkheid op grond van artikel 4e. In artikel 5 wordt bepaald dat alleen in dat geval de initiatiefnemer van de ruimtelijke activiteit verplicht kan worden tot een financiële bijdrage in de kosten die de gemeente maakt of heeft gemaakt voor het voorzien in de benodigde parkeergelegenheid. Deze zogenaamde parkeerbijdrage zal worden gestort in de gemeentelijke reserve parkeren. Ten laste van de reserve parkeren worden uitgaven gedaan die bijdragen aan het optimaliseren van het benutten van de openbare parkeercapaciteit en aan de uitbreiding daarvan in de gemeente Leiden.

Deze financiële voorwaarde zal worden gesteld als de gemeente in staat is tot het maken van de benodigde parkeerplaatsen binnen een straal van 400 meter van de activiteit en binnen een redelijke termijn na ingebruikneming van de activiteit, of als gebruikgemaakt wordt van reeds eerder door de gemeente binnen een straal van 400 meter van de activiteit gerealiseerde parkeerplaatsen.

De financiële voorwaarde bestaat uit het verstrekken van een bijdrage van € 20.000,- per door de gemeente te compenseren parkeerplaats. Het tarief is globaal een gemiddelde tussen kosten van het realiseren van ongebouwde en van gebouwde parkeerplaatsen.

Bij bouwplannen waarvoor volgens de Grondexploitatiewet een plicht bestaat een exploitatieplan op te stellen (zoals bedoeld in artikel 6.2.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening), wordt de locatie van de benodigde parkeergelegenheid aan het exploitatieplangebied toegerekend. Als er sprake is van gemeentelijke kosten voor de aanleg van parkeergelegenheid, worden deze vervolgens door de gemeente verhaald op de bouwer. De parkeerbijdrageregeling is hierbij richtinggevend. De afspraak tussen gemeente en bouwer over dit kostenverhaal wordt in beginsel vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst (zg. anterieure overeenkomst) of zo nodig in een publiekrechtelijk exploitatieplan.

Toelichting beleidsregel 6. Overgangsbepalingen

Het komt met enige regelmaat voor dat in stedenbouwkundige visies, masterplannen, gebiedsvisies of andere door de raad vastgestelde regelingen, afgewogen parkeernormen worden vastgelegd (bijvoorbeeld exploitatieplan Leeuwenhoek, masterplan Groenordhallen en omgeving, grondexploitatieplan La Linea Haagwegterrein). Met de vaststelling van de Beleidsregels parkeernormen Leiden wordt voor het opstellen van nieuwe ruimtelijke visies uitsluitend gebruikgemaakt van bijbehorende parkeernormen. Ongelijke behandeling moet immers worden vermeden.

Voor zover in het verleden afgewogen parkeernormen door de raad zijn vastgesteld in stedenbouwkundige plannen en dergelijke, blijven deze als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeereis in het gebied waarop die plannen betrekking hebben.

V. Normen voor bepalen van parkeer- of stallingsruimte en wijze van toepassing

Bepalen van voldoende parkeer- of stallingsruimte: algemene parkeernormen

Om te kunnen bepalen wanneer sprake is van voldoende parkeer- of stallingsruimte zijn de navolgende 'Parkeernormen Leiden' bijgevoegd, bestaande uit een kaart met gebiedsindeling en de bijbehorende parkeernormen per functie.

Aan de hand van deze normen dient per geval in de concrete situatie te worden bepaald welke parkeerbehoefte ontstaat en in hoeveel parkeer-/stallingsruimte moet worden voorzien. In deze normen is ook rekening gehouden met de parkeerbehoefte van bezoekers aan de diverse ruimtelijke activiteiten.

In het geval dat de normering onvoldoende basis biedt om de parkeerbehoefte te berekenen, blijft niettemin de eis bestaan – en moet redelijkerwijs worden aangetoond – dat in voldoende parkeerruimte wordt voorzien, zoals is bepaald in de beleidsregels van hoofdstuk III. De parkeerbehoefte kan dan worden berekend door extrapolatie van de parkeerbehoefte van de bestaande situatie of door te kijken naar een vergelijkbare situatie in Nederland.

Wijze van berekenen parkeerbehoefte voor een concreet plan

Met behulp van deze parkeernormen kan de parkeerbehoefte worden berekend om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ruimtelijke activiteit moeten worden gerealiseerd. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze activiteit wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend (zie ook de toelichting op beleidsregel 1 in hoofdstuk IV).

