

Concept

Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020



Colofon

**Uitgave
Beeld**

januari 2020
voorkant, Buro JP

Concept

Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding	6
1.1 Waarom nieuwe beleidsregels parkeernormen?	6
1.2 De parkeervisie als basis	6
1.3 Wat is een parkeernorm?	6
1.4 Parkeernormen voor de fiets	7
1.5 Totstandkoming van de parkeernormen	7
1.6 Juridisch kader	8
1.7 Leeswijzer	8
2. Beleidsregels parkeernormen Leiden 2020	10
Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen	10
Hoofdstuk 2 – Fietsparkeren	11
Hoofdstuk 3 - Autoparkeren	12
Hoofdstuk 4 – Slotbepalingen	14
3. Toelichting per beleidsregel	16
4. Wijze van berekenen	23
4.1 Rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer	23
4.1.1 De initiatiefnemer	23
4.1.2 De gemeente Leiden	23
4.2 Parkeervraag en parkeeraanbod	23
4.2.1 Schematische weergave wijze van berekenen	24
4.2.2 De normatieve parkeerbehoefte berekenen	24
4.2.3 Onderbouwde afwijkingen	25
4.2.4 De maatgevende parkeerbehoefte bepalen	25
4.2.5 Salderen	26
4.3 Het parkeeraanbod bepalen	27
4.3.1 Autoparkeerplaatsen op eigen terrein	27
4.3.2 Fietsparkeerplaatsen op eigen terrein	27
4.3.3 Parkeerplaatsen in private parkeervoorzieningen	27
4.3.4 Parkeerplaatsen in de openbare ruimte	27
4.3.5 POET-overzicht	29
4.3.6 Contractueel vastleggen van afspraken	29
Bijlage 1 Begrenzing stationsomgeving	30
Bijlage 2 Kernwinkelgebied	31
Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages fiets en auto	32
Bijlage 4 Maximale loopafstanden	33
Bijlage 5 Gebiedsindeling fietsparkeren	34
Bijlage 6 Fietsparkeernormen	35
Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren	38
Bijlage 8 Gebiedsindeling autoparkeernormen	39
Bijlage 9 Autoparkeernormen	40

1. Inleiding

In dit inleidende hoofdstuk leest u waarom en hoe deze nieuwe Beleidsregels Parkeernormen zijn opgesteld. De term en de opbouw van de parkeernorm worden geïntroduceerd, en het bredere juridisch kader wordt geschetst.

1.1 Waarom nieuwe beleidsregels parkeernormen?

De nieuwe parkeervisie van de gemeente Leiden heeft ertoe geleid dat het parkeernormen-beleid uit 2015 herzien moest worden. De keuzes die de gemeente Leiden in de nieuwe parkeervisie maakt hebben gevolgen voor het parkeernormenbeleid.

De gemeente zet met deze nieuwe beleidsregels in op een flexibelere omgang met parkeernormen. De wijze van berekenen in hoofdstuk 4 geeft hier invulling aan. Daarnaast kiest de gemeente voor een nieuwe rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

Deze Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 vervangen het parkeernormenbeleid uit 2012, voor het laatst herzien in 2019, op 18 oktober 2019.

1.2 De parkeervisie als basis

De parkeervisie is de basis van het nieuwe parkeernormenbeleid van de gemeente Leiden. Belangrijke uitgangspunten uit de parkeervisie zijn:

- De gemeente Leiden draagt met het parkeernormenbeleid bij aan de duurzame verstedelijkingsopgave.
- Waar nodig heft de gemeente autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte op om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.
- De fiets is het uitgangspunt in het ontwerp van nieuwe gebouwen. Dit geldt ook voor gebouwen die een andere functie krijgen.

Tot 2030 komen er in de gemeente Leiden 8.500 woningen en 2.700 studentenwoningen bij. Deze huizen moeten op duurzame wijze gebouwd worden met aandacht voor de leefbaarheid en toegankelijkheid van de stad. Onderdeel daarvan zijn de parkeermogelijkheden voor fiets en auto. De gemeente streeft naar minder autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit is van invloed op de mogelijkheden om de parkeereis op te lossen. De kwantitatieve en kwalitatieve normen voor nieuwe fietsparkeerplaatsen die u terugvindt in deze beleidsregels, ondersteunen het uitgangspunt 'Leiden fietsstad'.

1.3 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal, dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw en andere bouwprojecten. In principe moeten de extra parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. De gemeente Leiden heeft voor zowel auto als fiets parkeernormen.

Er zijn twee soorten parkeernormen: vraagvolgende parkeernormen en sturende parkeernormen. Vraagvolgende parkeernormen weerspiegelen de verwachte parkeerbehoefte in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. Vraagvolgende parkeernormen zijn een resultaat van onderzoek naar de werkelijke parkeerbehoefte die (naar verwachting) zal optreden. Daartegenover staan sturende parkeernormen. Hiermee kan een gemeente een beleidsmatig gewenst aantal parkeerplaatsen afdwingen. Om zo het aantal verkeersbewegingen te beperken.

Bij sturende parkeernormen is aanvullend parkeerbeleid in de openbare ruimte nodig. Anders kan het verschil tussen de daadwerkelijke parkeerbehoefte en het beleidsmatig gewenste aantal parkeerplaatsen tot een verhoogde parkeerdruk in de openbare ruimte leiden.

1.4 Parkeernormen voor de fiets

Leiden is een fietsstad. Om deze reden is het van groot belang dat bij ruimtelijke ontwikkelingen ook het fietsparkeren op een nette wijze is georganiseerd. Uitgangspunt is dat het fietsparkeren volledig op eigen terrein wordt opgelost. In de binnenstad geldt dit niet voor het bezoekersaandeel van de fietsparkeerbehoefte. In de parkeervisie wordt nader ingegaan op de gevolgen van deze beleidsmatige keuze en hoe hiermee wordt omgegaan.

Naast fietsparkeernormen stelt de gemeente ook kwaliteitseisen aan fietsparkeerplaatsen. Hiermee wordt de bruikbaarheid van fietsparkeerplaatsen gewaarborgd. Ook dragen de kwaliteitseisen bij aan het stimuleren van de fiets als duurzaam vervoermiddel.

1.5 Totstandkoming van de parkeernormen

De parkeernormen voor auto's en fietsen zijn gebaseerd op de meest recente parkeerkencijfers van kennisplatform CROW uit de publicatie Toekomstbestendig parkeren (uitgebracht op 1 december 2018). Deze kencijfers geven aan hoeveel parkeerplekken nodig zijn, met een boven- en ondergrens. De gemeente Leiden wordt door het CBS geklassificeerd als een zeer sterk stedelijke gemeente (meer dan 2.500 adressen per km²). Dit betekent dat voor Leiden de laagste kencijfers gelden. De kencijfers hebben bandbreedtes. Binnen deze bandbreedtes maakt de gemeente keuzes. Als het om wonen gaat, is het bestaande autobezit van bewoners leidend. Uit cijfers over het fietsgebruik per gemeente, blijkt dat Leiden een stad is met een hoog fietsgebruik.

De Parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte - een onder- en bovengrens - voor de parkeernorm. Op basis van de bovengenoemde uitgangspunten is een onderbouwde keuze gemaakt binnen deze bandbreedtes. In Tabel 1 zijn de gemaakte keuzes voor Leiden opgenomen. Hier staan ook per gebied de bezoekersnormen vermeld.

Autoparkeernormen			
Gebieden	Ligging	Keuze binnen de CROW bandbreedtes	Bezoekersnorm Woningen
Stationsomgeving	Stationsomgeving	Leidse norm	Leidse norm
Historische binnenstad	Centrum	Minimum	0,1
Bio Science Park	Schil centrum	Minimum	0,1
De eerste en tweede schil rond de binnenstad	Schil centrum	Minimum	0,1
Het overgangsgebied	Rest bebouwde kom	Minimum	0,2
De woonwijken	Rest bebouwde kom	Gemiddeld	0,3
Fietsparkeernormen			
De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de maximum fietsparkeerkcijfers van het CROW, met uitzondering van de onderstaande functies. Voor de onderstaande functies geldt het minimum-parkeerkcijfer als parkeernorm.			
• Restaurant eenvoudig en luxe; • Busstation; • Woningen bezoekers.			

Tabel 1 Auto en fietsparkeernormen: invulling CROW parkeerkcijfers en autoparkeernormen voor bezoekers per gebied

1.6 Juridisch kader

Op 31 mei 2018 stelde de gemeenteraad het Parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening¹ vast. Dit paraplubestemmingsplan bevat een thematische herziening op onder andere parkeren. In het parapluplan staat een dynamische verwijzing naar de parkeerregeling. Artikel 5 lid b uit het parapluplan borgt de beleidsregels voor de autoparkeernormen juridisch, met uitzondering van enkele bestemmingsplannen en van de parkeerregeling in deze bestemmingsplannen. Er wordt een nieuw parapluplan opgesteld voor het gehele grondgebied van Leiden die het juridisch mogelijk maakt om de fietsparkeereis af te dwingen.

1.7 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de artikelgewijze formulering van de beleidsregels. In hoofdstuk 3 wordt per beleidsregel een toelichting gegeven. Hoofdstuk 4 laat aan de hand van rekenvoorbeelden en verdere toelichting zien hoe de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast voor het berekenen van de parkeereis. In de bijlagen zijn onder meer de geldende gebiedsindelingen en de parkeernormen voor de fiets en auto opgenomen.

¹ Zie www.planviewer.nl en zoek op NL.IMRO.0546.BP00145-0301.

Beleidsregels parkeernormen Leiden 2020

2. Beleidsregels parkeernormen Leiden 2020

Dit hoofdstuk bevat de Beleidsregels Parkeernormen en vormt daarmee de kern van dit document. U vindt de begrippen en de regels voor het toepassen van de normen voor fiets-parkeren en autoparkeren. De toelichting vindt u in het volgende hoofdstuk.

