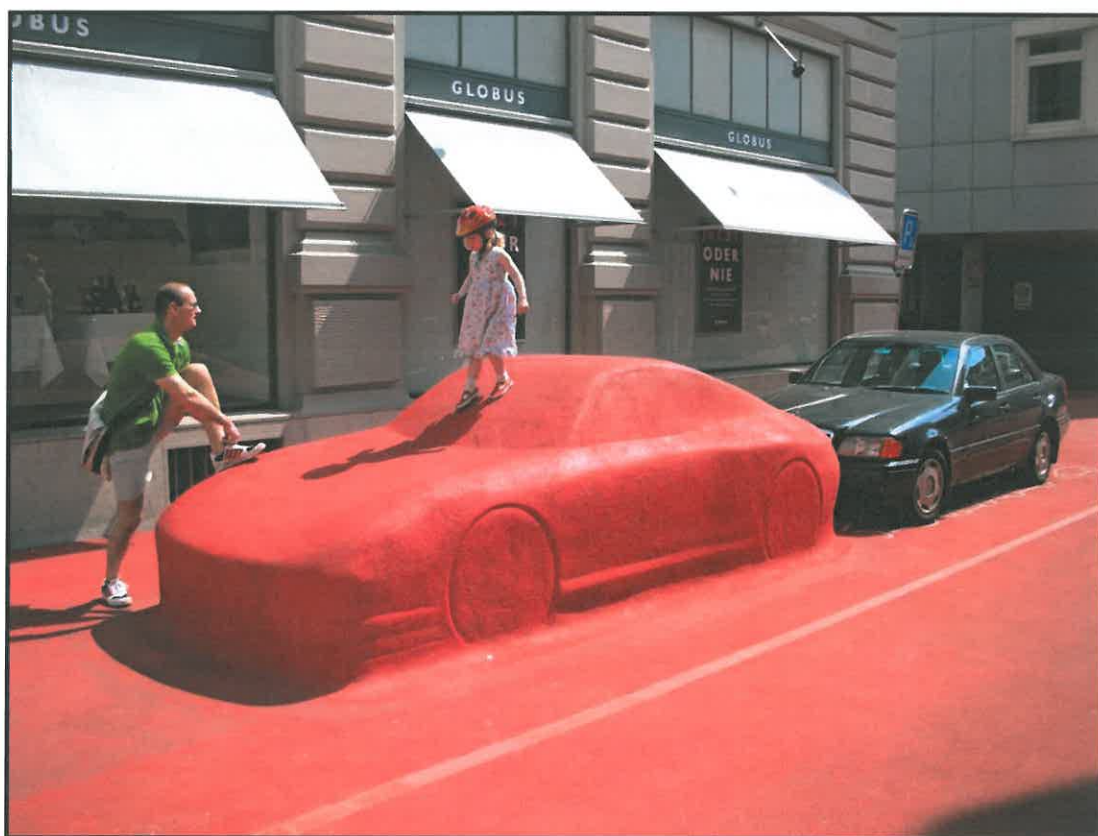


# Beleidsregels parkeernormen Leiden

1<sup>e</sup> wijziging, inspraak verwerkt

Door burgemeester en wethouders vastgesteld op 19 mei 2015



**Leiden**

Gemeente Leiden

# Inhoud

I. Inleiding.....	3
II. Parkeerartikel in bouwverordening resp. bestemmingsplan.....	7
III. Beleidsregels.....	9
IV. Toelichting beleidsregels.....	11
V. Normen voor bepalen van parkeer- of stallingsruimte en wijze van toepassing.....	17
VI. Toelichting parkeernormen.....	19
VII. Parkeernormen Leiden .....	21
Kaart met de zones, die hoort bij de tabellen met parkeernormen.....	28
Stappen toetsing parkeereis bij bouwplannen.....	29

# I. Inleiding

De moderne samenleving is autoafhankelijk en dat zal voorlopig niet veranderen. Als gevolg van vergrijzing, individualisering, de drukker wordende Randstad en intensievere dagbestedingen, zal het autogebruik ook in Leiden gestaag groeien, zij het minder snel dan voorheen, vanwege de economische stagnatie i.c. dalende autoverkopen. Door de trend van het thuiswerken, door digitale communicatiemiddelen, beprijzingsmaatregelen, en door selectiever autogebruik zullen auto's meer stilstaan dan nu. Ofwel het aantal geparkeerde auto's neemt toe.

Ruimte is in het zeer dichtbebouwde Leiden een schaars goed met (daarom) een hoge economische waarde, maar ook een hoge waarde voor de leefbaarheid. Het faciliteren van de meestal stilstaande auto is noodzakelijk ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening in algemene zin. In meer specifieke zin is het een belangrijk instrument voor mobiliteitsbeleid.

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 aan welke voorwaarden op het gebied van parkeren ze moeten voldoen. Maar ook omwonenden, van wie belangen gemoed zijn met 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. Deze richtlijnen zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, CROW. Veel Nederlandse steden beschikken over eigen parkeernormen.

In de Leidse 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.