Indien binnen de ruimtelijke activiteit verschillende functies worden ontwikkeld, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 182. Om de dubbelgebruikmogelijkheden te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in de tabel op pagina 22 worden vermeld.

Bij nieuwbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat de parkeervraag van het laatste legale gebruik van het gebouw of terrein wordt afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeervraag van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijk gebruik.

De aanvrager berekent de parkeereis, het bevoegd gezag toetst die berekening. De uitkomst van de berekening (nieuwe parkeervraag minus oude parkeervraag) is de parkeereis. Nadat de parkeereis door het bevoegd gezag is vastgesteld volgt vergelijking met de in het plan opgenomen aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner dan de parkeereis dan is het plan in principe niet akkoord. In bepaalde gevallen en onder bepaalde voorwaarden bestaat een mogelijkheid dat het bevoegd gezag van de parkeereis afwijkt. Dit wordt nader geregeld in beleidsregel 4 in hoofdstuk III.

Vijf zones

De vraag naar parkeerplaatsen wordt in het algemeen mede beïnvloed door:

- de locatie van de functie;
- het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen.

Volgens CROW blijkt uit studies dat functies in stadscentra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de stad. Dit komt door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen, met name het openbaar vervoer in het centrum. Om die reden maakt CROW onderscheid in drie zones: binnenstad, schil en rest van de stad. In Leiden wordt deze indeling gevolgd.

Verder wordt er binnen de zone 'binnenstad' een zone in een cirkel van 500 meter rondom het NS-station Leiden Centraal onderscheiden, en binnen de zone 'schil' een zone in een cirkel van 400 meter rondom het NS-station Leiden Lammenschans. In deze zones rechtvaardigt de nabijheid van veel regionaal en bovenregionaal openbaar vervoer (trein en bus) in combinatie met ruime fietsenstallingen een iets lagere parkeernorm, omdat wordt aangenomen dat het autobezit daar iets lager is dan elders.

Het aanbod van openbaar vervoer rondom het station Leiden Centraal is, met het grote busstation, bijzonder groot. Het aantal fietsenstallingplaatsen is hier eveneens ruim. Degenen die zich binnen een straal van 500 meter van het station bevinden (dat is maximaal 700 meter loop- en fietsafstand), kunnen te voet of per fiets binnen tien minuten op een trein- of busperron staan (inclusief de tijd die nodig is om de fiets te stallen).

Het knooppunt van openbaar vervoer rond NS-station Leiden Lammenschans is van veel geringere omvang. Vooral vanwege de regionale bussen die hier een halte hebben en vanwege de aanwezigheid van een overdekte en bewaakte fietsenstalling, is een iets lagere parkeernorm voor een gebied in een straal van 400 meter rond dit station te rechtvaardigen. Nabij het NS-station De Vink daarentegen is geen aanwezigheid van regionale busdiensten, noch van ruime stallinggelegenheden voor fietsen; reden waarom hier geen lagere parkeernorm geldt.

De drie zones 'binnenstad', 'schil' en 'rest' plus de twee cirkelzones rondom twee NS-stations worden weergegeven op het kaartje op pagina 23.



Lammermarkt

VI. Toelichting parkeernormen

Lage parkeernorm voor studentenhuysvesting

Uit landelijke statistieken blijkt dat studenten in het hoger onderwijs een laag autobezit hebben, namelijk 14%. In Leiden blijkt in de praktijk het autobezit onder studenten (die een aandeel van 10% van de Leidse bevolking uitmaken) zeer laag. In Leiden is het fietsgebruik bovengemiddeld ten opzichte van het land. De compacte stad, het gebrek aan parkeervoorzieningen, parkeerkosten in de binnenstad, het goede openbaar vervoer, het zijn allemaal argumenten om de parkeernorm voor studenteneenheden laag te houden, ook inclusief het aandeel van bezoekers.

Waarom woningnormen niet per koop- en huurprijs, maar per b.v.o.?

In de richtlijnen voor parkeernormen van CROW wordt een onderscheid gemaakt tussen 'woning duur', 'woning midden' en 'woning goedkoop' met een in hoogte aflopende parkeernorm. De achterliggende gedachte is dat het autobezit bij dure woningen in het algemeen hoger is dan bij goedkope woningen. De gemeente Leiden specificeerde 'duur', 'midden' en 'goedkoop' voorheen met bepaalde koop- en huurprijzen. Deze prijzen zijn echter aan verandering onderhevig. Daarom wordt nu in de Leidse parkeernormen uitgegaan van een differentiatie naar woningoppervlakte (b.v.o. = bruto vloeroppervlakte). Dat maakt het bovendien mogelijk een praktischer differentiatie in te voeren.