Hoofdstuk 1 – Algemene bepalingen

Artikel 1. Begripsbepaling

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. **Autoparkeereis:** het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit;
- b. **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- c. **Autoparkeervraag:** de totale vraag (programma * norm) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit, rekening houdend met gebiedsindeling en aanwezigheidspercentage;
- d. **Bezoekersaandeel:** het deel van de auto- of fietsparkeervraag dat bestaat uit bezoekers;
- e. **Deelauto:** een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden en de gebruikers van deze deelauto bewoner zijn van een adres waarvoor geldt dat aan hen geen bewoners- of bezoekersvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening kan worden verleend;
- f. **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit danwel in de directe nabijheid binnen de in bijlage 4 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke activiteit;
- g. **Fietsparkeereis:** het aantal na saldering te realiseren fietsparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit;
- h. **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- i. **Fietsparkeervraag:** de totale vraag (programma * norm) naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit, rekening houdend met de gebiedsindeling en aanwezigheidspercentage;
- j. **Functiewijziging:** het planologisch wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw, exclusief omgevingsvergunningplichtige bouwwerkzaamheden;
- k. **Gebruikersaandeel:** het deel van de auto- of fietsparkeervraag dat bestaat uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers;
- l. **Kernwinkelgebied:** het deel van de Historische binnenstad (en een gedeelte van de 1^e schil binnenstad) zoals aangegeven in bijlage 2;
- m. **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren fietsparkeervoorziening;
- n. **Maatgevend moment:** het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeervraag hebben ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;
- o. **Maximale openbare parkeercapaciteit:** de parkeerdruk in de openbare ruimte van meer dan of gelijk aan 85% overdag (6.00 – 18.00 uur) en 90% op de overige momenten van de dag en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen meer dan of gelijk aan 90%;

- p. **Nieuwbouw:** het (eventueel na sloop van bestaande bebouwing) volledig (inclusief eventuele fundering) nieuw bouwen van een gebouw;
- q. **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Leiden is gelegen;
- r. **Parkeerdruk:** het totale aantal in de openbare ruimte of in gebouwde openbare parkeervoorzieningen geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;
- s. **Parkeerverordening:** de vigerende parkeerverordening van de gemeente Leiden;
- t. **Programma:** het totaal aan verwachte hoeveelheid functies uitgedrukt in de in bijlage 6 en bijlage 8 opgenomen eenheden in het bouwplan;
- u. **Ruimtelijke activiteit:** een activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder a Wabo en/of artikel 2.1, eerste lid onder c Wabo;
- v. **Salderen:** het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de parkeervraag auto- of fiets in de nieuwe situatie (na realisering van de ruimtelijke activiteit) en de parkeervraag in de oude situatie (vóór realisering van de ruimtelijke activiteit);
- w. **Sociaal-maatschappelijke voorzieningen:** onderwijsvoorzieningen, begraafplaatsen, crematoria, (para)medische en verpleegvoorzieningen, bejaardenvoorzieningen, verzorgingshuizen, kinderopvang, buurt- en wijkcentra, welzijnsvoorzieningen, sociale voorzieningen, overheidsvoorzieningen, culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut;
- x. **Transformatie(ontwikkelingen):** het planologisch wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw inclusief omgevingsvergunningsplichtige bouwwerkzaamheden, niet zijnde volledige nieuwbouw;
- y. **Voldoende mate:** de situatie waarin voldaan wordt aan de fietsparkeereis en/of de autoparkeereis.
- z. **Voldoende openbare parkeercapaciteit:** de situatie dat na realisatie van de ruimtelijke activiteit de parkeerdruk in de openbare ruimte minder dan 85% overdag (6:00 – 18:00 uur) en minder dan 90% op de overige momenten van de dag en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen minder dan 90% bedraagt;
- aa. **Wabo:** Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Artikel 2. Parkeren algemeen

Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, dient ten behoeve van het parkeren van fietsen en/of auto's in voldoende mate ruimte te zijn aangebracht op eigen terrein.

Artikel 3. Wijze van meten

1. De bruto vloeroppervlakte (bvo) van een ruimte, dan wel van meerdere ruimten, wordt gemeten volgens NEN2580 op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de betreffende ruimte(n) omhult.
2. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van parkeerplek naar bestemming.

Hoofdstuk 2 – Fietsparkeren

Artikel 4 Fietsparkeereis

1. Om te bepalen of op eigen terrein in voldoende mate ruimte is aangebracht ten behoeve van het parkeren van fietsen geldt de fietsparkeereis.

2. De fietsparkeereis wordt bepaald door de fietsparkeervraag in de oude situatie af te trekken van de fietsparkeervraag in de nieuwe situatie (salderen). Alleen in geval van een positief saldo ontstaat er een op te lossen fietsparkeereis. Het absolute getal van de fietsparkeereis moet als fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden toegevoegd aan het aantal fietsparkeerplaatsen dat in de bestaande situatie al op eigen terrein aanwezig was.
3. Bij het bepalen van de fietsparkeervraag wordt gebruikgemaakt van de gebiedsindeling fietsparkeernormen (bijlage 5) en de fietsparkeernormen (bijlage 6).
4. Bij het bepalen van de fietsparkeervraag dient tevens uitgegaan te worden van de geldende aanwezigheidspercentages (bijlage 3).

Artikel 5 Kwaliteitseisen fietsparkeren

De in artikel 2 bedoelde ruimte ten behoeve van het parkeren van fietsen moet minimaal voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen voor fietsparkeren (bijlage 7). Dit geldt niet voor de Historische binnenstad (bijlage 5) in geval van transformatie of functiewijziging.

Artikel 6 Afwijken fietsparkeereis

Het bevoegd gezag kan wat betreft het parkeren van fietsen, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in artikel 2, indien:

- a. in het gebied Historische binnenstad (bijlage 5) minimaal is voorzien in voldoende ruimte voor het gebruikersaandeel;
- b. in uitzondering op het gestelde onder a geldt dat voor het Kernwinkelgebied het gebruikersaandeel niet hoeft te worden opgelost;
- c. met behulp van een onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat met minder fietsparkeerplaatsen kan worden volstaan;
- d. als het voldoen aan artikel 2, volgens het bevoegd gezag, op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.

Hoofdstuk 3 - Autoparkeren

Artikel 7 Autoparkeereis

1. Om te bepalen of, op eigen terrein, in voldoende mate ruimte is aangebracht ten behoeve van het parkeren van auto's geldt de autoparkeereis.
2. De autoparkeereis wordt bepaald door de autoparkeervraag in de oude situatie af te trekken van de autoparkeervraag in de nieuwe situatie (salderen). Alleen in geval van een positief saldo ontstaat er een op te lossen autoparkeereis.
3. Voor het bepalen van de autoparkeervraag wordt gebruikgemaakt van de gebiedsindeling autoparkeernormen (bijlage 8) en de autoparkeernormen (bijlage 9).
4. Bij het bepalen van de autoparkeervraag dient tevens uitgegaan te worden van de geldende aanwezigheidspercentages (bijlage 3).
5. De op basis van dit artikel bepaalde autoparkeereis geldt als maximale parkeereis in de gebieden (bijlage 8):
 - Stationsomgeving;
 - Historische binnenstad;
6. De op basis van dit artikel bepaalde autoparkeereis geldt als minimale parkeereis in de gebieden (bijlage 8):
 - 1^e schil rond de binnenstad;
 - 2^e schil rond de binnenstad
 - Bio Science Park;

- Overgangsgebied;
- Woonwijken.

Artikel 8 Kwaliteitseis autoparkeren

1. De in artikel 2 bedoelde ruimte ten behoeve van het parkeren van auto's moet voldoen aan:
 - De maximale loopafstanden (bijlage 4);
 - NEN 2443 voor parkeren op eigen terrein;
 - Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente Leiden voor parkeren in de openbare ruimte;
 - Parkeerplaatsen mogen niet eerder voor andere bouwplannen zijn toegerekend.

Artikel 9 Minder validen

Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een autoparkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, dient minimaal 2% van die eis uitgevoerd te worden als gehandicapten-parkeerplaatsen, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter. Dit is niet van toepassing in het gebied Stationsomgeving (bijlage 8).

Artikel 10 Laden en Lossen

Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het laden en lossen van goederen voorzien zijn in voldoende ruimte in, op, onder of nabij het terrein waar die activiteit plaatsvindt of dat bij die activiteit behoort, zulks ter beoordeling van het bevoegd gezag.

Artikel 11 Afwijken autoparkeereis

1. Het bevoegd gezag kan wat betreft het parkeren van auto's, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in artikel 2, indien:
 - a. met behulp van een onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat met minder autoparkeerplaatsen kan worden volstaan dan hetgeen volgt uit de berekende autoparkeereis, of
 - b. voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde wonen (woningen) in de gebieden 2^e schil rond de binnenstad, Overgangsgebied en Woonwijken (bijlage 8), voldoende openbare parkeercapaciteit beschikbaar is binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4), of;
 - c. de ruimtelijke activiteit, zijnde wonen (woningen):
 - i. gelegen is binnen een betaald parkeren zone, als bedoeld in de Parkeerverordening, op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeren zone, en
 - ii. ten minste het bezoekersaandeel (bijlage 9) van de autoparkeereis op eigen terrein gerealiseerd wordt, wanneer het bouwplan gelegen is buiten de gebieden Historische binnenstad en Stationsomgeving (bijlage 8), en
 - iii. toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners- en/of bezoekersparkeervergunning;
 - d. het voldoen aan artikel 2, volgens het bevoegd gezag, op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.
2. In het geval sloop van woningen en nieuwbouw van woningen op dezelfde locatie resulteert in een autoparkeereis, kan voor (een deel van) het bezoekersaandeel gebruik worden gemaakt van de vrijgekomen parkeerplaatsen in de openbare ruimte;

3. Voor de onderbouwing als bedoeld in het eerst lid onder a kan van belang zijn:
 - a. de aanwezigheid van een of meer deelauto's indien tevens wordt voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in het eerste lid sub c;
 - b. afspraken dat bewoners van woningen en hun rechtsopvolgers niet in aanmerking komen voor een bewoners- en/of een bezoekersvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening.

Hoofdstuk 4 – Slotbepalingen

Artikel 12 Overgangsrecht

Deze beleidsregels blijven buiten toepassing bij de toetsing van:

- ruimtelijke activiteiten waarvoor reeds een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregels;
- ruimtelijke activiteiten waarvoor met de gemeente overeenkomsten zijn gesloten vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregels;
- ruimtelijke activiteiten waarvoor door het college van burgemeester en wethouders of door de gemeenteraad vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregels een nota van uitgangspunten is vastgesteld.

In die gevallen worden de ruimtelijke activiteiten getoetst aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019.

Artikel 13 Citeertitel

Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020.

Artikel 14 Inwerkingtreding

1. de Beleidsregels Parkeernormen Leiden, zoals deze luiden na de 2^e wijziging d.d. 18 oktober 2019, worden ingetrokken op de dag waarop deze beleidsregels in werking treden;
2. de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 treden in werking op de dag na bekendmaking ervan in het Gemeenteblad.

3. Toelichting per beleidsregel

In dit hoofdstuk worden de beleidsregels per artikel toegelicht. Ook wordt aangegeven hoe de beleidsregels worden toegepast.

Toelichting artikel 1:

In artikel 1 zijn de belangrijkste begripsbepalingen opgenomen. Voor de vindbaarheid zijn de begrippen in alfabetische volgorde opgenomen.

Toelichting artikel 2:

De parkeereis is het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat – na eventuele onderbouwde afwijkingen en rekening houdend met dubbelgebruik – nodig is om aan de parkeervraag te voldoen. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer moet aanleggen. Wanneer de parkeereis in meerdere parkeervoorzieningen wordt opgelost, dient te worden gecontroleerd of alle doelgroepen, op de verschillende maatgevende momenten, volledig kunnen worden gefaciliteerd.