## **Eerste wijziging van de nota Beleidsregels parkeernormen Leiden van 28 februari 2012**

De nota die u nu in handen heeft, is een eerste wijziging van de nota Beleidsregels parkeernormen Leiden, die op 28 februari 2012 door burgemeester en wethouders is vastgesteld en die op 9 maart 2012 is gepubliceerd in de gemeenteberichten. De wijziging, door B en W vastgesteld op 19 mei 2015 en gepubliceerd op 29 mei 2015, is vanwege de volgende redenen noodzakelijk.

1. De Leidse normen van februari 2012 zijn mede gebaseerd op de kencijfers (richtlijnen met een bandbreedte) uit de 'publicatie 182' van CROW van september 2008. Die landelijke kencijfers zijn gebaseerd op praktijk- of literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan, aldus CROW.  
 In oktober 2012 verscheen een actualisering van die CROW-kencijfers voor parkeernormen. In de brochure van oktober 2012 hanteert CROW een grotere bandbreedte tussen minimum tot maximum kencijfers dan voorheen. Verder zijn de kencijfers van diverse functies in de categorie 'zeer sterk stedelijke gebieden' ten opzichte van de publicatie uit 2008 dusdanig naar beneden bijgesteld dat de Leidse normen voor die functies ook moeten worden bijgesteld om niet – of niet te ver – buiten de CROW-bandbreedte te vallen. Dit geldt voor de volgende functiecategorieën:
  - kantoren zonder baliefunctie
  - commerciële dienstverlening / kantoor met baliefunctie
  - arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven voor wat betreft de zone 'rest van de gemeente'
  - bedrijfsverzamelgebouw
  - bouwmarkt, tuincentrum, kringloopwinkel
  - grootschalige, bezoekersintensieve detailhandel
  - hotel, pension, B&B
  - sportschool e.d.
  - bioscoop, theater, muziekcentrum e.d.
  - diverse sportvoorzieningen
  - ziekenhuis
  - apotheek
  - themapark
  - volkstuinen.
  
2. Voortschrijdend inzicht in Leiden heeft geleid tot verlaging van de parkeernorm voor artsenpraktijken e.d. ten opzichte van de Leidse norm van februari 2012. De parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per behandelkamer werd als te hoog ervaren.  
 De ervaring in Leiden leert namelijk dat bezoekers van huisartsen, tandartsen, fysiotherapeuten, e.d. zich voor een groot deel per fiets en te voet verplaatsen. Leiden is een compacte stad waar ten opzichte van Nederlandse gemeenten bovengemiddeld veel gebruikgemaakt wordt van de fiets. Verder komen de meeste patiënten uit de nabije omgeving van de artsenpraktijk. Een verband tussen het autogebruik met de nabijheid van een station speelt hier nauwelijks een rol. Natuurlijk dient met de parkeernorm ook rekening gehouden te worden met parkeerplaatsen voor artsen, medewerkers en gehandicapten.
  
3. Voor sommige functies was in bepaalde zones geen norm opgenomen. Zo ontbrak voor grootschalige detailhandel in het Stationsgebied een parkeernorm. Deze omissies zijn hersteld.
  
4. Van groot belang is een voldoende mate van flexibiliteit in de regeling van parkeernormen. Niemand is gebaat bij het afdwingen van de aanleg van dure parkeerplaatsen als te voorzien is dat die slecht gebruikt zullen worden. Het bezit en gebruik van auto's groeit minder hard. Het gemiddeld aantal verkochte parkeeruren per jaar daalt in binnensteden. Overheden zetten in op het beter benutten van voorzieningen (waaronder parkeervoorzieningen) en op het stimuleren van het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto (mobiliteitsmanagement).  
 In de beleidsregels voor parkeernormen bestond al een mogelijkheid lagere parkeernormen toe te passen bij bedrijven die door middel van een vervoerplan het gebruik van de auto door werknemers trachten terug te dringen. Deze regeling is nu verruimd, waarbij elke initiatiefnemer van ruimtelijke activiteiten in aanmerking komt voor het toepassen van lagere parkeernormen, als hij op basis van onderzoek naar praktijkervaringen kan aantonen dat met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan. Te denken valt bijvoorbeeld aan de huisvesting van buitenlandse assistenten-in-opleiding (aio's), huisvesting van Leidse werkende jongeren of combinaties van specifieke woon-zorgfuncties.

5. De beleidsregels bieden een aantal mogelijkheden voor het bevoegd gezag geheel of gedeeltelijk af te wijken van de regel dat in, op of onder eigen terrein moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Dit verhoogt de gewenste flexibiliteit van de regels. Afwijkingsmogelijkheden worden overwogen als in de omgeving van het ruimtelijk initiatief voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In deze eerste wijziging van de regels is dit voor niet-woonfuncties in de binnenstad verruimd van 'binnen een straal van 400 meter' tot de gehele zone 'binnenstad'. In de binnenstad is het immers extra moeilijk parkeerruimte op eigen terrein of in de directe omgeving te realiseren. Gebruikmaken van beschikbare plaatsen, zoals in parkeergarages, is hier meestal aan de orde. Bezoekers van de (voorzieningen in de) binnenstad zijn bereid grotere afstanden te lopen dan in de rest van de stad of dan bewoners en werknemers. De afwijkingsmogelijkheid bij woningen is ten opzichte van de beleidsregels van 2012 enigszins ingeperkt. De ruimte waarbinnen voldoende parkeergelegenheid beschikbaar moet zijn, is teruggebracht van een straal van 400 meter naar de buurt waar de woningen worden gebouwd. Bewoners parkeren in de praktijk immers zo dicht mogelijk bij de woning. Bij het toepassen van de afwijkingsmogelijkheid van de parkeereis zal de parkeerdruk medebepalend zijn: op straat dient deze 80% of lager te zijn op het maatgevende moment, in garages 90% of lager. Het maatgevende moment is het moment waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootst is.
6. In de gewijzigde regels is een norm voor zg. Kiss+Ride-plaatsen opgenomen voor basisscholen, kinderdagverblijven, crèches, peuterspeelzalen en buitenschoolse opvang. De CROW-richtlijn bleek te resulteren in onrealistische parkeereisen.
7. Het Bouwbesluit noch de bouwverordening stelt in het geval van niet-woonfuncties eisen aan ruimte voor fietsparkeren. In fietsstad Leiden is voldoende ruimte voor fietsparkeren zeer gewenst. In de beleidsregels voor parkeernormen is daarom een parkeernorm hiervoor opgenomen.



## II. Parkeerartikel in bouwverordening resp. bestemmingsplan

### Bouwverordening

In de bouwverordening wordt het volgende bepaald over de parkeereis.

#### **Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen**

1. *Indien de omvang of de bestemming van een gebouw 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 gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein, dat bij dat gebouw behoort.*
2. *De onder het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren of stallen van auto's moet voldoen aan de meest recente NEN-norm 2443 voor parkeergarages of aan de meest recente ASVV-norm voor parkeervakken op straat.*
3. *Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein, dat bij dat gebouw behoort.*
4. *Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van wat bepaald is in lid 1.*
5. *Burgemeester en wethouders stellen beleidsregels vast met betrekking tot het bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen en tot het afwijken van wat bepaald is in lid 1. Deze regels kunnen mede inhouden het stellen van financiële voorwaarden.*

Op grond van lid 4 kan het bevoegd gezag afwijken van de parkeereis uit lid 1. Lid 5 bepaalt dat B en W beleidsregels vaststellen met betrekking tot parkeernormen en met betrekking tot het afwijken van de parkeereis. In onderhavige nota Beleidsregels parkeernormen Leiden staan deze beleidsregels.

### Bestemmingsplan

Op 1 november 2014 is artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Er is een onderdeel aan het Bro toegevoegd op grond waarvan het mogelijk is om zogenaamde 'wet-interpreterende' regels op te nemen in het bestemmingsplan. Geregeld is dat ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening in een bestemmingsplan regels kunnen worden opgenomen, waarvan de uitleg afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Hiermee is het mogelijk gemaakt om een regeling voor het parkeren op te nemen, zonder parkeernormen concreet vast te leggen en ook om te kunnen blijven werken met beleidsregels voor parkeernormen en een parkeerbijdrageregeling.

Op 29 november 2014 is vervolgens de Reparatiwet BZK 2014 in werking getreden. Deze wet regelt formeel dat de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komt te vervallen. Alle stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening, waaronder de parkeerregeling, moeten worden opgenomen in bestemmingsplannen. Dit houdt in dat voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 worden vastgesteld artikel 2.5.30 van de bouwverordening vervalt en de parkeerregeling in het bestemmingsplan wordt opgenomen. Dit is bepaald in het nieuwe artikel 133 van de Woningwet.

Er geldt voor het aanpassen van 'oude' bestemmingsplannen een overgangstermijn tot 1 juli 2018: na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking.





### III. Beleidsregels

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 of – voor zover deze normen geen uitsluitel geven – conform de meest recente kencijfers van CROW of conform vergelijkbare situaties in Nederland;*
  - b. *de meest recente NEN-norm 2443 in het geval van parkeervakken in garages en op terreinen, respectievelijk de meest recente ASVV-norm in het geval van 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 geheel of gedeeltelijk afwijken van wat bepaald is in artikel 1:*
  - a1 *als voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde woningen, in de zone 'binnenstad' in voldoende mate parkeerruimte beschikbaar is in die zone 'binnenstad'*
  - a2 *als voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde woningen, in de zones 'schil' en 'rest van de gemeente' in voldoende mate parkeerruimte beschikbaar is binnen een straal van 400 meter rond de ruimtelijke activiteit*
  - a3 *als voor ruimtelijke activiteiten, zijnde woningen, in voldoende mate parkeerruimte beschikbaar is in de omliggende, door de gemeente aangeduide buurt (onder 'in voldoende mate' wordt verstaan: als na realisatie van de ruimtelijke activiteit de parkeergelegenheid op straat wordt bezet voor minder dan 80% en in parkeergebouwen voor minder dan 90%)*
  - b. *voor wat betreft een niet gerealiseerd deel van de parkeereis als dat tekort niet hoger uitvalt dan 5 parkeerplaatsen in de zone 'binnenstad' en niet hoger dan 3 parkeerplaatsen in de zones 'schil'*
  - 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*
    - *jongeren centra en buurthuizen*
    - *speeltuinen en speelplaatsen*
    - *zorgsteunpunten en ontmoetingsplekken voor ouderen*

- d. *als door middel van onderzoek naar praktijkervaringen wordt aangetoond 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' en de zone 'rest gemeente')*
- 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 overeenkomstig artikel 4 en binnen een redelijke termijn na ingebruikneming van de ruimtelijke activiteit, of als gebruikgemaakt wordt van reeds eerder door de gemeente 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. Fietsparkeren

*In paragraaf 5.3 van CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' staan kencijfers voor fietsparkeren voor diverse functies. In de tabellen 10 tot en met 17 is sprake van een bandbreedte tussen een minimum en een maximum kencijfer.*

*Als Leidse parkeernorm voor het aantal bij niet-woonfuncties te realiseren fietsparkeerplaatsen geldt de bovenste helft van de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers van CROW.*

*Als een initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit de te verwachten stallingsvraag specifiek kan onderbouwen, geniet dat de voorkeur.*

*Voor woonfuncties geldt het bepaalde in het Bouwbesluit.*

#### 7. Overgangsbepalingen

*Ruimtelijke activiteiten, waarvoor een vergunning wordt aangevraagd voordat de (gewijzigde) 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). Het gaat om nieuwbouw en om verbouw en/of uitbreiding van bestaande gebouwen, maar ook om afwijkingen van het bestemmingsplan als het gaat om functiewijzigingen.

### Toelichting beleidsregel 1

Voorwaarde om iets nieuws te mogen bouwen of aan grond of aan 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 21) is voor diverse functies aangegeven hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Leiden is ingedeeld in drie hoofdzones met twee subzones; voor elke zone gelden andere parkeernormen. Op bijgaande kaart (pagina 28) 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 alleen in de extra parkeerbehoefte ten opzichte van de bestaande situatie dient te worden voorzien. Een bestaand parkeertekort hoeft niet te worden opgelost. De parkeervraag van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de parkeervraag van de totale ruimtelijke activiteit, dus van de nieuwe situatie. Het resultaat van deze aftreksom is *de parkeereis*.

Verder geldt het volgende.

- Als er sprake is van meerdere functies in een bouwplan of project, valt de parkeervraag van die functies vaak niet samen in de tijd. Bijvoorbeeld, werknemers gebruiken parkeerplaatsen vooral overdag en door de week, terwijl bewoners ze vooral 's avonds en in het weekend gebruiken. In dit soort situaties kunnen dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere functies worden gebruikt. Uitgangspunt is natuurlijk dat de parkeerplaatsen niet exclusief gereserveerd worden voor bewoners of werknemers, maar voor beide categorieën, inclusief hun bezoekers, beschikbaar zijn. In de hiervoor beschreven situatie wordt de parkeereis anders berekend dan wanneer er geen sprake is van gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. Dit wordt ook wel een parkeerbalans genoemd. De parkeereis wordt dan berekend met behulp van de parkeernormen en van zogenaamde aanwezigheidspercentages (zie pagina 27).
- Parkeerplaatsen, die zich in de bestaande situatie op eigen terrein bevinden, dienen in de nieuwe situatie terug te keren, tenzij in de bestaande en nieuwe situatie aan de parkeervraag geheel op eigen terrein is en zal worden tegemoetgekomen.
- 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 nul.
- 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 tijdelijk 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 21 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.

Bij de berekening van de parkeereis worden de bestaande en nieuwe parkeervraag niet afgerond van elkaar afgetrokken. De uitkomst wordt naar beneden of naar boven afgerond, bijvoorbeeld 4,4 naar 4 en 4,5 naar 5.

### **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. Verder is voldoende toegankelijkheid van de parkeerplaats een vereiste.

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 Verkeerstechiek (CROW). Als norm voor parkeerplaatsen in parkeergarages en op terreinen wordt verwezen naar de NEN-norm 2443. Deze norm 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 beleidsregels 4, de afwijkingsmogelijkheden**

Als een bouwplan niet voldoet aan de parkeereis (dus als onvoldoende parkeerplaatsen op of onder eigen terrein worden gerealiseerd), moet de aanvraag in principe worden afgewezen. In de beleidsregels 4a, 4b, 4c, 4d en 4e worden mogelijkheden genoemd voor het bevoegd gezag om af te wijken van de parkeereis. Die mogelijkheden komen pas in beeld als 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. In het algemeen geldt dat het bevoegd gezag niet verplicht is gebruik te maken van die afwijkingsmogelijkheden. Er kan altijd worden beslist dat er onvoldoende redenen zijn om af te wijken.

Bij een afweging af te wijken van de parkeereis kan worden betrokken dat zich bijzondere omstandigheden kunnen voordoen waardoor er doorslaggevende bezwaren zijn aan de parkeereis te voldoen. Dat kunnen bijvoorbeeld bezwaren zijn van stedenbouwkundige, welstandelijke, cultuurhistorische, bouwkundige of verkeerskundige aard.

Verder kunnen de kosten van het realiseren van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein buitenproportioneel hoog zijn ten opzichte van de totale investering van de ruimtelijke activiteit.

Op pagina 29 staan de stappen die de gemeente volgt bij het toetsen van bouwplannen aan de parkeereis.

### **Toelichting beleidsregels 4a en 4b**

Leiden is bijzonder dicht bebouwd. Dat geldt in extreme mate voor de zone 'binnenstad' (zie kaartje op pagina 28). Daar zijn de mogelijkheden voor het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein extra beperkt. Die ruimte kan door de status van beschermd stadsgezicht en de bescherming van cultuurhistorisch erfgoed vaak niet worden gemaakt. Daar komt het gemeentelijk beleid bij dat tot doel heeft de openbare ruimte een hoge kwaliteit te geven. De

historische binnenstad heeft bij dat beleid prioriteit: een autoluw centrum ten gunste van voetgangers en fietsers, met openbare parkeergarages aan de rand van het centrum en zo min mogelijk doorgaand en zoekend autoverkeer erbinnen.

Verder heeft Leiden binnen de krappe gemeentegrenzen geen uitbreidingsmogelijkheden, terwijl de Leidse woonfunctie populair en dus dynamisch is. De gemeente wil bij die situatie aansluiten door voor ruimtelijke activiteiten een afwijkingsmogelijkheid van de parkeereis voorhanden te hebben.

Als de initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit voldoende heeft aangetoond dat het realiseren van het vereiste aantal parkeerplaatsen op eigen terrein onhaalbaar is, moet hij vervolgens aantonen dat in de omgeving van het bouwplan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dat het aannemelijk is dat die daadwerkelijk zullen worden gebruikt. Dat kan particuliere parkeergelegenheid in de omgeving zijn, maar ook openbare parkeergelegenheid in een garage of op straat.

Voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde woningen, in de zone 'binnenstad' moet gezocht worden naar beschikbare parkeerplaatsen in die zone 'binnenstad'. Voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde woningen in de zones 'schil' en 'rest van de gemeente' moet gezocht worden naar beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving.

Voor ruimtelijke activiteiten betreffende woningen in alle zones moet gezocht worden naar de omliggende buurt, zoals de gemeente die heeft begrensd in parkeeronderzoeken.

Als gebruikgemaakt zou moeten worden van de openbare weg of van een openbare parkeergarage, mag de parkeerdruk daar op het maatgevende moment in de week niet boven 80% respectievelijk 90% uitstijgen (na realisering van de ruimtelijke activiteit).

Onder meer actuele parkeertellingen (niet ouder dan 3 jaar) kunnen worden gebruikt om te onderzoeken of er op straat of in garages voldoende parkeerruimte aanwezig is.

Het is niet toegestaan een bouwplan in delen te splitsen met het doel de afzonderlijke delen in aanmerking te laten komen voor deze afwijkingsmogelijkheden.

Verder kan het bevoegd gezag bij ruimtelijke activiteiten afwijken van beleidsregel 1 voor wat betreft een niet gerealiseerd deel van de parkeereis als dat tekort niet hoger uitvalt dan 5 parkeerplaatsen in de zone 'binnenstad' en niet hoger dan 3 parkeerplaatsen in de zones 'schil'.

#### **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 schuldproblematiek en werkloosheid, zorgbehoevende ouderen
- jongerencentra en buurthuizen
- speeltuinen en speelplaatsen
- zorgsteunpunten en ontmoetingsplekken voor ouderen

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**

Als initiatiefnemers van ruimtelijke activiteiten aan de hand van onderzoek naar vergelijkbare praktijkervaringen kunnen aantonen dat met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan, 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 subzone rond NS-station Leiden Centraal, en voor de zone 'schil' en de zone 'rest van de gemeente' betreft het de subzone rond NS-station Leiden Lammenschans. De zones worden weergegeven op het kaartje op pagina 28.

Deze afwijkingsmogelijkheid bestaat in principe ook voor bedrijven en instellingen die door middel van een vervoermanagementplan aantonen dat inspanningen worden verricht om het gebruik van de auto door gebruikers en bezoekers van gebouwen te beperken.

#### **Toelichting beleidsregel 4e**

Het bevoegd gezag kan afwijken van beleidsregel 1 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.

Volgens Artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht handelt het bestuursorgaan 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 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 in de omgeving 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.

Bij hoge uitzondering 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 de zone 'binnenstad' of in de buurt van de ruimtelijke activiteit binnen de zones 'schil' en 'rest van de gemeente' en binnen een redelijke termijn na ingebruikneming van de activiteit, of als gebruikgemaakt wordt van reeds eerder door de gemeente binnen de zone 'binnenstad' of in de buurt 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 exploitatieplan-gebied 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. Fietsparkeren**

In het Bouwbesluit 2012 worden voorschriften gesteld aan bergruimte voor fietsen voor nieuwe woningen. Andere functies, die ook fietsparkeerruimte vragen, worden in het Bouwbesluit wat dit betreft niet genoemd. In de Leidse bouwverordening worden evenmin voorschriften gesteld op het gebied van fietsenstallingen. Toch is daar behoefte aan. In Leiden wordt immers zeer veel gebruikgemaakt van de fiets, wat ook beleidsmatig wordt gestimuleerd. Daarvoor is voldoende stallingsruimte nodig. De ruimte hiervoor dient zo veel mogelijk op eigen terrein te worden gerealiseerd, dan wel in de directe omgeving beschikbaar te zijn of te komen.

In paragraaf 5.3 van CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' staan kencijfers voor fietsparkeren voor diverse functies. In de tabellen 10 tot en met 17 is sprake van een minimum en een maximum kencijfer, een bandbreedte.

Als Leidse parkeernorm voor het aantal bij niet-woonfuncties te realiseren fietsparkeerplaatsen geldt de bovenste helft van de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers van CROW. De door CROW genoemde zones 'centrum', 'schil' en 'rest' staan voor Leiden op het kaartje op pagina 28.

Als een initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit de te verwachten stallingsvraag specifiek kan onderbouwen, geniet dat de voorkeur.

### **Toelichting beleidsregel 7. Overgangsbepalingen**

Het komt voor dat in stedenbouwkundige visies, masterplannen, gebiedsvisies of andere door de raad vastgestelde regelingen, afgewogen parkeernormen zijn vastgelegd. Met de vaststelling van de Beleidsregels parkeernormen Leiden wordt voor het opstellen van nieuwe ruimtelijke visies uitsluitend gebruikgemaakt van de bij deze regels behorende 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 parkeervraag ontstaat en in hoeveel parkeer-/stallingsruimte moet worden voorzien. In deze normen is ook rekening gehouden met de parkeervraag van bezoekers aan de diverse ruimtelijke activiteiten.

In het geval dat de normering onvoldoende basis biedt om de parkeervraag 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 conform de meest recente kencijfers van CROW of conform vergelijkbare situaties in Nederland.

### **Wijze van berekenen parkeervraag voor een concreet plan**

Met behulp van deze parkeernormen kan de parkeervraag 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 meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor meervoudig gebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Meervoudig gebruik wordt berekend volgens de methodiek van de CROW-publicatie nr. 317 van oktober 2012. Om de omvang van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in de tabel op pagina 27 worden vermeld.

Bij nieuwbouw en functiewijziging 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. Parkeerplaatsen, die zich in de bestaande situatie op eigen terrein bevinden, dienen in de nieuwe situatie terug te keren, tenzij in de bestaande en nieuwe situatie aan de parkeervraag geheel op eigen terrein is en zal worden tegemoetgekomen.

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.

### **Stad ingedeeld in zones met verschillende parkeernormen**

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 zones: 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. In Leiden wordt deze indeling gevolgd, zij het zonder de categorie 'buitengebied'. Leiden heeft immers geen buitengebied.

Verder wordt er binnen de zone 'binnenstad' een subzone in een cirkel van 500 meter rondom het NS-station Leiden Centraal onderscheiden, en binnen de zone 'schil' een subzone in een cirkel van 400 meter rondom het NS-station Leiden Lammenschans. In deze subzones 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 Leidse zones 'binnenstad', 'schil' en 'rest' plus de twee subzones rondom twee NS-stations worden weergegeven op het kaartje op pagina 28.

## VI. Toelichting parkeernormen

### **Lage parkeernorm voor studentenhuisvesting**

Uit landelijke statistieken (o.a. Onderzoek Verplaatsingen in Nederland 2012 van CBS) blijkt dat studenten in het hoger onderwijs een laag autobezit hebben, namelijk 12,5%. Landelijk bezit 50,1% van de Nederlanders vanaf 18 jaar een auto. In Leiden blijkt in de praktijk het autobezit onder studenten (die een aandeel van ca. 10% van de Leidse bevolking uitmaken) zeer laag. In het compacte Leiden is het fietsgebruik bovengemiddeld ten opzichte van het land. Gezien het geringe inkomen van studenten, de compactheid van Leiden, het gebrek aan parkeervoorzieningen, het heffen van parkeertarieven in de binnenstad, het goede openbaar vervoer, zijn er voldoende argumenten om de parkeernorm voor studenteneenheden laag te houden, 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 in een grote diversiteit van woningcategorieën, waaronder ook de criteria 'duur', 'midden' en '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 specificerde '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 praktischere 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 gemeentelijke 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.

### **Parkeernorm voor gehandicaptenplaatsen bij openbare voorzieningen**

Er wordt landelijk een richtlijn gehanteerd dat 2% van de openbare parkeervoorzieningen ter beschikking wordt gesteld aan gehandicapten en 5% in de nabijheid van publieke voorzieningen. In Leiden worden deze richtlijnen ook gehanteerd. In de binnenstad kunnen gehandicapten gratis parkeren bij parkeermeterplaatsen en (met een parkeerschijf) drie uur op plaatsen waar een parkeerverbod geldt (bijvoorbeeld op de parkeervrije Botermarkt). Toch blijft het streven voldoende plaatsen beschikbaar en ingericht te hebben voor mensen met een rolstoel binnen een loopafstand van 100 meter van hun bestemming.

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.



## 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 drie zones en twee subzones:

- **binnenstad**: het gebied binnen de singels plus het stationsgebied
- subzone: **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
- subzone: **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 parkeervraag 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. CROW geeft richtlijnen voor het aandeel bezoekers per functie.

## 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
- wonen met zorg (serviceflat, aanleunwoning, zorgwoning) [per woning]	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6
- zelfstandige wooneenheden voor geormerkte studentenhuysvesting 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 studentenhuysvesting tot 40 m2 b.v.o. [per eenheid]	0,1	0,1	0,15	0,15	0,2

### Geormerkte studentenhuysvesting

In de tabel met parkeernormen voor woningen wordt gesproken over 'geormerkte studentenhuysvesting'. Onder geormerkte studentenhuysvesting wordt huurwoonruimte verstaan die alleen voor studenten is bestemd. De verhuurde woonruimte moet volgens de huurovereenkomst bestemd zijn voor uitsluitend studenten. De student moet daartoe aan de verhuurder een bewijs van inschrijving aan universiteit, hogeschool of andere onderwijsinstelling overleggen. In de huurovereenkomst moet zijn bepaald dat deze enkele maanden na beëindiging van de studie wordt beëindigd en dat de woonruimte aan een andere student wordt verhuurd (zg. campuscontract).

De initiatiefnemer van de ruimtelijke activiteit, i.c. studentenhuysvesting, moet aan de gemeente verklaren dat de woningen zullen worden gebruikt voor de huysvesting van studenten en dat de woningen worden verhuurd met een campuscontract.

Vervolgens zal in omgevingsvergunningen en bestemmingsplannen de voorwaarde worden opgenomen dat in het gebouw alleen studenten mogen wonen.

Als zelfstandige eenheden voor geormerkte studentenhuysvesting 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 m<sup>2</sup>. 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. Dit geldt niet voor de zone 'binnenstad'. 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 <sup>2</sup> v.v.o.]	3,5	2,5	4	2,5	4
bouwmart, tuincentrum [per 100 m <sup>2</sup> v.v.o.]	1,8	1,8	1,8	1,8	2
kringloopwinkel [per 100 m <sup>2</sup> v.v.o.]	1	1	1	1	1,5
grootschalige, bezoekersextensieve detailhandel (auto's, boten, keukens, e.d.) [per 100 m <sup>2</sup> v.v.o.]	0,6	0,4	0,8	0,6	1,2
grootschalige, bezoekersintensieve detailhandel (groter dan 1500 m <sup>2</sup> v.v.o., zoals consumentenelektronica, woninginrichting, sportartikelen, kleding, huishoudelijke artikelen, voedselgroothandel) [per 100 m <sup>2</sup> v.v.o.]	4	4	4,5	4,5	5,0

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.]	1,4	1	1,6	1,2	1,9
kantoren zonder baliefunctie [per 100 m2 b.v.o.]	1,1	0,8	1,4	1	1,4
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	1,8
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.]	1,4	1	1,4	1,2	1,4
bedrijfsverzamelgebouw [per 100 m2 b.v.o.]	1,1	0,8	1,4	0,8	1,6

### 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 10 kamers]	3	2	4	3	6
pension, bed & breakfast [per kamer]	0,1	0,1	0,2	0,2	0,4



## 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 100 m2 b.v.o.]	3	2	6	5	9
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, fitnesscentrum [per 100 m2 b.v.o.]	1,5	1,3	3	2,8	4
squashhal [per 100 m2 b.v.o.]	1,5	1,3	2,3	2,1	2,6
tennishal [per 100 m2 b.v.o.]	0,4	0,3	0,5	0,4	0,5
bowlingcentrum, biljartcentrum [per baan of tafel]	1	0,8	1	0,8	1
stadion [per zitplaats]	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
zwembad [per 100 m2 opp. bassin]	9	7	10	8	11
manege [per box]	0,5	0,4	0,5	0,4	0,5

## Parkeernormen zorgvoorzieningen

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
ziekenhuis [per 100 m2 b.v.o.]	3	1,1	1,4	1,2	1,6
verpleeg- en verzorgingshuis [per wooneenheid] (incl. personeel)	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7
arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau [per behandelkamer]	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
apotheek [per apotheek]	2	2	2,4	2	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
- voorbereidend beroepsonderwijs dag (VWO, HAVO, VMBO) [per leslokaal]					
- avondonderwijs [per studentplaats en arbeidsplaats]	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8
- basisonderwijs [per leslokaal]					
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 basisscholen, 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.

De volgende normen gelden voor Kiss+Ride in alle zones:

- voor basisscholen 1 parkeerplaats per 100 leerlingen
- voor kinderdagverblijven, crèches, peuterspeelzalen en buitenschoolse opvang: 3 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> b.v.o.

## Parkeernormen overige voorzieningen

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw [per 100m <sup>2</sup> b v o.]	4	3	6	4	7
themapark, pretpark [per ha. netto terrein]	10	10	11	11	12
overdekte speeltuin en speelhal [per 100 m <sup>2</sup> b v o.]	4	3	5	4	6
volkstuin [per 10 tuinen]	1	1	1	1	1
religiegebouw [per zitplaats]	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2
begraafplaats, crematorium [per gelijktijdige begrafenissen en crematie]	30	25	30	25	30

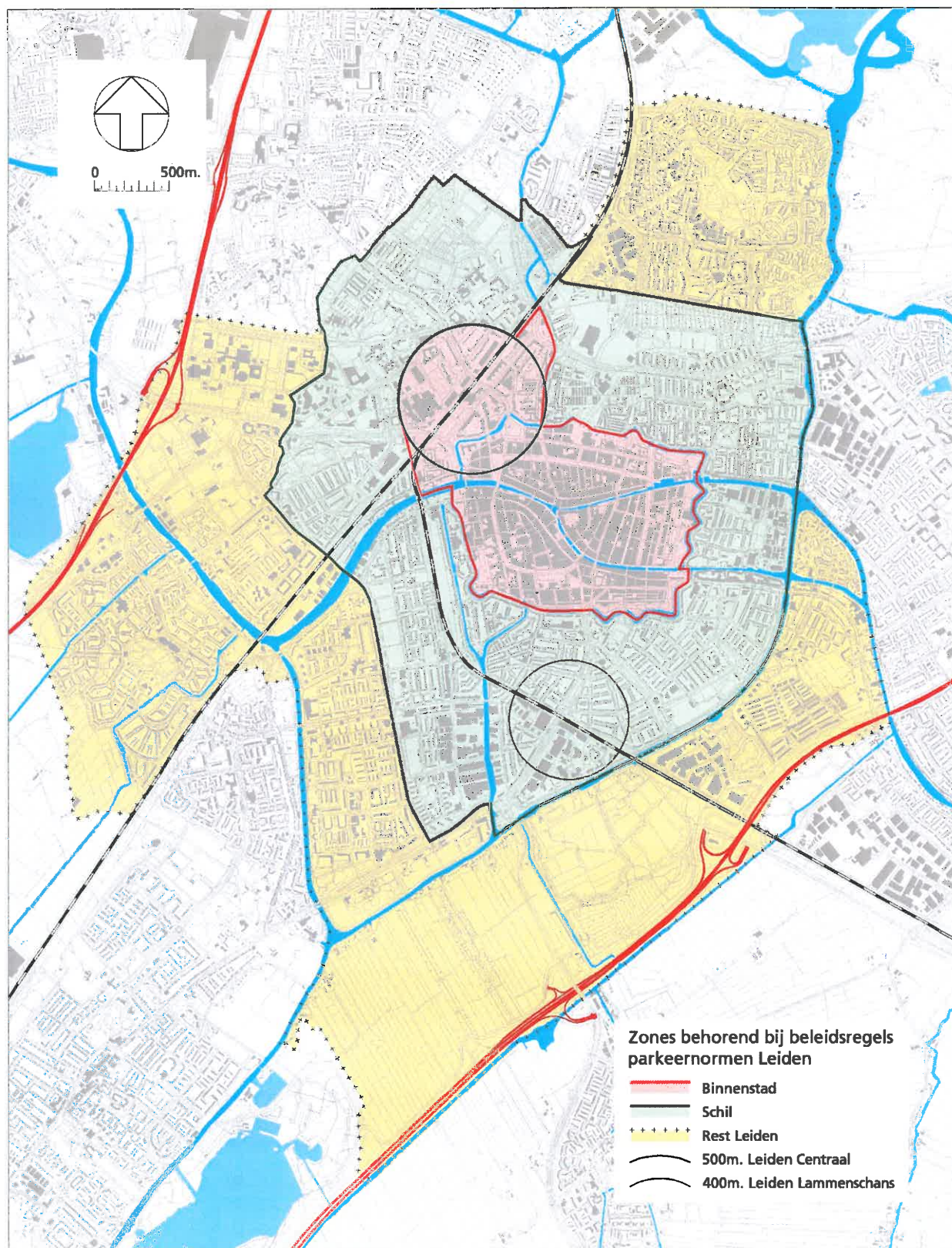
## Aanwezigheidspercentages

Als er sprake is van meerdere functies in een bouwplan of project, dan mag het vereiste aantal parkeerplaatsen berekend worden met de geldende parkeernormen (zie tabellen hierboven) en met de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen (zie toelichting beleidsregel 1).

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	70	100	0	30
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





# Stappen toetsing parkeereis bij bouwplannen