Over de maat 'b.v.o.' (wordt gemeten langs de buitenomtrek van een buitenwand, of de hartlijn van een woningscheidende wand) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (g.b.o.), geen onduidelijkheid. De b.v.o. is voor de plantoetsers makkelijk te controleren.

Landelijk wordt aangenomen dat de parkeerbehoefte bij een koopwoning gemiddeld hoger ligt dan bij een huurwoning. Daarom zijn er afzonderlijke categorieën voor beide soorten woningen opgenomen.

Bij voldoen aan parkeereis, maar mogelijk ook bij afwijking van parkeereis: geen parkeervergunning

De beleidsregels strekken ertoe om de extra parkeervraag, die wordt veroorzaakt door een nieuwe ruimtelijke activiteit, op te lossen met parkeerplaatsen op eigen terrein. Zodoende wordt voorkomen dat de parkeerdruk in de openbare ruimte verder wordt verhoogd. Het zou onlogisch zijn als de gebruikers van een dergelijke activiteit vervolgens in aanmerking komen voor een vergunning om in de openbare ruimte te parkeren in een gebied met een regulering in de vorm van betaald parkeren.

Nu reeds bepaalt de Leidse parkeerverordening dat bewoners en 'bedrijfsuitoefenaars' in het parkeerrestrictiegebied (het gebied waar betaald moet worden voor het parkeren op de openbare weg) pas in aanmerking komen voor een parkeervergunning als zij niet op andere wijze in parkeerruimte kunnen voorzien. Wel bestaat de mogelijkheid om dag-, week-, maand- en jaarkaarten aan te schaffen. De tarieven hiervan liggen veel hoger dan die van de parkeervergunningen voor belanghebbenden. Dus als een aanvrager voldoet aan de parkeereis, wat inhoudt dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd, dan komen gebruikers van het gebouw, terrein, etc. niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

In geval het bevoegd gezag afwijkt van de parkeereis en er zo mee instemt dat de aanvrager niet volledig voldoet aan de parkeereis, en als de aanvrager evenmin in de nabije omgeving parkeergelegenheid beschikbaar heeft, zou het eveneens onlogisch zijn als gebruikers van die ruimtelijke activiteit in aanmerking komen voor een parkeervergunning en de parkeerdruk op de openbare ruimte verhogen. Daarom wordt overwogen toekomstige gebruikers van ruimtelijke activiteiten, waarvoor het bevoegd gezag is afgeweken van de beleidsregel om op

eigen terrein de parkeereis op te lossen, niet in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning. Dat geldt alleen voor het aantal woningen dat voor verhoging van de parkeerdruk op straat zorgt. Een afzonderlijk voorstel hiervoor zal worden gemaakt, namelijk tot wijziging van de parkeerverordening, nadat de voor- en nadelen zullen zijn afgewogen.

Mocht ertoe worden besloten tot invoering van zo'n regeling over te gaan, krijgen potentiële kopers en huurders van woningen de mogelijkheid informatie hierover te verschaffen, voordat zij besluiten een woning te kopen of huren. Daarvoor komt een openbare registratie van objecten waarvan de gebruikers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. De registratie zal gesynchroniseerd worden met de geometrische registratie van het betreffende pand in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG).

Parkeernorm voor gehandicaptenplaatsen bij openbare voorzieningen

Er wordt landelijk een richtlijn gehanteerd dat 5% van de openbare parkeervoorzieningen ter beschikking wordt gesteld aan gehandicapten. In Leiden wordt deze richtlijn ook gehanteerd. In de binnenstad is weliswaar niet 5% van de parkeerplaatsen gereserveerd en ingericht voor gehandicapten, maar kunnen gehandicapten gratis parkeren bij parkeermeterplaatsen en (met een parkeerschijf) drie uur op plaatsen waar een parkeerverbod geldt (bijvoorbeeld op de parkeervrije Botermarkt). Uitgangspunt is verder dat binnen een loopafstand van 100 meter voldoende plaatsen beschikbaar en ingericht zijn voor gehandicapten.

Er bestaan verder in Leiden circa 250 algemene parkeerplaatsen die voor gehandicapten gereserveerd en ingericht zijn.

Voor de omvang van specifieke parkeerplaatsen voor gehandicapten worden de ASVV-normen gehanteerd.