Toelichting artikel 3:

In artikel 3 zijn twee artikelen opgenomen over de wijze van meten.

Toelichting artikel 4:

De fietsparkeereis is het uiteindelijk aantal toe te voegen fietsparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit. De fietsparkeereis wordt opgebouwd op basis van de fietsparkeervraag in de nieuwe (na de ruimtelijke activiteit) en oude situatie (voor de ruimtelijke activiteit). De parkeervraag wordt bepaald op grond van de fietsparkeernormen per functie en het betreffende gebied waarin de ruimtelijke activiteit plaatsvindt. Daarbij wordt bij het bepalen van de fietsparkeervraag ook rekening gehouden met het maatgevende moment per functie, om zodoende optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden van dubbelgebruik.

Gebouwen kunnen een andere functie krijgen. Meestal beschikt een gebouw al over bestaande fietsparkeerplaatsen, in de openbare ruimte of op eigen terrein. De fietsparkeereis bepaalt dan het aantal fietsparkeerplaatsen dat in de nieuwe situatie (op eigen terrein) toegevoegd moet worden bovenop het aantal fietsparkeerplaatsen dat (op eigen terrein) al aanwezig was in de bestaande situatie. Het eventuele fietsparkeertekort in de bestaande situatie hoeft dus niet opgelost te worden. Dit principe heet salderen. In hoofdstuk vier wordt hier nader op ingegaan door middel van rekenvoorbeelden.

Bijlage 5 toont de gebiedsindeling voor de fietsparkeernormen. De gebiedsindeling verschilt op een aantal aspecten van de gebiedsindeling voor de autoparkeernormen. De gebiedsindeling voor de fietsparkeernormen bestaat uit drie gebieden: binnenstad, schil en rest bebouwde kom. Daarnaast is voor het merendeel van de opgenomen functies slechts één parkeernorm opgenomen. Deze parkeernorm is in heel Leiden van kracht. De fietsparkeernormen per functie bestaan uit een gebruikersaandeel en een bezoekersaandeel. Voor woningen worden deze apart gespecificeerd. Voor de overige functies betreft het totaalnormen waarbij het bezoekersaandeel in een percentage van de totaalnorm is uitgedrukt.

Het vaste gebruikersaandeel wordt bijvoorbeeld gevormd door leerkrachten, medewerkers van horecavoorzieningen en bewoners.

Toelichting artikel 5:

Om de bruikbaarheid van nieuwe fietsparkeerplaatsen te kunnen waarborgen, geldt een aantal kwaliteitseisen. Fietsparkeerplaatsen die niet aan de kwaliteitseisen voldoen, tellen niet mee in het voldoen aan de fietsparkeereis. Bij transformatie of functiewijziging in de historische binnenstad gelden om uiteenlopende redenen de kwaliteitseisen niet. Redenen hiervoor zijn onder andere dat het een beschermd stadsgezicht betreft, waardoor aanpassen aan bijvoorbeeld de gevel niet mogelijk of wenselijk zijn. Ook moet er in dit gebied bij functiewijziging of transformatie meer rekening worden gehouden met bestaande constructies. Technisch is het dan veelal niet mogelijk of zeer kostbaar om aan de kwaliteitseisen te voldoen.

Toelichting artikel 6:

Voor het bepalen van het bezoekersaandeel van de fietsparkeernorm van niet-woonfuncties wordt gebruikgemaakt van percentages in de kolom 'aandeel bezoekers' in bijlage 6. Bij woonfuncties wordt het bezoekersaandeel specifiek vermeld. In de historische binnenstad hoeft het bezoekersaandeel van de fietsparkeereis niet op eigen terrein opgelost te worden. Het gebruikersaandeel van de fietsparkeereis dient wel op eigen terrein gerealiseerd te worden, behalve in het kernwinkelgebied. Dit om bijvoorbeeld wonen boven winkels mogelijk te maken, zonder het realiseren van fietsparkeerplaatsen. In overige gebieden dient de gehele fietsparkeereis op eigen terrein opgelost te worden.

Er kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden waardoor de fietsparkeernorm(en) kunnen leiden tot een tekort of overschot aan fietsparkeerplaatsen. Dan kan onderbouwd worden afgeweken van de fietsparkeereis. De initiatiefnemer levert deze onderbouwing bij de gemeente aan. Voorbeelden van onderbouwingen zijn:

- Het fietsgebruik van de beoogde gebruikersgroep(en) is aantoonbaar afwijkend van het fietsgebruik van de normgebruikersgroep(en). Te denken valt aan medewerkers van bedrijven die aantoonbaar niet op fietsafstand van de locatie woonachtig zijn.
- De inzet van deelfietsen leidt tot een andere behoefte aan fietsparkeerplaatsen.
- Door minder autoparkeerplaatsen zijn extra fietsparkeerplaatsen nodig.
- Door het bouwplan treedt geen of minder extra parkeervraag van gebruikers en bezoekers op.

Een onderbouwing kan ook bestaan uit een parkeeronderzoek waaruit blijkt dat, op loopafstand van het betreffende gebouw, in de openbare ruimte nog fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Aan het onderzoek waarmee dit onderzocht kan worden, stelt de gemeente enkele voorwaarden. Deze voorwaarden zijn opgenomen in paragraaf 4.3.4.

De gemeente kan ervoor kiezen om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Dan gelden de volgende richtlijnen:

- De gemeente neemt de aanleg van extra fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte alleen in overweging wanneer de initiatiefnemer aantoonbaar heeft gemaakt dat hij geen gebruik kan maken van bestaande fietsparkeerplaatsen.
- Het oordeel van de gemeente over de wenselijkheid van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte is leidend.

Het bevoegd gezag kan afwijken van artikel 2 als hij op grond van een brede belangenafweging van mening is dat het algemeen belang gediend is bij de ruimtelijke activiteit en de bezwaren tegen het niet voldoen aan deze beleidsregels 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.

Toelichting artikel 7:

De autoparkeereis is het uiteindelijk aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit. De autoparkeereis wordt opgebouwd op basis van de autoparkeervraag in de nieuwe (na de ruimtelijke activiteit) en oude situatie (voor de ruimtelijke activiteit). De parkeervraag wordt bepaald op grond van de autoparkeernormen per functie en het betreffende gebied waarin de ruimtelijke activiteit plaatsvindt. Daarbij wordt bij het bepalen van de fietsparkeervraag ook rekening gehouden met het maatgevende moment per functie, om zodoende optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden van dubbelgebruik.

Gebouwen kunnen een andere functie krijgen. Meestal beschikt een gebouw al over bestaande autoparkeerplaatsen op eigen terrein. De autoparkeereis bepaalt dan het aantal autoparkeerplaatsen dat in de nieuwe situatie op eigen terrein toegevoegd moet worden bovenop het aantal autoparkeerplaatsen dat op eigen terrein al aanwezig was in de bestaande situatie. Het eventuele autoparkeertekort in de bestaande situatie hoeft dus niet opgelost te worden. Dit principe heet salderen. In hoofdstuk vier wordt hier nader op ingegaan door middel van rekenvoorbeelden.

Bijlage 8 toont de gebiedsindeling voor de autoparkeernormen. De gebiedsindeling onderscheidt zes gebieden. De gebiedsindeling komt grotendeels overeen met de gebiedsindeling van de Parkeervisie. Het enige verschil is dat in de parkeervisie geen onderscheid wordt gemaakt tussen de stationsomgeving en de historische binnenstad. In deze beleidsregels wordt wel onderscheid gemaakt tussen beide gebieden. Een specifieke gebiedsindeling is wenselijk om onder andere voor het stationsgebied aparte (maximale) parkeernormen voor de auto op te nemen.

De gemeente Leiden bepaalt de hoogte van de autoparkeernormen per gebied. In de binnenstad gelden bijvoorbeeld andere autoparkeernormen dan in de woonwijken. In algemene zin houden de autoparkeernormen rekening met de autoafhankelijkheid van (toekomstige) gebruikersgroepen. Voor de autoafhankelijkheid kijkt de gemeente naar:

- De kwaliteit en kwantiteit van het (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- De kwaliteit van fietsroutes en de beschikbaarheid van fietsparkeervoorzieningen;
- De nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen.
- De kenmerken van de bewoners en overige doelgroepen zoals bezoekers en werknemers.

In bijlage 9 staan autoparkeernormen voor een groot aantal functies. Het kan voorkomen dat een functie geen parkeernorm heeft. Dan geldt de parkeernorm voor de meest vergelijkbare functie of de meest recente autoparkeerkencijfers van CROW.

In de parkeernormenlijst in bijlage 9 staat een paar keer de afkorting 'n.v.t.'. Dit betekent dat het CROW voor die functie, in dat gebied, geen parkeerkencijfer heeft. Wanneer bij een functie 'n.v.t.' staat en een parkeernorm is toch nodig, dan gaat de gemeente als volgt te werk:

1. Kan de gemeente voor de gevraagde functie een parkeernorm voor een vergelijkbare functie gebruiken?
2. Als 1 niet mogelijk is: kan de gemeente voor de gevraagde functie de parkeernorm gebruiken voor dezelfde functie in het meest vergelijkbare gebied?
3. Als 1 en 2 niet mogelijk zijn: er is maatwerk nodig om een parkeernorm vast te stellen. Bij een maatwerkoplossing dient de aanvrager aan te tonen met een (vergelijkend) onderzoek welke parkeernorm toepasbaar is. Het bevoegd gezag beoordeelt dit (vergelijkend) onderzoek en bepaalt of de onderbouwing toereikend is.

In de stationsomgeving geldt voor alle functies behalve kantoren een maximumparkeernorm van nul. Dit betekent dat in nieuwbouw, functiewijziging of andere bouwprojecten in de stationsomgeving geen autoparkeerplaatsen mogen worden aangelegd (met uitzondering van gebouwen met een kantoorfunctie). Voor gebouwen met een kantoorfunctie geldt de minimumbandbreedte binnen de parkeerkencijfers van CROW. In bijlage 1 is opgenomen welke straten tot de stationsomgeving behoren.

In de 1^e en 2^e schil rond de binnenstad en de gebieden Bio Science Park, Overgangsgebied en Woonwijken gelden de autoparkeernormen als minimumparkeernormen. Dit betekent dat een initiatiefnemer, indien gewenst, meer autoparkeerplaatsen mag aanleggen dan voorgeschreven, maar niet minder.