Het Landelijk Bureau Toegankelijkheid stelt terecht dat het prettig is wanneer er naast de entree van postkantoren, bibliotheken, musea, e.d. voldoende ruimte is om een aantal scootmobielen te parkeren. Dit geldt ook voor verzorgingshuizen, buurtcentra, ziekenhuizen, e.d. De benodigde opstelruimte voor een scootmobiel is minimaal 90 x 140; om te draaien is een cirkel van 200 cm doorsnee nodig.

Prestatieafspraken met woningcorporaties

Op 26 november 2009 hebben de Leidse woningcorporaties (Ons Doel, Portaal, Ymere, De Sleutels en SLS Wonen) en de gemeente Leiden zogenaamde prestatieafspraken ondertekend voor de periode 2009 – 2015. De gemeenteraad had op 24 september 2009 ingestemd met deze afspraken (raadsvoorstel nr. 09.0081 van 2009). Daarin is ook over het onderwerp parkeren een afspraak gemaakt. Deze afspraak is identiek aan wat de raad bij de vaststelling van de Kadernota Bereikbaarheid in mei 2009 als uitgangspunt heeft gekozen voor op te stellen parkeernormen voor woningen (zie pagina 4).

Fietsparkeerkencijfers

Het landelijke kenniscentrum Fietsberaad heeft in samenwerking met adviesbureau Goudappel Coffeng kencijfers ontwikkeld waarmee de behoefte aan fietsparkeerplekken bij diverse functies kan worden berekend. Ze staan in de notitie Fietsparkeerkencijfers 2010 d.d. juni 2010. De gemeente kan overwegen fietsparkeernormen vast te leggen in de aan te passen Beleidsregels parkeernormen, voor zover die niet worden geregeld in het landelijke Bouwbesluit. Fietsparkeernormen maken nu geen deel uit van de Beleidsregels parkeernormen Leiden.

VII. Parkeernormen Leiden

Zones: zie kaartje

In de kolommen van onderstaande tabellen staan de voorgeschreven parkeernormen per functie. Elke kolom heeft betrekking op een bepaalde zone in de gemeente, waarin de te toetsen locatie ligt. *Op het kaartje achter de tabellen* worden de zones aangegeven. Het gaat om de volgende zones:

- **binnenstad:** het gebied binnen de singels plus het stationsgebied
- **binnenstad bij station:** het gebied in de zone 'binnenstad' dat binnen een straal van 500 meter ligt van het NS-station Leiden Centraal
- **schil:** het gebied dat rondom de zone 'binnenstad' ligt; het bevat globaal de wijken Leiden-Noord, De Waard, Rijndijkbuurt, Burgemeester- en Professorenwijk, Tuinstadwijk, Cronestein, Zuidwest ten oosten van de Churchillaan, Vreewijk, Transvaal, Lage Mors, Leeuwenhoek (oostelijke helft), Vogelwijk, Raadsherenbuurt en Houtkwartier
- **schil bij station:** het gebied in de zone 'schil' dat binnen een straal van 400 meter ligt van het NS-station Leiden Lammenschans
- **rest:** de rest van de gemeente Leiden, namelijk het gebied dat ligt tussen de zone 'schil' en de grens van de gemeente; hierin liggen de Merenwijk, het Waardeiland, Meerburg, Roomburg, Polderpark Cronestein, Oostvlietpolder, Zuidwest ten westen van Churchillaan, Stevenshof, Hoge Mors, Koppelstein, Bockhorst en Leeuwenhoek (westelijke helft).

B.v.o.: bruto vloeroppervlakte

In de tabellen staat de afkorting 'b.v.o.'. Die afkorting staat voor 'bruto vloeroppervlakte'. Deze wordt gemeten langs de buitenomtrek van een buitenwand (voor/achter/zijgevel), of de hartlijn van een woningscheidende wand (bouwmuur). Als eenheden worden verzameld in één gebouw, wordt de b.v.o. berekend op het schaalniveau van de afzonderlijke eenheid, niet van het hele gebouw.

Bestaande parkeervraag wordt afgetrokken van totale parkeervraag

Bij nieuwbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat de parkeervraag van het laatste legale gebruik van het pand of terrein wordt afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie. Anders gezegd: de parkeervraag van het onderdeel van de activiteit (pand, terrein, e.d.) dat wordt gecontinueerd (in oude of nieuwe vorm), wordt afgetrokken van de parkeervraag van de totale ruimtelijke activiteit, dus van de oude en nieuwe onderdelen gezamenlijk. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeervraag van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik (mits niet langer dan vijf jaar) ter overbrugging van een permanent gebruik wordt buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijk gebruik.

Parkeervraag inclusief die van bezoekers

In de parkeernormen, zoals die in onderstaande tabellen vermeld staan, is niet alleen rekening gehouden met de parkeervraag die rechtstreeks wordt opgeroepen door de vaste gebruikers van de diverse ruimtelijke activiteiten respectievelijk functies, maar ook door geregelde en ongeregelde bezoekers van de functies. Er worden geen verhoudingen in beide groepen onderscheiden.

Parkeernormen woningen

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
- koopwoning boven 120 m2 b.v.o. [per woning]	1,5	1,3	1,7	1,5	2
- koopwoning tussen 90 en 120 m2 b.v.o. [per woning]	1,4	1,2	1,6	1,4	1,8
- huurwoning groter dan 100 m2 b.v.o. [per woning]	1,2	1,0	1,4	1,2	1,6
- koopwoning tussen 65 en 90 m2 b.v.o. [per woning]	1,2	1,1	1,4	1,2	1,5
- huurwoning tussen 65 en 100 m2 b.v.o. [per woning]	1,0	0,9	1,2	1,0	1,3
- koopwoning tot 65 m2 b.v.o. [per woning]	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8
- huurwoning tot 65 m2 b.v.o. [per woning]	0,6	0,4	0,6	0,4	0,6
- serviceflat, aanleunwoning (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening) [per woning]	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6
- zelfstandige wooneenheden voor geormerkte studentenhuisvesting groter dan 40 m2 b.v.o. [per eenheid]	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5
- onzelfstandige wooneenheden [per eenheid] - zelfstandige wooneenheden voor geormerkte studentenhuisvesting tot 40 m2 b.v.o. [per eenheid]	0,1	0,1	0,15	0,15	0,2

Geormerkte studentenhuisvesting

In de tabel met parkeernormen voor woningen wordt gesproken over 'geormerkte studentenhuisvesting'. Onder geormerkte studentenhuisvesting wordt verstaan huisvesting van studenten door een toegelaten instelling, waarbij de verhuurder dient te verklaren dat de woonruimten worden verhuurd met een campuscontract (huurbeëindiging na afloop van studie).

Als zelfstandige eenheden voor geormerkte studentenhuisvesting worden verkocht, ook nadat ze oorspronkelijk werden verhuurd, moet worden voldaan aan de parkeernorm voor gewone koopwoningen, passend bij de nieuwe functie.

Aan huis gebonden bedrijf

Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt aan dat bedrijfsdeel slechts een extra parkeernorm toegevoegd als het bruto vloeroppervlak van dat bedrijfsdeel groter is dan 40 m2. In dat geval moet de parkeernorm uit bovenstaande tabel worden verhoogd met 0,3. Dit geldt niet voor de functie 'pension, bed & breakfast', waarvoor een afzonderlijke parkeernorm geldt.

Parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen

Parkeerplaatsen op eigen terrein in carports, opritten en garageboxen van woningen tellen mee voor de berekening van de parkeernorm *voor zover ze werkelijk worden gebruikt*. Omdat in de praktijk blijkt dat die parkeerplaatsen niet volledig als zodanig worden gebruikt, wordt voor de berekening een lager aantal genomen. Zie de volgende tabel.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 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	oprit min. 5,0 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Voorbeeld: Er worden 30 grote eengezinswoningen gebouwd, waarvoor de parkeernorm 2 parkeerplaatsen per woning geldt. Uit het ontwerp blijkt dat elke woning een dubbele oprit heeft zonder garage waar in theorie twee auto's kunnen staan (dus op eigen terrein).

Uit bovenstaande tabel blijkt echter dat een dubbele oprit zonder garage maar mee mag tellen voor 1,7 parkeerplaats in plaats van 2.

De parkeereis bedraagt $30 \times 2 = 60$ parkeerplaatsen. Uit het ontwerp en volgens de tabel blijken er slechts $30 \times 1,7 = 51$ parkeerplaatsen te zijn gepland. Er is dan een tekort van 9 plaatsen.