In de binnenstad geldt geen minimumparkeernorm maar wel een maximumparkeernorm. De maximumparkeernorm is gebaseerd op de minimumbandbreedte binnen de parkeerkencijfers van het CROW. De aanleg van meer autoparkeerplaatsen dan bepaald door de maximumparkeernorm vormt een van de weigeringsgronden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Aan elektrische voertuigen en motorfietsen stelt de gemeente geen specifieke eisen. De gemeente hanteert het uitgangspunt: alleen wanneer er conform de beleidsregels sprake is van een op te lossen parkeereis én een parkeerbehoefte van elektrische voertuigen en motoren aannemelijk is, zorgt de initiatiefnemer ervoor dat een deel van het conform de parkeereis te realiseren aantal parkeerplaatsen eveneens beschikbaar is voor elektrisch laden en of het parkeren van motoren. Als richtlijn voor parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen en motorfietsen gelden deze publicaties:

- *Toekomstbestendig Parkeren* van CROW voor het aantal elektrische oplaadpunten (publicatiedatum 1 december 2018);
- de NEN-2443 parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages uit maart 2013 voor de aanleg van motorfietsparkeerplaatsen.

Toelichting artikel 8:

Autoparkeerplaatsen in private parkeergarages en op private parkeerterreinen tellen alleen mee voor de parkeereis wanneer ze voldoen aan de NEN 2443-ontwerprichtlijn en niet reeds gebruikt zijn ter onderbouwing van de parkeereis van een ander bouwplan. Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt hiervoor het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente Leiden. Voor mindervalide-parkeerplaatsen (MiVa) is ook een ontwerprichtlijn opgenomen in zowel de NEN-2443 alsmede het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente Leiden.

De autoparkeerplaatsen moeten gelegen zijn binnen de in bijlage 4 opgenomen maximale loopafstanden. De loopafstand betreft de kortste route te voet over de openbare weg vanaf de parkeerplaats tot de dichtstbij gelegen gevel van het gebouw.

Toelichting artikel 9:

Gehandicaptenparkeerplaatsen liggen verspreid over de stad. Voertuigen met een parkeerkaart voor gehandicapten mogen gebruikmaken van deze parkeerplaatsen. De 2%-regel geldt alleen indien de parkeereis meer dan 15 parkeerplaatsen bedraagt. Dit om leegstand van aangelegde gehandicaptenparkeerplaatsen zo veel mogelijk te voorkomen. Indien het aannemelijk is dat bij een bepaalde functie relatief meer mindervaliden komen, zoals bijvoorbeeld bij een gezondheidscentrum, dient maatwerk toegepast te worden.

Toelichting artikel 10:

Een initiatiefnemer moet, buiten de binnenstad en stationsomgeving, voorzien in voldoende ruimte voor het laden en lossen. In verschillende delen van de stad zijn speciale parkeerplaatsen voor laden en lossen in de openbare ruimte aanwezig (verkeersbord E07).

Toelichting artikel 11:

Er kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden waardoor de autoparkeernorm(en) kunnen leiden tot een tekort of overschot aan parkeerplaatsen. Dan kan onderbouwd worden afgeweken van de parkeereis. Voorbeelden van onderbouwingen zijn:

- De locatie is in de buurt van (H)OV-verbindingen en/of voorzieningen, en dat leidt tot een afwijkende parkeerbehoefte.
- Het mobiliteitsprofiel van de beoogde gebruikersgroep(en) is aantoonbaar afwijkend van het mobiliteitsprofiel van de normgebruikersgroep(en).
- De inzet van deelauto's leidt tot een lagere behoefte aan autoparkeerplaatsen.
- Door extra fietsparkeerplaatsen zijn minder autoparkeerplaatsen nodig.

Specifiek voor deelauto's hanteert de gemeente een vervangingswaarde waar minimaal aan moet worden voldaan. De vervangingswaarde staat voor het aantal eigen auto's dat door 1 deelauto wordt vervangen. De vervangingswaarde moet ten minste 1:4 bedragen. Door de in artikel 11, lid 1, sub C gestelde voorwaarden, is het risico dat bij het niet gebruiken van de deelauto's bewoners alsnog in de openbare ruimte parkeren zeer gering. Er worden immers geen parkeervergunningen verstrekt.

Leiden beschikt over duizenden autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Een gedeelte van deze parkeerplaatsen wordt weinig of niet gebruikt. Deze leegstaande parkeercapaciteit kan worden benut voor (een gedeelte van) de parkeereis van nieuwbouw en andere bouwprojecten. De gemeente staat hier positief tegenover, maar dit geldt niet voor de hele stad. In de omgeving van station Leiden Centraal, de binnenstad, het Bio Science Park en de 1^e schil rond de binnenstad kunnen nieuwbouw en andere bouwprojecten geen autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruiken voor (een gedeelte van) de autoparkeereis. In de andere gebieden bestaat deze mogelijkheid wel, mits aan de voorwaarden in paragraaf 4.3.4 wordt voldaan. De gemeente legt in de hele stad geen extra autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte aan voor de parkeereis van nieuwbouw, functiewijziging of transformatie.

Leiden heeft verschillende private parkeervoorzieningen. Een initiatiefnemer kan ervoor kiezen om een gedeelte van de parkeereis op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen in deze private voorzieningen. De gemeente hanteert hierbij de volgende richtlijnen:

- De autoparkeerplaatsen moeten gelegen zijn binnen de maximale loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 4.
- De parkeerplaatsen moeten op ieder moment van de dag toegankelijk zijn.
- De parkeerplaatsen moeten langjarig beschikbaar zijn.
- De parkeerplaatsen moeten niet reeds ingezet zijn ter onderbouwing van een ander bouwplan.

Wanneer het bevoegd gezag afwijkt van artikel 2, moet voorkomen worden dat het parkeren van bewoners en hun bezoekers afgewenteld wordt naar de openbare ruimte. Het bevoegd gezag kan door middel van de uitgifte van parkeervergunningen het parkeren op straat reguleren. Indien er bij woningbouwprojecten niet (volledig) aan de parkeereis wordt voldaan, kan het bevoegd gezag de (toekomstige) bewoners van het betreffende woningbouwproject een bewoners- en bezoekersparkeervergunning weigeren. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeerdruk in de omgeving van het woningbouwproject stijgt.

Voorwaarde is wel dat het woningbouwproject gelegen is binnen het parkeerreguleringsgebied. Om overloop te voorkomen, dient het woningbouwproject ook op voldoende loopafstand van het reguleringsvrije gebied te liggen. Een loopafstand van minimaal 500 meter, gemeten vanaf de grens van het reguleringsgebied, dan wel gemeten vanaf de dichtstbij gelegen openbare parkeerplaats in het reguleringsvrije gebied, tot de dichtstbij gelegen gevel van het gebouw via de kortste route te voet over de openbare weg, wordt geacht voldoende te zijn. Het parkeren van de bezoekers van bewoners kan niet gereguleerd worden met parkeervergunningen. Daarom dient het bezoekersdeel van de parkeernorm bij nieuwbouwprojecten op het eigen terrein gerealiseerd te worden. Dit geldt niet voor nieuwbouwprojecten die gelegen zijn in de binnenstad of stationsomgeving. Hier kunnen bezoekers parkeren in de openbare parkeervoorzieningen.

Het bevoegd gezag kan afwijken van artikel 2 als hij op grond van een brede belangenafweging van mening is dat het algemeen belang gediend is bij de ruimtelijke activiteit en de bezwaren tegen het niet voldoen aan deze beleidsregels 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.

Op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht handelt het bevoegd orgaan overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen

Toelichting artikel 12:

Voor lopende aanvragen hanteert de gemeente een overgangsregeling. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen van (pre-)verkenning tot realisatie een looptijd van meerdere jaren hebben. Het moment van de aanvraag van een omgevingsvergunning is in principe leidend in de bepaling welke versie van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden van toepassing is. Wordt de aanvraag gedaan na vaststelling van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 door het college van burgemeester en wethouders, dan zijn deze beleidsregels van toepassing. Wordt een aanvraag om omgevingsvergunning voor de vaststelling van deze beleidsregels ingediend, dan zijn de Beleidsregels parkeernormen Leiden van 18 oktober 2019 vigerend. Echter indien er overeenkomsten of bijvoorbeeld een nota van inlichtingen door of namens het college van burgemeester en wethouders zijn vastgesteld voor het inwerking treden van de nieuwe beleidsregels en hierin bepalingen rond autoparkeren zijn overeengekomen die zouden leiden tot een lagere autoparkeereis dan de autoparkeereis die zou voortvloeien uit deze beleidsregels, dan worden de oude beleidsregels gerespecteerd.

Mochten er zwaarwegende argumenten zijn vanuit het bevoegd gezag om de nieuwe beleidsregels toe te passen bij een aanvraag om omgevingsvergunning die is gedaan voor de vaststelling van deze regels, dan kan hiertoe door het bevoegd gezag worden besloten.

4. Wijze van berekenen

Dit hoofdstuk laat aan de hand van voorbeelden zien hoe de parkeereis wordt berekend met behulp van de parkeernorm en het huidige parkeeraanbod.

4.1 Rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer

De volledige looptijd van nieuwbouw en andere bouwprojecten kan meerdere jaren beslaan, van (pre-)verkenning tot realisatie. Daarom is het belangrijk dat de rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer duidelijk is.

4.1.1 De initiatiefnemer

Initiatiefnemer van een bouwproject is een breed begrip. Hiermee wordt de partij bedoeld die voor het parkeren betrokken is bij de aanvraag van een omgevingsvergunning en de verantwoordelijkheid draagt voor de aanvraag. De initiatiefnemer levert alle relevante gegevens van het project bij de gemeente aan. Denk aan bouwprogramma, parkeerbalans, contracten over de oplossing van de parkeereis. Deze gegevens zijn nodig om te kunnen toetsen of de initiatiefnemer voor het parkeren van auto's en fietsen en het laden en lossen voldoende ruimte heeft gereserveerd.

4.1.2 De gemeente Leiden

De gemeente Leiden is hier de controlerende of toetsende partij. De beleidsregels zijn daarbij de leidraad. De belangrijkste aspecten die de gemeente controleert of toetst zijn:

- of nieuwbouw of andere bouwprojecten niet leiden tot extra (ongewenste) parkeervraag in de openbare ruimte;
 - of de initiatiefnemer de parkeereis op een duurzame en toekomstbestendige wijze oplost;
 - of de bedachte oplossing van de parkeereis ook in praktijk zal functioneren.
- De gemeente besteedt expliciet aandacht aan de manier waarop de initiatiefnemer het bezoekersaandeel van de parkeereis oplost.

4.2 Parkeervraag en parkeeraanbod

De beleidsregels maken onderscheid tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod. Gebruikersgroepen bepalen de parkeervraag, deze verschilt per functie in omvang. De gebruikersgroepen bestaan uit vaste gebruikers (bewoners, werknemers) en bezoekers (bezoekers van bewoners, bezoekers van bijvoorbeeld winkels).

Het parkeeraanbod bestaat uit parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen kunnen op, onder of rond een gebouw liggen. Deze parkeerplaatsen kunnen eigendom van private organisaties of van de gemeente Leiden zijn.

4.2.1 Schematische weergave wijze van berekenen

Figuur 1 toont de wijze van berekenen die de gemeente hanteert voor zowel auto als fiets. De wijze van berekenen heeft een bewust gekozen volgorde waar niet van afgeweken kan worden. Stappen overslaan, omdat van de betreffende situatie geen sprake is, is wel mogelijk. De stappen worden toegelicht in de paragrafen 4.2.2 tot en met 4.3.5.

Vaststelling parkeereis in aantal te realiseren parkeerplaatsen		
Parkeervraag		
1. Normatieve parkeerbehoefte		
• Functie A * parkeernorm A	= +/-...parkeerplaatsen	
2. Onderbouwde afwijking	= +/-...parkeerplaatsen	
3. Maatgevende parkeerbehoefte		
• Functie A * aanwezigheidspercentage A	= +/-...parkeerplaatsen	
	_____ +	
<i>Totaal parkeervraag</i>		
Parkeeraanbod		
4. Parkeerplaatsen op ontwikkellocatie		
• Vastgelegd op POET-overzicht	= +/-...parkeerplaatsen	
5. Parkeerplaatsen privaat		
• Mits voldaan aan bepaalde voorwaarden	= +/-...parkeerplaatsen	
6. Parkeerplaatsen openbaar		
• Mits voldaan aan bepaalde voorwaarden	= +/-...parkeerplaatsen	
	_____ +	
<i>Totaal parkeeraanbod</i>		
7. Salderen: vraag : aanbod = parkeereis		

4.2.2 De normatieve parkeerbehoefte berekenen

De eerste stap is het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze stap voert de gemeente uit voor iedere functie in een bouwproject. De normatieve parkeerbehoefte is de uitkomst van een som: een functie (in oppervlakte of hiervan afgeleide eenheden) maal de parkeernorm voor de betreffende functie.

Rekenvoorbeeld: normatieve parkeerbehoefte	
<i>Basisgegevens:</i>	
Ligging:	eerste en tweede schil rond de binnenstad
Functie:	woningen 100 m ² , koop
Aantal woningen:	20 stuks
Parkeernorm:	0,9 parkeerplaats per woning
<i>Berekening normatieve parkeerbehoefte:</i>	
20 * 0,9 = 18 parkeerplaatsen	

4.2.3 Onderbouwde afwijkingen

De volgende stap is het bepalen of er sprake is van een afwijkingsmogelijkheid. Bijvoorbeeld door de inzet van deelauto's voor bewoners of de nabijheid van een hoogwaardige openbaar- vervoersverbinding. Voor de berekening van het aantal parkeerplekken bij deelauto's gaan wij in principe uit van een vervangingswaarde van 1 : 4. Dat wil zeggen: vier parkeerplaatsen inwisselen voor 1 parkeerplaats voor een deelauto. Deze vervangingswaarde is alleen van toepassing op het vaste gebruikersaandeel, zoals bewoners of werknemers.

4.2.4 De maatgevende parkeerbehoefte bepalen

De (gecorrigeerde) normatieve parkeerbehoefte staat voor het aantal parkeerplaatsen per functie. Maar niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeerbehoefte. Dat betekent dat parkeerplaatsen door verschillende gebruikersgroepen gebruikt kunnen worden (dubbelgebruik). Dit voorkomt leegstand van parkeerplaatsen. In bijlage 3 zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen om de maatgevende parkeerbehoefte te bepalen.

Er zijn drie voorwaarden voor dubbelgebruik:

- Dubbelgebruik is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen een openbaar karakter hebben. Stallingsplaatsen voor één vaste gebruikersgroep horen hier niet bij;
- De parkeerplaatsen moeten zich binnen de acceptabele loopafstanden voor de gebruikersgroepen bevinden;
- De parkeerplaatsen moeten bereikbaar en voor alle soorten gebruikers toegankelijk zijn.

Rekenvoorbeeld: maatgevende parkeerbehoefte (werkdagmiddag)

Basisgegevens:

Normatieve parkeerbehoefte gebruikersaandeel woningen: 18 parkeerplaatsen

Normatieve parkeerbehoefte bezoekersaandeel woningen: 2 parkeerplaatsen

Normatieve parkeerbehoefte kantoren: 10 parkeerplaatsen

Berekening:

Gebuitersaandeel woningen: 18 * 50%	= 9,0
Bezoekersaandeel woningen: 2 * 20%	= 0,4
Kantoren: 10 * 100%	= 10,0
	<u> </u> +
	19 parkeerplaatsen (afgerond)

Bovenstaande berekening wordt per functie uitgevoerd, voor ieder dagdeel in bijlage 3. Daaruit komt één dagdeel waarop de gezamenlijke parkeerbehoefte van de functies maximaal is. Dat is de maatgevende parkeerbehoefte.

4.2.5 Salderen

Als er een parkeerbehoefte verdwijnt op de ontwikkellocatie kan – onder voorwaarden – gesaldeer worden. Dit wil zeggen dat de parkeerbehoefte van de oorspronkelijke functie wordt afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie.

Rekenvoorbeeld salderen

Dit rekenvoorbeeld saldeert de parkeerbehoefte van een voormalig kantoor-gebouw. Het gebouw krijgt een nieuwe bestemming als woonfunctie. Ter verduidelijking van de werkmethode wordt hier voor het kantoor 20 plaatsen aangehouden en voor de woningen 18 parkeerplaatsen voor het gebruikers-aandeel van deze woningen en 2 voor het bezoekersaandeel van deze wonin-gen. De maatgevende parkeerbehoefte wordt slechts voor een aantal dagdelen bepaald en het bezoekersaandeel wordt niet apart berekend.

Uit de tabel blijkt dat de maatgevende parkeerbehoefte van een kantoor-functie zich op een ander moment voordoet dan de parkeerbehoefte van woningen. Voor de nieuwe woonfunctie moet de initiatiefnemer 18 parkeer-plaatsen aanleggen.

Berekening op basis van aanwezigheidspercentage

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond
Aanwezighedspercentage bouwplan					
Aanwezighedspercentage kantoor	100%	100%	0%	0%	0%
Aanwezighedspercentage gebruikersaandeel woningen	50%	50%	100%	60%	80%
Aanwezighedspercentage bezoekersaandeel woningen	10%	20%	0	60%	100%
Parkeernorm op basis van aanwezigheidspercentage					
Kantoorgebouw (oud)	20	20	0	0	0
Woonfunctie gebruikers- aandeel (nieuw)	9	9	18	10,8	14,4
Woonfunctie bezoekers- aandeel (nieuw)	0,2	0,4	0	1,2	2
Resultaat (nieuw - oud)	-11	-11	18	12	16

De te hanteren parkeereis is dan 18 parkeerplaatsen.

4.3 Het parkeeraanbod bepalen

De parkeereis moet op basis van de Beleidsregels door de initiatiefnemer worden gerealiseerd. Dit kan op eigen terrein, maar – onder voorwaarden – ook elders.

4.3.1 Autoparkeerplaatsen op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat bij nieuwbouw, functiewijziging en transformatie de parkeervraag op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt zowel voor de vaste gebruikers van de parkeernorm als voor de bezoekers.

4.3.2 Fietsparkeerplaatsen op eigen terrein

Ook voor de fiets geldt dat bij nieuwbouw, functiewijziging en transformatie de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost. In de binnenstad en het kernwinkelgebied is deze verplichting beperkt (zie Beleidsregels).

4.3.3 Parkeerplaatsen in private parkeervoorzieningen

Leiden heeft verschillende private parkeervoorzieningen. De Beleidsregels bieden de mogelijkheid dat de initiatiefnemer ervoor kiest om een gedeelte van de parkeereis op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen in deze private voorzieningen.

4.3.4 Parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Met uitzondering van de omgeving van station Leiden Centraal, de historische binnenstad, het Bio Science Park en de eerste schil rond de binnenstad kunnen nieuwbouw en andere bouwprojecten autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruiken voor (een gedeelte van) de autoparkeereis. Dit als er daadwerkelijk sprake is van beschikbare parkeerplaatsen in het gebied en voldaan wordt aan de voorwaarden in deze paragraaf. In de binnenstad is het mogelijk om het bezoekersgedeelte van de fietsparkeereis in de openbare ruimte op te lossen. De eisen waaraan moet worden voldaan staan eveneens in deze paragraaf.

De gemeente legt in de hele stad geen extra autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte aan voor de parkeereis van nieuwbouw en andere projecten. Wel kan de gemeente extra fietsparkeerplaatsen aanleggen. Dan gelden de volgende richtlijnen:

- De gemeente neemt de aanleg van extra fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte alleen in overweging wanneer de initiatiefnemer aantoonbaar heeft gemaakt dat hij geen gebruik kan maken van bestaande fietsparkeerplaatsen.
- Het oordeel van de gemeente over de wenselijkheid van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte is leidend.
- De gemeente kan de initiatiefnemer verplichten tot het betalen van een bijdrage per fietsparkeerplaats. Deze fietsparkeerplaats kan de gemeente aanleggen in de openbare ruimte of onderbrengen in een (nieuwe) openbare fietsenstalling.

Voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen voor auto en fiets in de openbare ruimte

Om bestaande auto- of fietsparkeerplaatsen te kunnen gebruiken moet de parkeercapaciteit aan bepaalde voorwaarden voldoen. Ook het parkeeronderzoek dat aantoonst dat er voldoende restcapaciteit is, moet voldoen aan bepaalde eisen. Vaak kan gebruikgemaakt worden van het stadsbrede autoparkeeronderzoek dat de gemeente periodiek laat uitvoeren. In 2018 liet de gemeente ook een fietsparkeeronderzoek in de binnenstad uitvoeren.

Voorwaarden parkeercapaciteit auto en fiets	Toelichting
Loopafstand van locatie tot aan parkeercapaciteit zoals opgenomen in bijlage 4	Voor de auto op basis van ligging in de stad en voor de fiets op doelgroep
De parkeercapaciteit blijft langjarig beschikbaar en neemt niet af	In overleg met de gemeente.
Auto: de parkeerdruk is na afwenteling niet hoger dan 85% overdag (6.00 – 18.00 uur) en 90% op de overige momenten en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen niet hoger dan 90%. Fiets: de parkeerdruk is na afwenteling niet hoger dan 100%.	Maximaal toelaatbare parkeerdruk. Bij een hogere parkeerdruk ontstaat er onwenselijk zoekverkeer.
Voorwaarden parkeeronderzoek	Toelichting
Uitvoering parkeeronderzoek	In overleg met gemeente, op de dagdelen waarop de bestaande parkeerbezetting naar verwachting het hoogst is.
Onderzoeksbureau	In overleg met de gemeente.

4.3.5 POET-overzicht

Deze beleidsregels gaan ervan uit dat nieuwbouw en andere projecten de parkeereis op eigen terrein oplossen. Leiden houdt een POET-overzicht² bij van de adressen die over parkeerplaatsen op eigen terrein beschikken. Adressen in dit POET-overzicht komen nooit in aanmerking voor een bewoners- en bezoekersparkeervergunning.

4.3.6 Contractueel vastleggen van afspraken

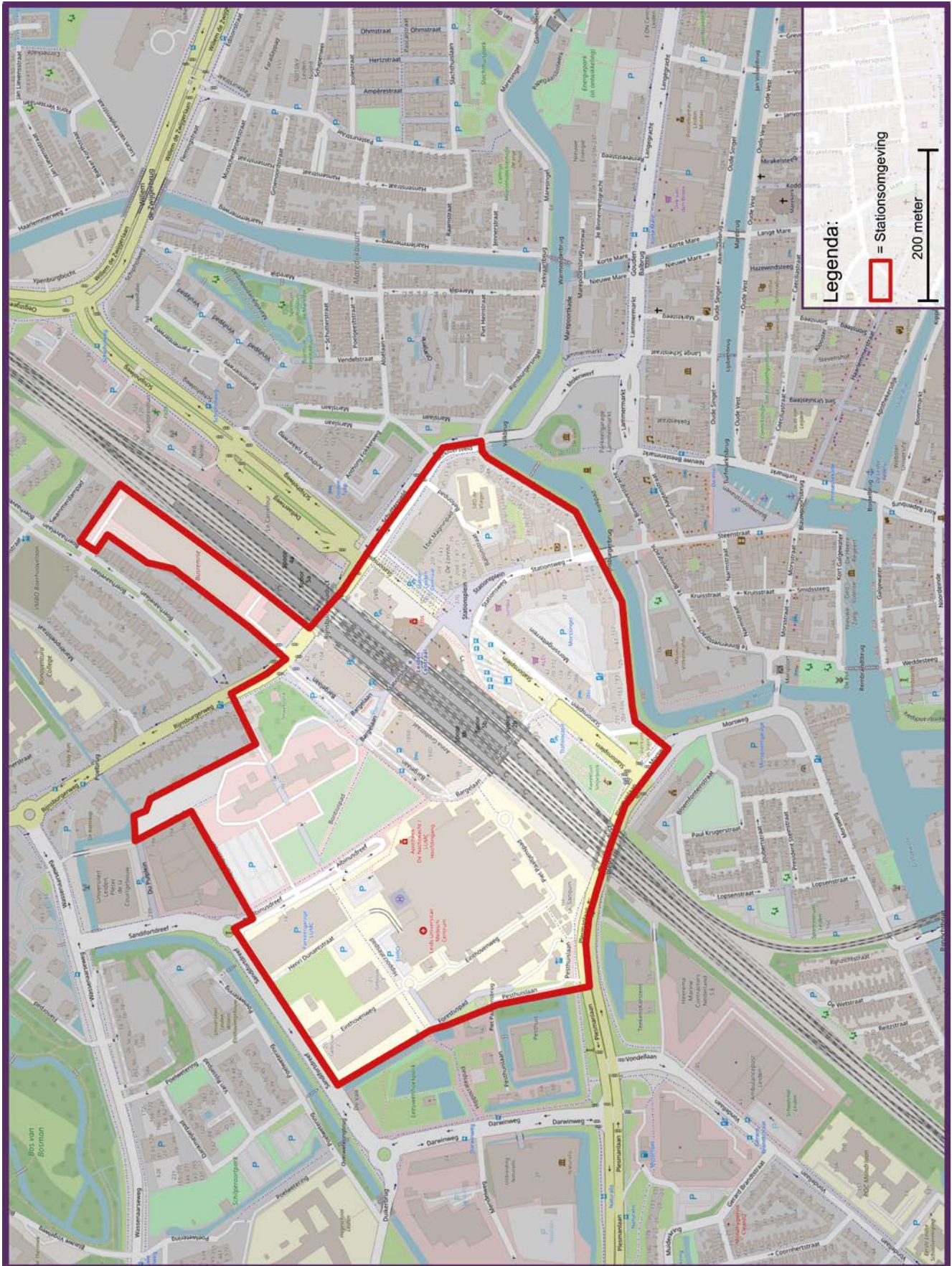
Om te borgen dat afspraken met initiatiefnemers van nieuwbouw en andere projecten worden nageleefd moeten die contractueel worden vastgelegd. Dit is extra van belang als de parkeereis op verschillende manieren wordt ingevuld.

Kettingbeding

Deze beleidsregels gaan ervan uit dat contracten tussen een initiatiefnemer en een private of commerciële organisatie worden voorzien van een kettingbeding. Het kettingbeding is een contractvorm die er voor zorgt dat afspraken ook gelden voor opvolgende contract-partijen. Zo kan een contract dat eerder gesloten is tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van een private parkeervoorziening ook voor een volgende eigenaar bindend zijn.

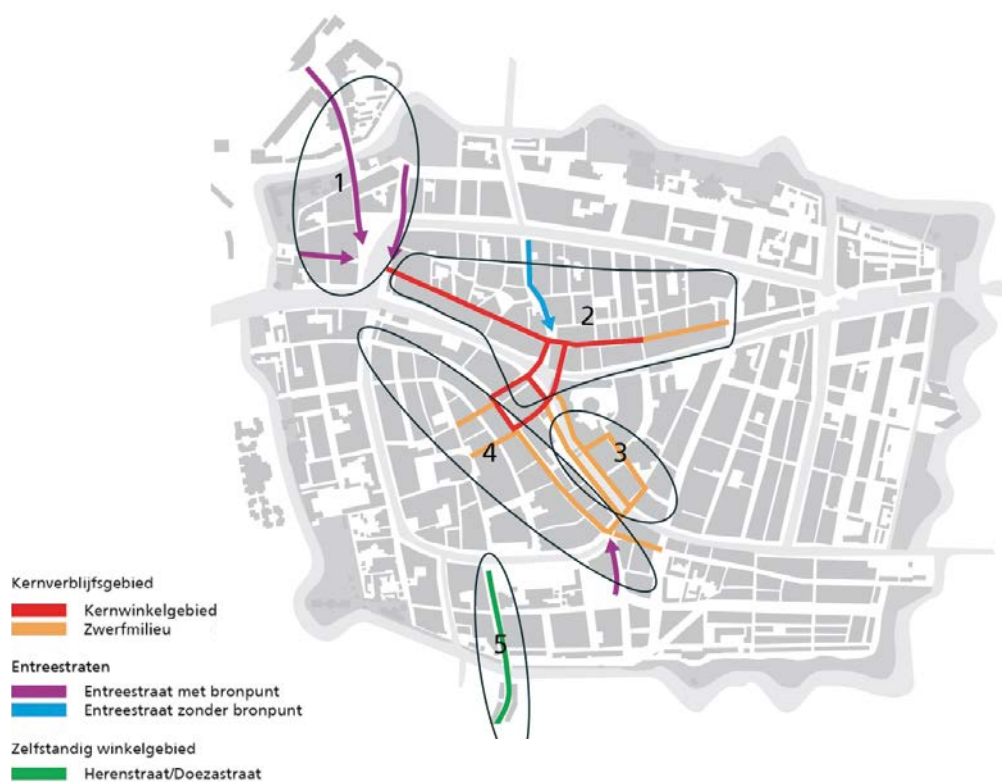
² POET: Parkeren Op Eigen Terrein

Bijlage 1 Begrenzing stationsomgeving



Bijlage 2 Kernwinkelgebied

In de onderstaande figuur is de begrenzing van het Kernwinkelgebied opgenomen.



Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages fiets en auto

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	45%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	80%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

N.B. Houd bij de toepassing van aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van winkelfuncties.

Bijlage 4 Maximale loopafstanden

Gebied*	Wonen	Werken	Overige functies
Stationsomgeving en historische binnenstad	400 meter	800 meter	800 meter
Bio Science Park	200 meter	600 meter	200 meter
Eerste en tweede schil rond de binnenstad	200 meter	400 meter	200 meter
Overgangsgedied en woonwijken	100 meter	200 meter	100 meter

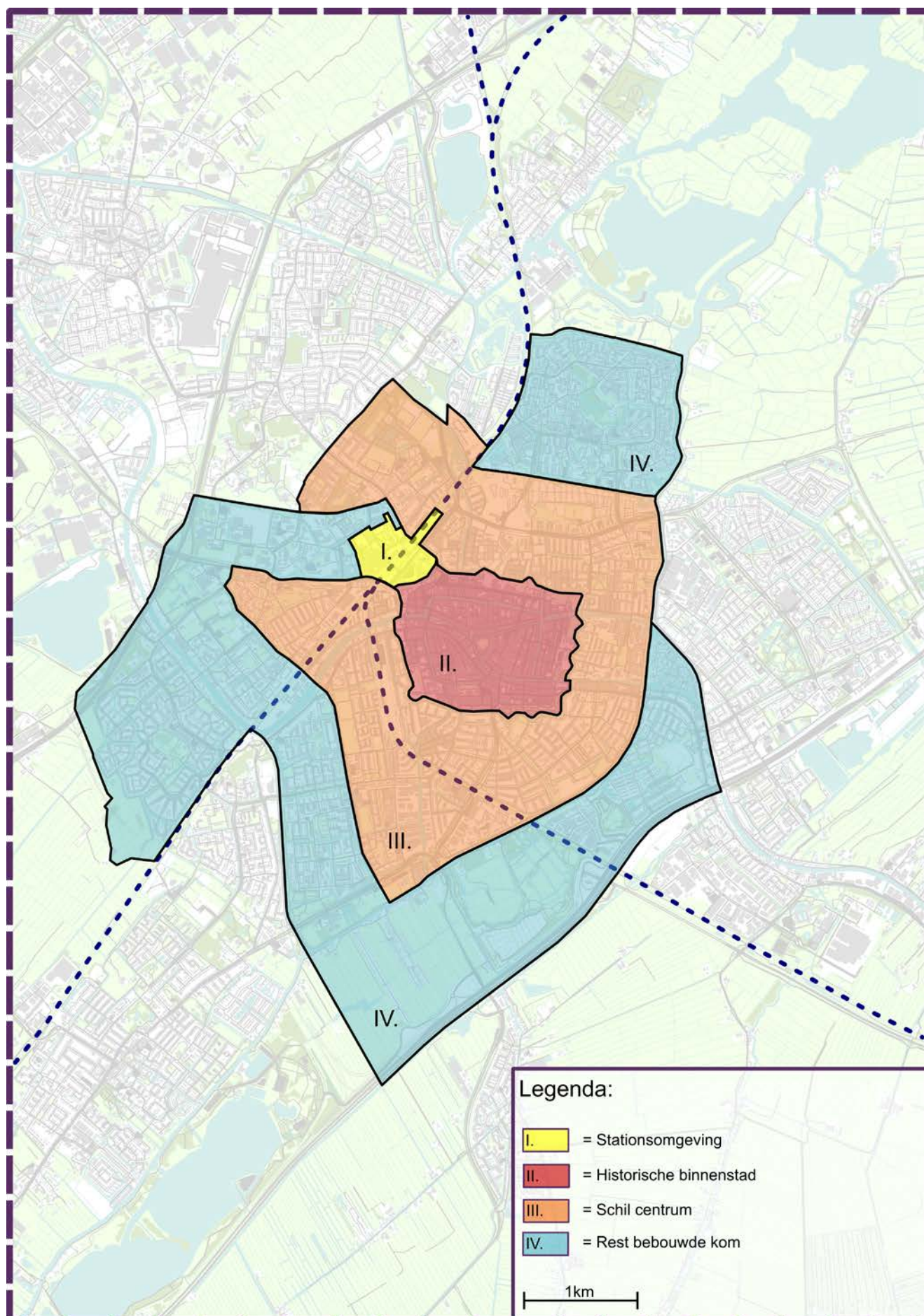
Maximaal acceptabele loopafstanden auto naar gebieden

* Voor gezondheidsfuncties (ziekenhuis, huisartsenpraktijk of consultatiebureau) geldt in de hele stad een maximale loopafstand van 100 meter.

Doelgroep	Wonen	Werken	Overige functies
Vaste gebruikers	0 meter (op eigen terrein)	0 meter (op eigen terrein)	0 meter (op eigen terrein)
Bezoekers	75 meter	75 meter	75 meter

Maximaal acceptabele loopafstanden fiets naar doelgroepen

Bijlage 5 Gebiedsindeling fietsparkeren



Bijlage 6 Fietsparkeernormen

Functie	Eenheid	Stationsomgeving	Binnenstad	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Kantoor (personeel)	per 100 m ² bvo	1,7	2,9	2,0	2,0	n.v.t.
Heel Leiden						
Kantoor met balie (bezoekers)	per balie	7,0				n.v.t.
Basisschool		< 250 leerlingen	250 tot 500 leerlingen	> 500 leerlingen		
Basisschool (leerlingen)	per 10 leerlingen	5,0	5,8	7,2		n.v.t.
Heel Leiden						
Basisschool (medewerkers)	per 10 leerlingen	0,7				n.v.t.
Middelbare school en ROC		Heel Leiden				
Middelbare school (leerlingen)	per 100 m ² bvo	16,0				n.v.t.
		Stationsomgeving + binnenstad	Schil centrum	Rest bebouwde kom		
Middelbare school (medewerkers)	per 100 m ² bvo	0,6	0,5	0,4		n.v.t.
Heel Leiden						
ROC/HBO/WO (leerlingen)	per 100 m ² bvo	12,0				n.v.t.
ROC/HBO/WO (medewerkers)	per 100 m ² bvo	0,9				n.v.t.
Winkelen en boodschappen		Heel Leiden				
Winkelcentrum	per 100 m ² bvo	4,0				79%
Supermarkt	per 100 m ² bvo	4,3				92%
Bouwmarkt	per 100 m ² bvo	0,4				87%
Tuincentrum	per 100 m ² bvo	0,6				89%

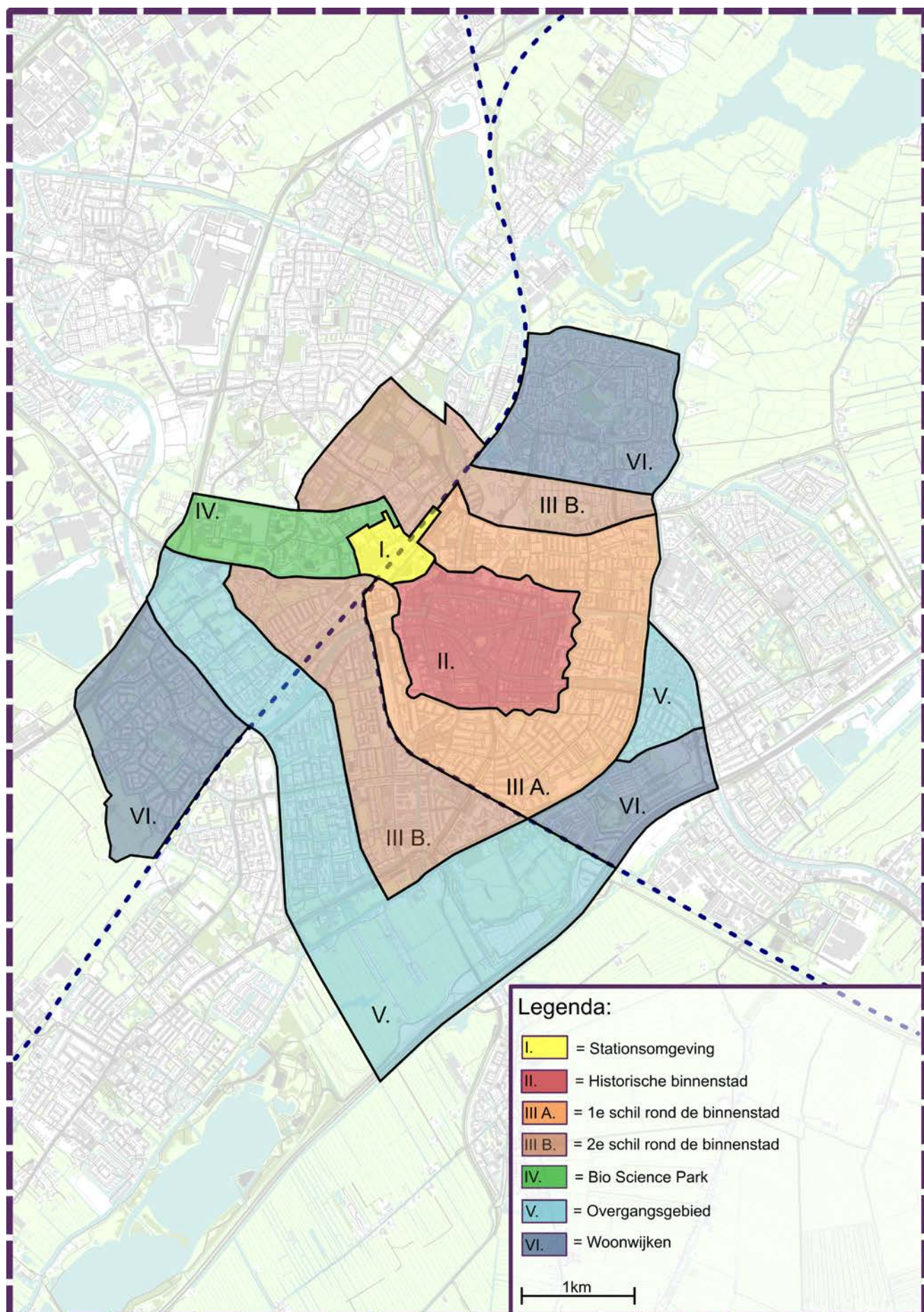
Functie	Eenheid	Stationsomgeving	Binnenstad	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Horeca		Heel Leiden				
Restaurant (eenvoudig/fastfood)	per 100 m² bvo	10,0				90%
Restaurant (luke)	per 100 m² bvo	2,0				80%
Café	per 100 m² bvo	10,0				80%
Gezondheidszorg en maatschappelijk		Heel Leiden				
Apotheek (bezoekers)	per locatie	10,0				n.v.t.
Apotheek (medewerkers)	per locatie	7,0				n.v.t.
Begraafplaats/crematorium	per gelijke plechtigheid	8,0				97%
Gezondheidscentrum (bezoekers)	per 100 m² bvo	2,0				n.v.t.
Gezondheidscentrum (medewerkers)	per 100 m² bvo	0,7				n.v.t.
Kerk/moskee	per 100 zitplaatsen	62,0				97%
Ziekenhuis (bezoekers)	per 100 m² bvo	0,7				n.v.t.
Gezondheidszorg en maatschappelijk		Stationsomgeving + binnenstad	Schil centrum	Rest bebouwde kom		Aandeel bezoekers
Ziekenhuis (medewerkers)	per 100 m² bvo	0,7	0,6	0,4		n.v.t.
Sport, cultuur en ontspanning		Heel Leiden				Aandeel bezoekers
Bibliotheek	per 100 m² bvo	5,0				97%
		Stationsomgeving + binnenstad	Schil centrum	Rest bebouwde kom		
Bioscoop	per 100 m² bvo	12,0	7,0	2,2		94%
Fitness	per 100 m² bvo	8,0	5,8	5,8		90%
Museum	per 100 m² bvo	1,4				95%
		Heel Leiden				
Sporthal	per 100 m² bvo	3,9				96%

Functie	Eenheid	Stationsomgeving	Binnenstad	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Sportveld	per ha netto terrein	95,0				95%
Sportzaal	per 100 m ² bvo	6,2				94%
Stadion	per 100 zitplaatsen	14,0				99%
Stedelijk evenement	per 100 bezoekers	50,0				99%
		Stationsomgeving + binnenstad	Schil centrum	Rest bebouwde kom		
Theater	per 100 zitplaatsen	38,0	33,0	28,0		87%
Heel Leiden						
Zwembad (openlucht)	per 100 m ² bassin	43,0				97%
Zwembad (overdekt)	per 100 m ² bassin	32,0				99%
Overstappen		Heel Leiden				
Busstation	per halterende buslijn	23,0				100%
Carpoolplaats	per autoparkeerplaats	1,3				100%
Wonen		Heel Leiden		Opmerkingen		
Rijtjes- en vrijstaande woning	per kamer	1,0		Bij voorkeur plus 1 fietsparkeerplaats		
Appartement (met fietsenberging)	per kamer	0,75		Minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per appartement		
Appartement (zonder fietsenberging)	per kamer	0,25		<i>Deze norm heeft betrekking op buurtstallingen en fietstrommels; echter heeft een inpassende oplossing de voorkeur</i>		
Studentenhuis	per kamer	1,0		-		
Woningen bezoekers	per woning	0,5		-		
Studentenhuis bezoekers	per kamer	0,5		-		

Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Functie	Kwaliteitseisen	Toelichting
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van het FietsParKeur.	http://fietsparkeur.nl/uploads/normstellend_document_fietsparkeur_2.1.pdf
Alle functies	Fietsellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de Leidraad fietsparkeren van CROW	Te bestellen op https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-(1)
Alle functies	Indien in een openbare parkeervoorziening een parkeergedeelte voor fietsen wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van die van het autoverkeer.	In niet-openbare parkeergarages en stallinggarages geldt de eis niet.
Alle functies	De ingang van de bergruimte ligt binnen loopafstand van de hoofdingang van het gebouw.	-
Alle functies	In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten.	
Alle functies	In een bergruimte dient rekening gehouden te worden met oplaadmogelijkheden voor (brom- en snor)fietsen.	
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste over een vloeroppervlakte van 5 m ² beschikken, bij een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte van ten minste 2,3 meter.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31
Woningen	Een bergruimte is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31

Bijlage 8 Gebiedsindeling autoparkeernormen



Bijlage 9 Autoparkeernormen

Wonen (inclusief bezoekersaandeel)							
Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken
Koopwoning groter dan 120 m ² bvo	per woning	0	0,7	1,0	1,0	1,4	1,9
Koopwoning tussen 90 en 120 m ² bvo	per woning	0	0,6	0,9	0,9	1,2	1,7
Koopwoning tussen 65 en 90 m ² bvo	per woning	0	0,5	0,8	0,8	1,1	1,6
Koopwoning tot 65 m ² bvo	per woning	0	0,4	0,6	0,6	0,8	1,3
Huurwoning groter dan 100 m ² bvo	per woning	0	0,6	0,9	0,9	1,2	1,7
Huurwoning tussen 65 en 100 m ² bvo	per woning	0	0,5	0,8	0,8	1,1	1,6
Huurwoning tot 65 m ² bvo	per woning	0	0,2	0,4	0,4	0,6	1,1
Huurwoning sociale huur groter dan 65 m ² bvo*	per woning	0	0,2	0,4	0,4	0,6	1,1
Huurwoning sociale huur tot 65 m ² bvo*	per woning	0	0,1	0,3	0,3	0,5	0,8
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0	0,1	0,2	0,2	0,4	0,5
Kamerverhuur, niet-zelfstandig	per kamer	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Kamerverhuur, zelfstandig (studenten) groter dan 40 m ² bvo**	per eenheid	0	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5
Kamerverhuur, zelfstandig (studenten) tot 40 m ² bvo**	per eenheid	0	0,1	0,15	0,15	0,15	0,2
Aanleunwoning/serviceflat	per woning	0	0,1	0,1	0,1	0,7	1,0
Kleine eenspersoonswoning (tiny house)	per woning	0	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6
* In 2019 is de huurliberalisatiegrens vastgesteld op een huursom van meer dan €720,42 per maand.							
** Om te voorkomen dat niet-studenten in een studentenwoning wonen, moet de koper of huurder een campuscontract laten zien.							

Werken (inclusief bezoekersaandeel)

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoekers
Kantoor zonder baliefunctie	per 100 m ² bvo	0,6	0,6	0,9	0,9	0,9	1,2	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m ² bvo	0,9	0,9	1,1	1,1	1,4	1,7	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	per 100 m ² bvo	0	1,0	1,3	1,3	1,6	1,9	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	per 100 m ² bvo	0	0,3	0,5	0,5	0,6	0,9	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m ² bvo	0	0,6	0,9	0,9	1,1	1,4	5%
Lifesciencebedrijven categorie 1 (bedrijfsmatig)	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	0,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5%
Lifesciencebedrijven categorie 2 (kantoorachtig)	per 100 m ² bvo	0	0,6	0,9	0,9	1,1	1,4	5%
Lifesciencebedrijven categorie 3 (kantoor)	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	0,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5%

Winkelen en boodschappen (inclusief bezoekersaandeel)

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	per 100 m ² bvo	0	0,4	1,0	1,0	1,6	2,6	89%
Full-service supermarkt	per 100 m ² bvo	0	1,5	2,2	2,2	2,9	4,2	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m ² bvo	0	4,1	4,8	4,8	5,6	6,6	84%
Groothandel specialist	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	3,9	3,9	4,1	5,1	80%
Groothandel algemeen	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	4,4	4,4	4,5	5,5	80%
Binnenstad/hoofdwinkel(stads) centrum	per 100 m ² bvo	0	3,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	96%
Buurt- en dorpscentrum	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	1,8	1,8	2,4	3,4	72%
Wijkcentrum (klein)	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	2,3	2,3	3,1	4,1	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	2,9	2,9	3,6	4,6	79%

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoekers
Wijkcentrum (groot)	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	3,3	3,3	4,1	5,1	81%
Stadsdeelcentrum	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	3,7	3,7	4,7	5,7	85%
Kringloopwinkel	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	0,6	0,6	1,1	1,4	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m ² bvo	0	2,3	3,8	3,8	5,4	6,2	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m ² bvo	0	0,6	1,0	1,0	1,1	1,4	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,4	4,2	95%
Meubelboulevard/woon- boulevard	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	1,2	1,2	1,5	1,8	93%
Winkelboulevard	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	2,5	2,5	2,9	3,2	94%
Outletcentrum	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	6,6	6,6	7,3	8,3	94%
Bouwmarkt	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	1,2	1,2	1,7	2,0	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	1,8	1,8	2,0	2,3	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	1,8	1,8	2,1	2,4	89%

Sport, cultuur en ontspanning (inclusief bezoekersaandeel)

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	per 100 m ² bvo	0	0,2	0,5	0,5	0,8	1,1	97%
Museum	per 100 m ² bvo	0	0,3	0,5	0,5	0,9	1,0	95%
Bioscoop	per 100 m ² bvo	0	2,2	6,9	6,9	10,0	11,0	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m ² bvo	0	1,6	4,2	4,2	6,7	7,7	97%
Theater/schouwburg	per 100 m ² bvo	0	5,8	6,4	6,4	8,3	9,8	87%
Musicaltheater	per 100 m ² bvo	0	2,4	2,9	2,9	3,4	3,9	86%

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoekers
Casino	per 100 m ² bvo	0	5,2	5,6	5,6	6,0	6,5	86%
Bowlingcentrum	per bowling- baan	0	1,1	1,7	1,7	2,3	2,8	89%
Biljartcentrum/snookercentrum	per tafel	0	0,6	0,8	0,8	1,1	1,4	87%
Dansstudio	per 100 m ² bvo	0	1,0	3,3	3,3	4,9	5,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m ² bvo	0	0,9	2,9	2,9	4,2	4,7	87%
Fitnesscentrum	per 100 m ² bvo	0	1,2	3,9	3,9	5,7	6,2	90%
Wellnesscentrum	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,3	99%
Sauna/hammam	per 100 m ² bvo	0	2,0	4,1	4,1	6,1	6,6	99%
Sporthal	per 100 m ² bvo	0	1,2	1,8	1,8	2,4	2,7	96%
Sportzaal	per 100 m ² bvo	0	0,8	1,6	1,6	2,4	2,7	94%
Tennishal	per 100 m ² bvo	0	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	87%
Squashhal	per 100 m ² bvo	0	1,5	2,3	2,3	2,6	2,7	84%
Zwembad overdekt	per 100 m ² bassin	0	n.v.t.	9,7	9,7	10,5	11,5	97%
Zwembad openlucht	per 100 m ² bassin	0	n.v.t.	9,1	9,1	11,9	12,9	99%
Zwemparadijs	per 100 m ² bassin	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,0	4,0	99%
Sportveld	per ha. netto terrein	0	13,0	13,0	13,0	13,0	20,0	95%
Stadion	per zitplaats	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m ² bvo	0	0,9	1,1	1,1	1,4	1,7	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m ² bvo	0	n.v.t.	1,8	1,8	2,1	2,4	98%
Ski- en snowboardhal	per 100 m ² sneeuw	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,4	98%
Jachthaven	per ligplaats	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	99%

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoekers
Golfoefencentrum	per centrum	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	48,7	50,7	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes (60 ha)	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	85,6	95,6	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeel- hal), gemiddeld en kleiner	per 100 m ² bvo	0	0,4	1,2	1,2	1,9	4,4	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeel- hal), groot	per 100 m ² bvo	0	1,0	1,8	1,8	2,8	5,3	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeel- hal), zeer groot	per 100 m ² bvo	0	2,2	3,1	3,1	4,0	5,5	98%
Kinderboerderij/stadsboerderij	per gemid- delde boer- derij	0	0,4	1,2	1,2	1,9	4,4	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%
Dierenpark	per ha. netto terrein	0	4,0	4,0	4,0	4,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	per ha. netto terrein	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,0	8,0	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	0	n.v.t.	1,1	1,1	1,2	1,4	100%
Plantentuinen (botanische tuin)	per gemid- delde tuin	0	n.v.t.	5,0	5,0	8,0	10,5	99%

Horeca en verblijfsrecreatie (inclusief bezoekersaandeel)

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoekers
Camping (kampeerterrein)	per standp- laats	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%
Bungalowpark (huisjes- complex)	per bunga- low	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,5	1,6	91%
1* hotel	per 10 kam- ers	0	0,3	0,7	0,7	2,2	2,3	77%
2* hotel	per 10 kam- ers	0	1,1	1,9	1,9	3,6	3,9	80%
3* hotel	per 10 kam- ers	0	1,5	2,6	2,6	4,2	4,7	77%
4* hotel	per 10 kam- ers	0	2,7	4,4	4,4	6,3	6,8	73%

5* hotel	per 10 kamers	0	4,2	6,8	6,8	9,3	10,1	65%
Café/bar/cafetaria	per 100 m ² bvo	0	4,0	4,0	4,0	5,0	6,0	90%
Restaurant	per 100 m ² bvo	0	8,0	8,0	8,0	12,0	13,0	80%
Discotheek	per 100 m ² bvo	0	1,6	5,2	5,2	8,7	10,7	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m ² bvo	0	3,0	4,0	4,0	5,0	7,5	99%

Gezondheidszorg

Functie	Eenheid	Stations-omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnenstad	Overgangsgebied	Woonwijken	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	0	1,4	1,7	1,7	2,1	2,4	57%
Apotheek	per apotheek	0	1,8	2,3	2,3	2,7	3,0	45%
Fysiotherapiepraktijk/-centrum	per behandelkamer	0	0,7	0,9	0,9	1,1	1,4	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	0	0,8	1,0	1,0	1,2	1,5	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	0	1,1	1,4	1,4	1,8	1,9	38%
Tandartsenpraktijk/-centrum	per behandelkamer	0	1,1	1,4	1,4	1,7	2,0	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	0	1,0	1,2	1,2	1,5	1,8	55%
Ziekenhuis	per 100 m ² bvo	0	1,1	1,2	1,2	1,4	1,5	29%
Crematorium/begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,9	30,9	97%
Penitentiaire inrichting (gevangenis)	per 10 cellen	0	1,4	1,9	1,9	3,0	3,3	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	97%
Verpleeg- en verzorgingshuis	per woon-eenheid	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	60%

Onderwijs

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 ^{ste} en 2 ^{de} schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m ² bvo	0	0,7	0,9	0,9	1,0	1,0	0%
Basisschool	per leslokaal	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,8	0%
Middelbare school	per 100 leerlingen	0	2,0	2,6	2,6	2,9	3,9	11%
ROC	per 100 leerlingen	0	2,8	3,3	3,3	3,7	4,9	7%
Hogeschool	per 100 leerlingen	0	5,5	6,1	6,1	6,6	8,9	72%
Universiteit	per 100 leerlingen	0	8,6	10,2	10,2	11,3	14,8	48%
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	per 10 studenten	0	2,6	3,5	3,5	4,4	5,4	95%



Leiden

Gemeente Leiden
Postbus 9100
2300 PC LEIDEN