Parkeernormen winkels

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
winkel, incl. supermarkt [per 100 m ² v.v.o.]	3,5	2,5	4	2,5	4
bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel [per 100 m ² v.v.o.]	2,5	2	2,5	2	3
grootschalige, bezoekerextensieve detailhandel (auto's, boten, keukens, e.d.) [per 100 m ² v.v.o.]	0,6	0,4	0,8	0,6	1,2
grootschalige, bezoekersintensieve detailhandel buiten de binnenstad (groter dan 1500 m ² v.v.o., zoals consumentenelektronica, woninginrichting, sportartikelen, kleding, huishoudelijke artikelen, voedselgroothandel) [per 100 m ² v.v.o.]	-	-	6,5	4,5	7,5

V.v.o. staat voor verkoop-vloeroppervlakte, dus de winkelruimte die toegankelijk is voor publiek. Magazijn- en kantoorruimten e.d., die bij winkels horen, worden niet meegerekend.

Parkeernormen werkgelegenheid

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie) [per 100 m2 b.v.o.]	2	1,5	2,5	2	3
kantoren zonder baliefunctie [per 100 m2 b.v.o.]	1,3	0,8	1,5	1	1,9
arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf) [per 100 m2 b.v.o.]	0,3	0,2	0,4	0,3	0,7
arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats) [per 100 m2 b.v.o.]	1,2	0,7	1,5	1,2	2,5
lifescience bedrijven, categorie 1 (bedrijfsmatig) [per 100 m2 b.v.o.]	1	0,8	1	0,8	1
lifescience bedrijven, categorie 2 (kantoorachtig) [per 100 m2 b.v.o.]	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3
lifescience bedrijven, categorie 3 (kantoor) [per 100 m2 b.v.o.]	1,7	1,5	1,7	1,5	1,7
bedrijfsverzamelgebouw [per 100 m2 b.v.o.]	1,7	0,8	1,7	0,8	1,7

Definities van de drie categorieën 'lifescience bedrijven':

1. Bedrijfsmatig: hoogwaardige distributie- en productiecentra en laboratoria met een relatief lage verhouding tussen b.v.o. en de kaveloppervlakte, en met een milieuzonering
2. Kantoorachtig: laboratoria en kantoren met een middelhoge verhouding b.v.o./kaveloppervlakte en soms een milieuzonering
3. Kantoor: aan het kenniscluster gelieerde kantoren met een hoge verhouding b.v.o./kaveloppervlakte en geen milieuzonering

Parkeernormen horeca

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
café, bar, discotheek [per 100 m2 b.v.o.]	4	3	5	4	6
cafeteria, lunchroom, thee- en koffiehuis, coffeeshop [per 100 m2 b.v.o.]	2	1	2	1	2
restaurant, eetcafé [per 100 m2 b.v.o.]	8	6	9	8	10
hotel [per kamer]	1	0,5	1	0,5	1
pension, bed & breakfast [per kamer]	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

Parkeernormen culturele voorzieningen

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
museum, bibliotheek [per 100 m2 b.v.o.]	0,5	0,3	0,7	0,5	1
bioscoop, theater, muziekcentrum, schouwburg [per zit- en staanplaats]	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3
sociaal-cultureel centrum, wijkgebouw [per 100 m2 b.v.o.]	2	1	3	1	3

Parkeernormen sportvoorzieningen

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
sporthal (binnen) [per 100 m2 b.v.o.] - met wedstrijdfunctie: 0,1 ppl per bezoekersplaats extra - gymlokalen met schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag	2	1,5	2,2	1,7	2,5
sportveld (buiten) [per ha. netto terrein]	27	13	27	13	27
dansstudio, sportschool [per 100 m2 b.v.o.]	3	2	3	2	4
squashbanen [per baan]	1,5	1	1,5	1	1,5
tennisbanen [per baan]	3	2	3	2	3
bowlingbaan, biljartzaal [per baan of tafel]	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5
stadion [per zitplaats]	-	-	0,2	0,2	0,2
zwembad [per 100 m2 opp. □asin]	9	7	10	8	11
manege [per box]	-	-	0,5	0,4	0,5

Parkeernormen zorgvoorzieningen

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
ziekenhuis [per bed]	1,7	1,5	1,7	1,5	1,7
verpleeg- en verzorgingshuis, zorgwoningen [per wooneenheid] (incl. personeel)	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7
arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau [per behandelkamer]	2	1,5	2	1,5	2
apotheek [per 100 m2 b.v.o.]	2	1,5	2,4	2,0	2,7

Parkeernormen onderwijsvoorzieningen

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) [per studentplaats + arbeidsplaats]	0,04 + 0,15	0,03 + 0,1	0,05 + 0,15	0,04 + 0,1	0,05 + 0,25
<ul style="list-style-type: none"> - voorbereidend beroepsonderwijs dag (VWO, HAVO, VMBO) [per leslokaal] - avondonderwijs [per studentplaats en arbeidsplaats] - basisonderwijs [per leslokaal] 	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf [per arbeidsplaats]	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8

Kiss+ride

Voor het met de auto brengen en halen van kinderen bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang is in het algemeen kortparkeerruimte dichtbij de ingang nodig om kinderen uit- of in te laten stappen. Dit wordt wel kiss+ride genoemd. Die parkeerruimte wordt slechts een korte periode per schooldag gebruikt. Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient hiervoor voldoende ruimte aanwezig te zijn.

In het kader van deze Leidse parkeernormen wordt volstaan met het uitspreken van de noodzaak de benodigde kiss+ride-plaatsen te realiseren in overleg tussen instelling en gemeente. Verwezen wordt naar de CROW-richtlijn.

Parkeernormen overige voorzieningen

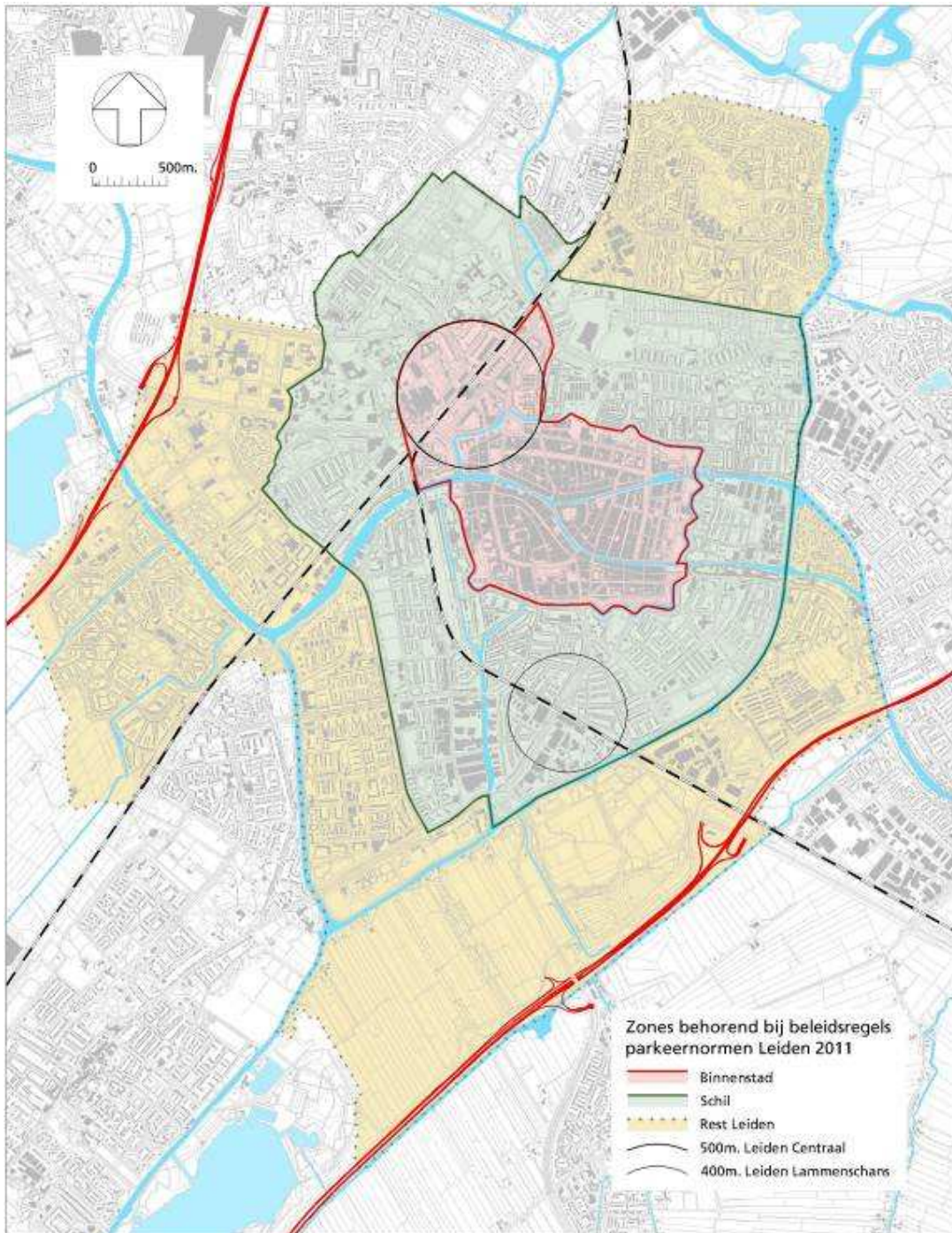
functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw [per 100m2 b.v.o.]	4	3	6	4	7
themapark, pretpark [per ha. netto terrein]	-	-	-	-	12
overdekte speeltuin en speelhal [per 100 m2 b.v.o.]	8	7	8	7	8
volkstuin [per perceel]	-	-	0,3	0,2	0,5
religiegebouw [per zitplaats]	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2
begraafplaats, crematorium [per gelijktijdige begrafenis en crematie]	30	25	30	25	30

Aanwezigheidspercentages

Als er sprake is van meerdere functies in een bouwplan of project mag het vereiste aantal parkeerplaatsen berekend worden met de geldende parkeernormen (zie tabellen hierboven) en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. Hieronder worden de aanwezigheidspercentages (welk aandeel van de geparkeerde auto's is aanwezig) voor de verschillende periodes van de dag/week weergegeven.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal-culturele voorzieningen	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal-medische voorzieningen	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Hotel	50	60	100	100	60	75	30
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sportvoorzieningen	30	50	100	90	100	90	85
Congresgebouw	50	60	100	100	60	75	30

Kaart met de zones, die hoort bij de tabellen met parkeernormen



Formulier voor het aangeven van het mobiliteitsprofiel

Op grond van de gegevens in het ingevulde formulier ter bepaling van het mobiliteitsprofiel van bedrijven en instellingen, kan het bevoegd gezag (in de meeste gevallen Burgemeester en Wethouders) beoordelen of kan worden afgeweken van de parkeereis, welke afwijkingmogelijkheid wordt genoemd in hoofdstuk IV, beleidsregel 4.

Bedrijf / Instelling (naam, adres):

Invuller: Dhr./Mw.

Telefoon:

E-mail:

Datum:

Vraag 1

Hoeveel werknemers gaan gelijktijdig op de betreffende locatie werken?

Vraag 2 (voor bestaande bedrijven/instellingen)

Hoe komen uw werknemers nu naar het werk? (percentage lopend / fiets / openbaar vervoer / auto)

Vraag 3

Op welke wijze worden werknemers gestimuleerd in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer gebruik te maken van de fiets?

(meerdere antwoorden mogelijk)

O met een reiskostenvergoeding voor de fiets

O met een aanschafregeling voor een fiets

O met een gratis abonnement voor een fietsenstalling

O met een goede afgesloten fietsenstalling

O door geen autoparkeerplaats aan te bieden

O door geen vergoeding te geven voor gereden autokilometers in het woon-werkverkeer

O anders, namelijk

Vraag 4

Op welke wijze worden werknemers gestimuleerd in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer gebruik te maken van het openbaar vervoer (bus, trein)?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- O met een reiskostenvergoeding voor de het openbaar vervoer
- O met de inzet van personeelsvervoer
- O door geen autoparkeerplaats aan te bieden
- O door geen vergoeding te geven voor gereden autokilometers in het woon-werkverkeer
- O anders, namelijk

Vraag 5

Op welke wijze worden bezoekers gestimuleerd gebruik te maken van de fiets?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- O met een routebeschrijving per fiets
- O met een reiskostenvergoeding voor de fiets
- O door geen autoparkeerplaats aan te bieden
- O met goede fietsparkeervoorzieningen
- O met een gratis fietsenstalling
- O anders, namelijk

Vraag 6

Op welke wijze worden bezoekers gestimuleerd gebruik te maken van het openbaar vervoer (bus, trein)?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- O met een routebeschrijving per openbaar vervoer
- O met een reiskostenvergoeding voor het openbaar vervoer
- O door geen autoparkeerplaats aan te bieden
- O met de inzet van consumentenvervoer
- O anders, namelijk

Vraag 7

Heeft u een carpoolregeling? Zo ja, wat houdt die in?

Vraag 8

Is er meervoudig gebruik (verschillende groepen parkeerders maken op verschillende tijden gebruik van de parkeerplaatsen, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn) van parkeerplaatsen mogelijk?

ja, want

nee, want

Uw eventuele verdere toelichting: