



Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk



Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk

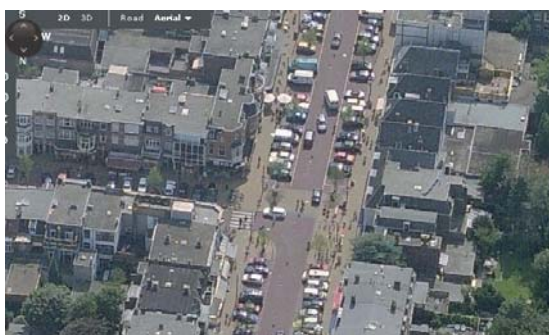
Definitief



Herenstraat 1947



Herenstraat 1967



Herenstraat 2009

Vastgesteld door de gemeenteraad op 8 februari 2011

Gemeente Rijswijk
Afdeling Stad & Samenleving
Sectie ROVM

Auteurs:
Frank de Jong
Marijke van der Lely
Stéphan Suiker

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	1
2.	Hoe worden parkeernormen bepaald ?	4
3.	Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling	5
4.	Uitgangspunten bij het beleid	6
5.	Parkeernormen voor “wonen”	8
6.	Parkeernormen voor “werken/winkelen”	11
7.	Parkeerkencijfers voor “overige functies”	12
8.	Parkeerbalans bij mengfuncties	13
9.	Fietsparkeren	14
10.	Procedures	15

Bijlagen:

Bijlage 1: Gebiedsafbakening centrumgebieden

Bijlage 2: Parkeernormen Wonen en woningwaarden

Bijlage 3: Parkeernormen Werken

1. Aanleiding

In 2000 is de Parkeernota “balans tussen functies” vastgesteld. In de praktijk is gebleken dat de in die nota vastgelegde parkeernormen voor nieuwbouwprojecten op meer dan één manier uitgelegd kunnen worden. Discussies rondom de parkeernormen en de rekenmethodes hebben tot onduidelijkheid kunnen leiden. Bouwplannen zijn vertraagd en zelfs tegengehouden als gevolg hiervan. Bouwaanvragen worden namelijk getoetst aan artikel 2.5.30¹ van de bouwverordening.

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. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

2. De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:

- a. Indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,8 m bij 5,0 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,0 m bedragen;*
- b. Indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte- voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst- ten minste 3,5 m bij 5,0 m bedragen.*

3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

4. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid:

- a. Indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of*
- b. Voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.*

Op grond van deze bepaling moet bij elk bouwplan zijn voorzien in voldoende ruimte voor het stallen van auto's. Of deze bepaling juist wordt toegepast wordt getoetst in bezwaar- en (hoger) beroepsprocedures.

¹ Dit artikel of indien dat het geval is in de toekomst, de vervanger/opvolger van het artikel.

Daarnaast zijn de parkeernormen ruim 9 jaar oud en zijn (landelijke) inzichten en (lokale) omstandigheden gewijzigd. De samenleving verandert. Aan de ene kant is er een toename van het autobezit en dagelijkse files, maar aan de andere kant is een trend waarneembaar van de 'bewuste mobilist' die kiest voor een mix van autogebruik en alternatieven van openbaar vervoer of fiets. In onze regio wordt flink geïnvesteerd in initiatieven die de bewuste keuze stimuleren. In verstedelijkte gebieden (centra) wordt het steeds gebruikelijker dat men niet langer kan verwachten de auto en/of tweede auto voor de eigen voordeur te kunnen parkeren. Om deze redenen dienen de parkeernormen vooruitlopend op de herijking van het parkeerbeleid te worden geactualiseerd.

De komende jaren wordt een fors aantal bestemmingsplannen geactualiseerd en er zijn diverse bouw- en wijzigingsplannen in ontwikkeling. Actuele parkeernormen en een eenduidige interpretatie van de beleidsregels rondom bijvoorbeeld de rekenmethodes zijn een noodzakelijk beleidsinstrument.

Om in de toekomst voldoende parkeergelegenheid te kunnen houden en duidelijkheid te krijgen over de implementatie van de parkeernormen is de "Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk" opgesteld. Deze nota is het toetsingskader voor de komende jaren. Door herziening van de bijlagen bij deze nota kan de komende jaren flexibel worden ingespeeld op bijvoorbeeld maatschappelijke trends of een gewijzigde beleidsvisie.

Samengevat:

De parkeernormen van de gemeente Rijswijk zijn om de volgende redenen aan vernieuwing toe:

1. De parkeernormen zijn ruim 9 jaar oud en intussen zijn (landelijke) inzichten en (lokale) omstandigheden gewijzigd.
2. Centrumgebieden met een hoger aanbod aan openbaar vervoer en fietsvoorzieningen hebben een lagere parkeerbehoefte dan 'buitengebieden'. Differentiatie van parkeernormen is daarom noodzakelijk.
3. De huidige parkeernormen zijn niet eenduidig uit te leggen. Dit leidt tot het vertragen van ontwikkelingen.
4. De procedure voor het gebruik, toetsing en mogelijke afwijking van de normen moet worden verhelderd.
5. De komende jaren wordt een fors aantal bestemmingsplannen geactualiseerd. Om de nieuwe parkeernormen van toepassing te verklaren is de nota parkeernormen nodig.

Deze nota vervangt paragraaf 4.2.5 van de Parkeernota "balans tussen functies" (2000). Om te voorkomen dat in de toekomst bij herziening van indeling van gebieden, vastgestelde woningwaarden of de parkeernormen de gehele nota herzien moet worden, zijn deze onderdelen in aparte bijlagen bij deze nota opgenomen. De overige beleidsonderwerpen uit de Parkeernota "balans tussen functies" blijven ongewijzigd van kracht.

Het gebruik van parkeernormen heeft tot doel een zodanig aantal parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen (of bij uitbreidingen) voor te schrijven, dat de plaatsen voorzien in de vooraf in te schatten parkeervraag. Daarmee moet worden voorkomen dat door aanleg van te weinig parkeerplaatsen een tekort en daarmee parkeeroverlast ontstaat. Tevens voorkomen de normen dat teveel parkeerplaatsen worden aangelegd, waardoor de automobilititeit gestimuleerd wordt en de leefbaarheid nadelig wordt beïnvloed.

De normen zijn alleen van toepassing op (nieuwe) ontwikkelingen waarvoor een bouwvergunning vereist is, zoals nieuwbouwprojecten, uitbreidingen van bestaande bebouwing en functiewijzigingen waarvoor tevens een bouwvergunning is vereist. Bij bestaande situaties (bestaande bebouwing) spelen parkeernormen geen rol: bestaande situaties worden niet getoetst aan de bouwverordening of het bestemmingsplan. Het is niet zo dat wanneer er parkeerproblemen zijn in een bepaald gebied, via een parkeerbalans met nieuwe normen bepaald kan worden dat in het gebied een bepaalde hoeveelheid parkeerplaatsen bijgemaakt moet worden. Wel geeft het een indicatie van een mogelijk tekort aan parkeerplaatsen.

Toelichting: Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een functie nodig zijn bij een bepaalde eenheid: voor woningen bijvoorbeeld kan een norm 1,8 parkeerplaats per woning zijn.

Parkeernormen worden alleen gebruikt voor de berekening van de parkeervraag bij bouwaanvragen voor nieuwe ontwikkelingen of bij functiewijzigingen waarvoor een bouwvergunning of een vrijstellingsprocedure is vereist. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc.

Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort. Volgens de Bouwverordening dient degene die een bouwaanvraag indient, dit aantal parkeerplaatsen in eerste instantie aan te leggen op eigen terrein.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeerverlast voorkomen, en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

2. Hoe worden parkeernormen bepaald ?

Voor het vaststellen van de nieuwe parkeernormen is gebruik gemaakt van landelijke kencijfers van het CROW². Het CROW heeft in september 2008 nieuwe richtlijnen voor parkeernormen uitgebracht in publicatie 182: “Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering”, verder kortheidshalve CROW publicatie Parkeerkencijfers te noemen. Deze richtlijnen zijn landelijk (ook juridisch) geaccepteerd als acceptabel en betrouwbaar. Op basis van deze kencijfers worden middels deze nota de parkeernormen voor de lokale situatie in Rijswijk vastgesteld. Frequentie herijking van de parkeernormen is noodzakelijk om in te kunnen spelen op de veranderende vraag naar parkeerplaatsen en de ontwikkeling daarvan.

Parkeerkencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor ontwerpers om uit te rekenen hoeveel parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening ongeveer nodig zijn. Ze zijn op de praktijk gebaseerd. De parkeernormen die met deze nota worden vastgesteld voor wonen, werken en winkels geven het aantal parkeerplaatsen (bij een bestemming) aan dat bij nieuw- en verbouw moet worden aangelegd. Van deze parkeernorm wordt niet afgeweken tenzij door burgemeester en wethouders, ontheffing verleend wordt.

Voor de overige, minder vaak voorkomende functies zullen de parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 182) worden toegepast. Vanwege de grote verschillen in kenmerken die bij deze functies de toe te passen parkeernorm bepalen, is besloten geen norm vast te stellen. Voorbeelden van deze voorzieningen zijn tuincentra, wijkcentra en grootschalige detailhandel.

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen wordt bepaald op basis van parkeernormen. Daarbij is in het vertalen van de parkeerkentallen naar parkeernormen voor Rijswijk rekening gehouden met:

1. *bereikbaarheidskenmerken van de locatie;*
2. *specifieke kenmerken van de functie;*
3. *mobiliiteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers;*
4. *het gemeentelijk parkeerbeleid.*

Om uitdrukking te geven aan bereikbaarheidskenmerken wordt onderscheid gemaakt naar ligging van de functie in de stad en stedelijkheidsgraad (mate van de dichtheid van de bebouwing, mix van functies en bereikbaarheid). Centrumgebieden kenmerken zich over het algemeen door enerzijds een schaarse ruimte en anderzijds een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, waardoor de parkeervraag lager is dan in perifeer gelegen gebieden. Dit vraagt om differentiatie van de parkeernormen voor verschillende gebieden.

² CROW: nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte

3. Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling

In CROW publicatie Parkeerkencijfers, zijn de parkeerkencijfers opgebouwd naar stedelijkheidsgraad (zoals gehanteerd door het CBS) en gebiedsindeling. De stedelijkheidsgraad van de gemeente en specifiek de locatie bepaald welke parkeerkencijfers of -normen worden toegepast. De gemeente Rijswijk is te categoriseren als 'zeer sterk stedelijk gebied' met een omgevingsadressendichtheid (OAD) van circa 3000 adressen per km².

In Rijswijk was tot nu toe geen gebiedsindeling aangegeven. Voor het parkeren is dit wel wenselijk. Er is voor gekozen om onderscheid te maken tussen drie gebiedstypen, namelijk centrum, bestaand stedelijk gebied en uitleggebieden. Onder het gebied centrum wordt verstaan: de stationsomgeving, In de Boogaard en Oud Rijswijk. Deze gebieden hebben duidelijke winkelconcentraties en een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dit uitleggebiet omvat de nieuwbouwlocatie Rijswijk Zuid. Dit gebied ligt aan de rand van het bestaand stedelijk gebied en vraagt vanuit de ligging en bereikbaarheidskenmerken om een andere parkeernorm. Bovendien is er in deze gebieden de mogelijkheid om voor de flexibiliteit van parkeren ruimte te reserveren voor toekomstige parkeerplaatsen. Daarbij kan worden gedacht aan opvang van de groeiende parkeerbehoefte door autonome groei van het autobezit of kinderrijke wijken, waar het autobezit groeit doordat kinderen als ze ouder worden ook auto gaan rijden. Voor dit gebied geldt dan ook aanvullend op de parkeernorm de eis dat 0,2 parkeerplaats per woning extra wordt gereserveerd in het openbaar gebied, waar in de toekomst mogelijk parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. Dit maakt de wijk toekomstbestendig. Tot die tijd kan deze gereserveerde ruimte worden gebruikt voor andere doeleinden, mits de ruimte eenvoudig is om te bouwen tot parkeergelegenheid.

De overige gebieden worden aangewezen als bestaand stedelijk gebied, waarvoor dezelfde parkeernormen gelden, maar geen aanvullende eisen worden gesteld met het oog op de toekomst.

In **bijlage 1** van deze nota zijn de grenzen van de gebieden aangeduid.

4. Uitgangspunten bij het beleid

Nieuwbouw en herstructurering

De nieuwe parkeernormen gelden alleen voor nieuwbouw- en herstructureringsprojecten in de gemeente Rijswijk. Voor bestaande situaties is het uitgangspunt dat het huidige aantal parkeerplaatsen per functie/gebouw blijft gehandhaafd.

Bij nieuwbouwprojecten wordt in principe alleen de parkeervraag van de nieuwe voorziening gerealiseerd. Wanneer dat wenselijk is én er is ruimte, kan er meer capaciteit door de ontwikkelaar of gemeente Rijswijk worden gerealiseerd om de bestaande parkeerdruk in omliggende straten op te vangen. Dit is echter niet verplicht. Voor de benodigde extra parkeerplaatsen is een onderbouwing op grond van parkeeronderzoek noodzakelijk. Het college neemt een besluit over de aanleg van extra parkeervoorzieningen.

Voorbeeld

In een gebied staan 20 woningen met 28 parkeerplekken. Een deel van de woningen (10 stuks) wordt gesloopt en hier komen nieuwe woningen voor terug. De nieuwbouw komt deels te liggen op de 28 parkeerplekken. Voor de bebouwing die niet gesloopt worden, moeten minimaal 14 plekken gehandhaafd blijven of worden herbouwd. Voor de nieuwbouw dient conform de parkeernormen een vast te stellen aantal parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Combinatie van functies

Op bedrijventerreinen en in woonwijken is de parkeereis vrij eenvoudig te bepalen. Wanneer meerdere functies in het gebied liggen, is het lastiger. Indien meerdere functies worden gerealiseerd dient het gewenste aantal parkeerplaatsen vastgesteld te worden op basis van een parkeerbalans. Hierbij wordt rekening gehouden met dubbelgebruik en aanwezigheid van parkeerders. In hoofdstuk 8 is de parkeerbalansmethode toegelicht.

Definities

De volgende definities zijn van belang bij het vaststellen van de parkeerbehoefte.

- Eigen terrein: het kadastraal perceel of de kadastrale nummers/percelen behorende bij de betreffende functie;
- Directe omgeving: omgeving rond het plangebied, per functie:
 - wonen: circa 100 meter
 - winkelen: circa 600 meter
 - werken: circa 800 meter
 - overige functies: circa 100 meterDeze afstanden zijn gebaseerd op de CROW richtlijnen.
- Aanvrager: initiatiefnemer van de bouw- en ontwikkelingsplannen.
- Openbare ruimte: de ruimte die voor iedereen toegankelijk is. Vanwege dit open karakter, vindt in deze ruimte veel van de dagelijkse activiteiten plaats. Plaatsen die onder de openbare ruimte vallen zijn onder andere straten en pleinen, kortom de ruimte die niet direct aan een bepaalde groep of individu kan worden toegeëigend.
- Parkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een functie nodig zijn bij een bepaalde eenheid.

- Parkeereis: Verplicht aantal parkeerplaatsen dat moet worden aangelegd na berekening van de parkeernorm voor een ontwikkeling. Ingeval meerdere functies in de ontwikkeling zijn opgenomen dient een parkeerbalans te worden opgesteld die de parkeereis bepaald.
- Parkeerbalans: Berekeningsmethode om het dubbelgebruik van parkeerplaatsen mee te wegen bij het berekenen van de parkeereis (zie hoofdstuk 8).
- Voor het openbaar verkeer toegankelijke ruimte: alle wegen of paden als bedoeld in artikel 1 van de Wegenverkeerswet 1994 waarop de verkeersregels van toepassing zijn.
- Hoge Parkeerdruk: Er is sprake van een hoge parkeerdruk wanneer uit onderzoek blijkt dat bij twee achtereenvolgende metingen op de drukste momenten de bezetting van het aantal parkeerplaatsen hoger is dan 85%. De drukste momenten worden bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages van tabel op pagina 13.

Afronding

Parkeernormen worden altijd afgerond naar boven.

5. Parkeernormen voor “wonen”

In dit hoofdstuk worden de parkeernormen voor “wonen” en de toepassing ervan toegelicht.

De parkeervraag bij woningen (zowel koop als huur) wordt bepaald door de bewoners en door hun bezoekers. Uit onderzoek van het CROW blijkt dat de parkeervraag van woningen in hogere prijsklassen hoger is dan bij lagere prijsklassen. Naast onderscheid in ligging wordt bij de functie wonen dus ook onderscheid gemaakt in prijsklasse van de woning. In **bijlage 2** zijn de te hanteren prijsklassen opgenomen. Deze zijn gebaseerd op de prijsklassen van woningen die door Stadsgewest Haaglanden wordt gehanteerd. Huur- en koopprijsgrenzen worden jaarlijks door het Dagelijks Bestuur van het stadsgewest Haaglanden vastgesteld en lopen van 1 januari tot en met 31 december van het betreffende jaar.

In deze tabel zijn ook de te hanteren parkeernormen voor verschillende woningtype/-prijsklasse en per gebied opgenomen. De normen zijn gebaseerd op het autobezit in Rijswijk, stedelijkheidsgraad en ligging. Deze parkeernormen zijn inclusief parkeerruimte voor bezoekers. De parkeernorm voor bezoekers bedraagt 0,3 parkeerplaats per woning. Daarom moet in woongebieden altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte of op de openbare weg worden gerealiseerd.

Voorbeeld

Er worden 10 nieuwe woningen gebouwd buiten het centrumgebied in de dure prijsklasse. Volgens de parkeernorm dienen er derhalve 18 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Hiervan zijn er minimaal 3 openbaar voor bezoekers van alle woningen.

Toepassing parkeernormen bij “wonen”

De vastgestelde parkeernormen worden toegepast bij nieuwbouw en inbreidingsprojecten.

- Nieuwbouw

Parkeren wordt bij nieuwbouwwoningen in de directe omgeving opgevangen. Dit geldt ook voor functiewijziging of toename van het aantal woningen. Het parkeren wordt in beginsel opgelost op eigen terrein. Hier wordt minimaal één parkeerplaats per woning voor aangehouden. De overige parkeerplekken worden gerealiseerd in de openbare ruimte of voor het openbaar verkeer toegankelijk ruimte in de directe omgeving.

Voorbeeld

Woningbouwprogramma: 12 woningen in prijsklasse ‘midden’ in ‘overig’.

*De parkeernorm geeft aan dat hier dan 21 (12*1,7) parkeerplekken gerealiseerd moeten worden. 12 parkeerplekken worden er dan gerealiseerd op eigen terrein en 8,4 (dus 9) in de openbare ruimte of voor het openbaar verkeer toegankelijke ruimte in de directe omgeving.*

- Inbreidingen

Wanneer in een bestaande woonwijk een paar woningen worden afgebroken en hiervoor nieuwe worden herbouwd, is sprake van inbreidingsprojecten. Woningen die op een onbebouwd terrein binnen een woonwijk gebouwd worden, vallen hier ook onder.

Voor de nieuw te bouwen woningen worden de parkeernormen toegepast. Hiervoor geldt wederom dat in beginsel parkeren op eigen terrein wordt opgelost, met een minimum van één parkeerplaats per woning. De overige parkeerplekken worden gerealiseerd in de openbare ruimte of voor het openbaar verkeer toegankelijk ruimte in de directe omgeving.

Wanneer er in de openbare ruimte geen mogelijkheid is om het parkeren voor bezoekers op te vangen, moet in eerste instantie gezocht worden naar plekken op eigen terrein of een gezamenlijke parkeerlocatie, alvorens te zoeken naar parkeercapaciteit in de omliggende straten.

Wanneer uit onderzoek blijkt dat in omliggende straten sprake is van een bezetting van minder dan 85% dan kan ontheffing verleend worden door het college van burgmeester en wethouders. Er zal dan een parkeerbalans opgesteld moeten worden om de effecten voor de directe omgeving in beeld te brengen (zie hoofdstuk 8).

Voorbeeld

Een appartementencomplex met 24 woningen wordt gebouwd, verdeeld over de drie prijsklassen in het centrumgebied. Parkeren vindt plaats onder het appartementencomplex. In totaal moeten er 33 parkeerplaatsen worden gebouwd, waarvan 24 gereserveerd voor de bewoners. De overige 9 plekken kunnen niet in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Deze kunnen wel in de parkeergarage gebouwd worden en dienen dan toegankelijk te zijn voor alle bewoners en bezoekers van de woningen.

Voorbeeld

In een woonwijk worden 5 nieuwe woningen in de dure prijs categorie gebouwd op een braakliggend terrein. De parkeervraag ligt op 10 parkeerplaatsen, waarvan er 5 op eigen terrein worden gerealiseerd. Er is geen ruimte om ook de overige 5 parkeerplaatsen in de directe omgeving te realiseren. Onderzoek moet aantonen of het mogelijk is om de overige 5 plaatsen in de directe omgeving te realiseren. Indien dit niet mogelijk blijkt kan onderzocht worden of ontheffing mogelijk is. Er dient dan voldoende parkeercapaciteit in de directe omgeving beschikbaar te zijn. Dit wordt gedaan aan de hand van een opstellen van een parkeerbalans of uitvoeren van parkeeronderzoek (parkeerdrukmeting).

Parkeren op eigen terrein bij woningen

Privé parkeerplaatsen bij de woning worden in vergelijking met openbare parkeerplaatsen minder efficiënt benut. Daarom worden privé-parkeervoorzieningen op eigen terrein bij het bepalen van de huidige parkeersituatie niet als volledige parkeervoorziening meegerekend bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Geclusterde voorzieningen (b.v. parkeerkelder onder appartementencomplex) met een capaciteit boven de 25 parkeerplaatsen worden wel één op één meegerekend.

Voorbeeld de Strijp

In De Strijp zijn bij de aanleg van de wijk in principe voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeernormen zijn goed toegepast, maar het feitelijk gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein blijft achter bij de verwachtingen, waardoor in de huidige situatie een tekort aan parkeerplaatsen is ontstaan in het openbaar gebied. Dit heeft onder meer te maken met het gebruik van de garages voor andere doeleinden dan parkeren. Het afdwingen van het gebruik van deze parkeergelegenheid voor parkeren is niet mogelijk. Er is (vooraf) geen ruimte gereserveerd voor extra parkeervraag, waardoor in de huidige situatie de afweging moet worden gemaakt of andere functies als groen en speelruimte moeten worden opgeofferd voor de aanleg van extra parkeerplaatsen.

In de tabel staat aangegeven op welke wijze parkeervoorzieningen bij woningen worden meegeteld bij het bepalen van de parkeercapaciteit.

Type parkeerplaats	Voorkeursafmetingen	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	2,5x6,0	1	0,8
Lange oprit zonder garage	2,5x12,0	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	5,0x6,0	2	1,7
Garage zonder oprit	2,5x6,0	1	0,4
Garage met enkele oprit	2,5x6,0 + 2,5x6,0	2	1,0
Garage met lange oprit	2,5x6,0 + 2,5x12,0	3	1,3
Garage met dubbele oprit	2,5x6,0 + 5,0x6,0	3	1,8

(bron: CROW, Publicatie 182, 2008, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering)

Voorbeeld

In een gebied staan 20 woningen met oprit en garage en 8 parkeervakken op openbaar gebied. In theorie zijn er dus 48 parkeerplaatsen. Aangezien opritten en garages nooit volledig worden gebruikt wordt echter de oprit met garage niet als 2 maar als 1 parkeerplaats meegerekend. De aanwezige situatie wordt dus beoordeeld als een situatie met 28 parkeerplaatsen.

Om bovenstaande situatie te kunnen oplossen en om flexibiliteit voor de toekomst te genereren is voor de uitleggebied Rijswijk Zuid een extra parkeeropgave gedefinieerd. Deze extra parkeeropgave wordt bij aanleg van de wijk niet gerealiseerd als parkeerruimte, maar kan als groenvoorziening worden ingericht. In het bestemmingsplan en bij de inrichting van de openbare ruimte wordt wel direct rekening gehouden met toekomstige aanleg van parkeergelegenheid. Er worden dan ook geen bouwwerken en bomen op deze plekken geplaatst.

Wanneer de parkeerdruk in de directe omgeving boven de 85% is gestegen zal de aanleg van parkeergelegenheid op de gereserveerde ruimte worden overwogen. Dit gebeurt in samenspraak met de buurt en na akkoord van het college van burgemeester en wethouders.

Nieuw-voor-oud-regel:

Bij functiewijziging (waarbij het pand blijft staan) kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein, als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager of gelijk is aan de parkeervraag (op basis van de parkeernorm die gold bij de bouwaanvraag) van de oude functie. In dat geval hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe en de bestaande parkeereis (aan de oude functie toe te wijzen plaatsen) op eigen terrein extra worden aangelegd.

Gehandicaptenparkeren

Voor het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen bij gemengde functies op openbare parkeerterreinen en in openbare parkeergarages wordt een percentage van 2% op het totaal aantal beschikbare plaatsen gehanteerd. Bij openbare voorzieningen is er minimaal 1 gehandicaptenparkeerplaats aanwezig.

6. Parkeernormen voor “werken/winkelen”

In dit hoofdstuk worden de parkeernormen voor “werken/winkelen” en de toepassing ervan toegelicht.

Onder de functie “werken” wordt onder andere verstaan: kantoren, bedrijven, winkels. Parkeren geschiedt hier door de medewerkers en bezoekers. Ook bij deze functie is de ligging bepalend voor de parkeernorm. De te hanteren parkeernormen zijn opgenomen in **bijlage 3** van deze nota. In deze parkeernorm is zowel het werknemers als het bezoekers parkeren opgenomen. Het aandeel bezoekers bij verschillende functies is opgenomen in CROW publicatie Parkeerkencijfers.

Toepassing parkeernormen bij “werken/winkelen”

Bij de functie werken kan onderscheid worden gemaakt tussen bedrijven/kantoren en winkelcentra/detailhandel.

De parkeernormen worden toegepast bij nieuwe bebouwing. Bij functieverandering of uitbreiding dient het aantal parkeerplaatsen te worden bepaald op basis van de nieuwe situatie. Deze parkeerplaatsen dienen in beginsel op eigen terrein te worden aangelegd. Eventueel kan op basis van onderzoek en gefundeerde onderbouwing voor het afwijken van de geldende parkeereis ontheffing verleend worden door het college van burgemeester en wethouders.

- **Bedrijven/kantoren**

Op de bedrijventerreinen (kantoren e.d.) dient het parkeren bij nieuwbouw op eigen terrein te worden aangelegd. Dit geldt zowel voor werknemers als bezoekers. Hiervoor gelden de parkeernormen uit het overzicht.

Voor bedrijventerrein Hoornwijk is het parkeerregime van toepassing zoals dat is vastgelegd in de aanvullende verkoopvoorwaarden van het Industrieschap "De Plaspoelpolder" te Rijswijk voor gronden in "Hoornwijk" te Rijswijk (Akte d.d. 21 augustus 1996). Deze voorwaarden gaan uit van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 5 werknemers of 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Een voorwaarde voor de geldende parkeernorm is dat bedrijven een vervoersplan opstellen en in stand houden. Daarin staan maatregelen ten aanzien van bedrijfsvervoer en het bevorderen van carpoolen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer.

- **Winkelcentra/detailhandel**

Bij nieuwbouw van winkelcentra wordt in het parkeren van zowel bezoekers als werknemers voorzien.

7. Parkeerkencijfers voor “overige functies”

Wanneer er andere functies gerealiseerd worden dan opgenomen in bijlage 2 en 3 van deze nota dan wordt CROW publicatie Parkeerkencijfers gebruikt voor het bepalen van het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen. Voor de gebieden Stationsomgeving/In de Bogaard en Oud Rijswijk wordt dan gekeken naar de kencijfers die horen bij de gebiedstypologie ‘centrum’. Voor functies buiten de vastgestelde centrumgebieden (**bijlage 1**) worden de kencijfers die behoren bij de gebiedstypologie ‘rest bebouwde kom’ gehanteerd.

Toepassing van kencijfers bij overige functies

In de CROW publicatie Parkeerkencijfers wordt onderscheid gemaakt tussen minimum en maximum kencijfers. Het gebruik van deze kencijfers wordt gerelateerd aan de parkeerdruk in de directe omgeving (zie “hoe worden parkeernormen bepaald?”). De minimumnorm moet in elk geval gerealiseerd worden. Wanneer in de directe omgeving sprake is van een hoge parkeerdruk moet het maximale parkeerkental als parkeernorm worden gehanteerd en gerealiseerd.

Wanneer voor een bepaalde functie in deze nota geen parkeernorm genoemd is, geldt de parkeernorm uit de nieuwste CROW publicatie Parkeerkencijfers. Biedt dit ook geen uitkomst, dan zal op basis van ervaringen elders of volgens gezond verstand een eis gesteld worden door burgemeester en wethouders.

Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten ontheffing te verlenen op de gemeentelijke parkeereis. Als op de drukste momenten de parkeerdruk in de directe omgeving minder is dan 85% kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden verminderd. De aanvrager moet aantonen dat de parkeerdruk in de directe omgeving minder is dan 85% en na realisatie van de parkeervoorzieningen niet hoger wordt. Hij dient dit aan te tonen met een onderzoek, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau. Het onderzoek moet bestaan uit tellingen, uitgevoerd op twee tijdstippen, die op basis van de functies van de voorzieningen en de dag in de week als drukste momenten gelden. Bij twijfel over het drukste moment dient dit te worden bepaald met een berekening van de functies en aanwezigheidspercentages van pagina 13. Het college van burgemeester en wethouders besluit over het voorstel.

8. Parkeerbalans bij mengfuncties

Het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen dat moet worden gerealiseerd bij een combinatie van meerdere functies in een bouwplan gebeurt aan de hand van een parkeerbalans. De aanvrager dient een parkeerbalans op te stellen. Rijswijk hanteert daarbij het volgende stappenplan.

- 1) Bepalen bouwprogramma
- 2) Berekenen parkeervraag per functie (parkeernorm/parkeerkencijfer x programma)
- 3) Aanwezigheidspercentages: Aan de hand van de aanwezigheidspercentages wordt bepaald wat de parkeervraag is op een aantal momenten met behulp van onderstaande aanwezigheidspercentages.

	Werkdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag
Wonen	50%	60%	90%	100%	60%	60%	70%
Kantoren/bedrijven	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Sociaal Cultureel	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Sociaal Medisch	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%
Café	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Bioscoop/theater	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
Sport	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%

(bron: CROW, Publicatie 182, 2008, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering)

- 4) Bepalen parkeervraag op het drukste moment
- 5) Bepalen definitieve parkeereis (parkeerplaatsen op eigen terrein en in openbare/voor openbaar verkeer toegankelijke ruimte)
- 6) Toets parkeereis met de plannen voor ontwikkeling.
- 7) Eventueel voorstel voor afwijking van de parkeereis
- 8) Voostel voor burgemeester en wethouders van Rijswijk*

* Het is aan te raden in een vroeg stadium met de gemeente in overleg te treden over het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij ontwikkelingen.

9. Fietsparkeren

Bij nieuwbouw, verbouw of herstructureringsprojecten van zowel woningen, bedrijven en voorzieningen dient rekening te worden gehouden met stallingsruimte voor fietsen. Daarbij dient tabel 36 uit de CROW publicatie 230, “Ontwerpwijzer Fietsverkeer” als uitgangspunt genomen te worden.

10. Procedures

De parkeernormen geven een nadere uitwerking van de vereisten uit de bouwverordening. Het betreft artikel 2.5.30 uit de bouwverordening. Hierin is de rol van het college van burgemeesters en wethouders aangegeven.

De aanvrager van een bouwvergunning dient voldoende parkeergelegenheid aan te leggen om de parkeerbehoefte op te vangen. De parkeernormen zoals opgenomen in de bijlage van deze nota zijn van toepassing. Daarbij geldt tevens dat de parkeergelegenheid niet 'overbemeten' mag zijn. Dit betekent dat de afmetingen geschikt moeten zijn om een auto te parkeren, maar niet te groot, zodat de ruimte voor andere functies wordt benut. Hierbij spelen aspecten van stedenbouwkundige, verkeerskundige en milieutechnische aard een doorslaggevende rol. Ook bij functiewijziging, bijvoorbeeld wanneer een woning gebruikt gaat worden als kantoor, dient voldaan te worden aan de eisen uit de bouwverordening ten aanzien van parkeren.

Wanneer bij bouwplannen wordt voldaan aan de parkeernormen en daarmee de parkeereis duidelijk is, dient bij de bouwaanvraag de schriftelijke vastlegging van het aantal te realiseren parkeerplaatsen te worden aangegeven.

Indien de wens bestaat af te wijken van de parkeernormen (naar boven of beneden), of geen overeenstemming bestaat over de toe te passen parkeernormen dient een voorstel voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen en een onderbouwing voor het afwijken van de parkeernormen te worden opgesteld. Vervolgens beslist het college van burgemeester en wethouders ingevolge art. 2.5.30 lid 4 Bouwverordening over de bouwaanvraag.

Wanneer in de toekomst blijkt dat aanpassingen en/of aanvullingen gewenst zijn, is het mogelijk de parkeernormen te herzien. In dit geval dienen de bijlagen van deze nota opnieuw te worden vastgesteld door de raad van de Gemeente Rijswijk. Tenminste eens in de vijf jaar wordt onderzocht of het gewenst is de parkeernormen te actualiseren.

Afkoopregeling

Aan het verlenen van ontheffing op de parkeereis kan een financiële voorwaarde worden gesteld. Het college onderzoekt de komende tijd de mogelijkheid en de randvoorwaarden voor het instellen van een financiële regeling voor de volgende gevallen:

1. Benutting bestaande parkeerplaatsen behorend tot het openbaar aanbod.
2. De gemeente draagt zorg voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen, welke door de initiatiefnemer niet op eigen terrein (kunnen) worden gerealiseerd.
3. Aanleg van meer parkeerplaatsen dan de parkeereis toestaat.

BIJLAGEN

Behorende bij de “Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk”

Bijlage 1: Gebiedsafbakening

Behorende bij de “Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk”

Binnen Rijswijk zijn drie gebiedstypen gedefinieerd. Het gaat om het centrumgebied, bestaand stedelijk gebied en uitleggegebied. De centrumgebieden en het uitleggegebied zijn in onderstaande kaarten afgebakend. De overige gebieden behoren tot het bestaand stedelijk gebied.

Centrumgebieden

In de Bogaard

Het gebied stationsomgeving/In de Bogaard omvat het gebied gelegen tussen de Generaal Spoorlaan, de as van de Huis te Landelaan, de as van de Sir Winston Churchilllaan, het Generaal Eisenhowerplein, de Klaroenstraat, de as van de Admiraal Helfrichsingel, de as van de Prinses Beatrixlaan, de as van de Sir Winston Churchilllaan, de oostzijde van de Prinses Margrietsingel, de zuidzijde van de Prinses Irenelaan en de as van de Minister van de Tempellaan. In dit gebied liggen winkels en openbaar vervoervoorzieningen (tram 17, verschillende buslijnen, NS-station Rijswijk) binnen een straal van 500 meter van de woningen.



Figuur 1: afbakening stationsomgeving/In de Bogaard

Oud Rijswijk

Oud Rijswijk kenmerkt zich als een gebied waar voorzieningen in de directe omgeving van de woningen liggen. In de omgeving liggen openbaar vervoervoorzieningen die rechtstreekse verbindingen hebben met NS stations in Den Haag, Rijswijk en Voorburg. Het gebied wordt begrensd door: de gemeentegrens met Den Haag, de as van de Haagweg, de as van de Lindelaan, de as van de Rembrandtkade, het Ruysdaelplein, de as van de Steenlaan.



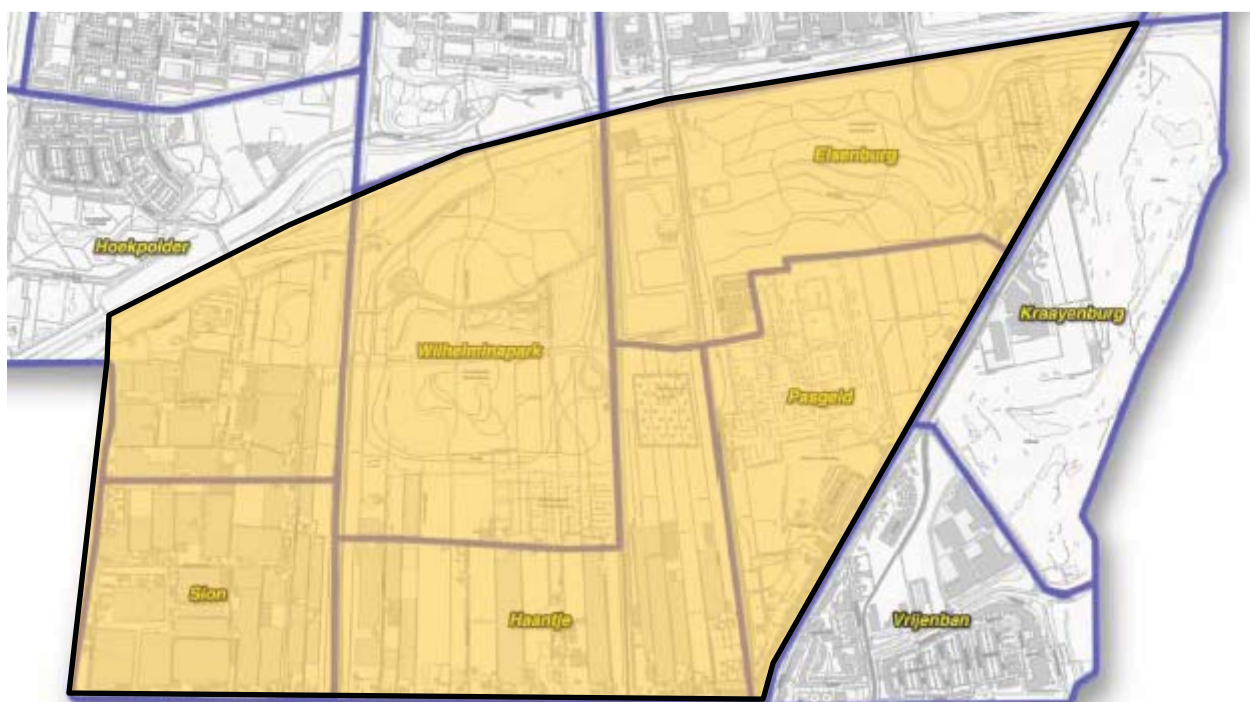
Figuur 2: afbakening Oud Rijswijk

Uitleggebied

Tot het uitleggebied behoort Rijswijk Zuid. Deze locatie is als volgt afgebakend.

Rijswijk Zuid

Deze nieuwbouwlocatie Rijswijk Zuid wordt afgebakend door de A4 aan de noordzijde, de Vliet, de gemeentegrens met Delft en de gemeentegrens met Midden Delfland.



Figuur 3: afbakening Rijswijk Zuid

Bijlage 2: Parkeernormen Wonen en woningwaarden

Behorende bij de “Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk”

Deze bijlage bevat de relevante parkeernormen voor woonfuncties in Rijswijk. De wijze waarop deze parkeernormen gehanteerd worden staat beschreven in de Nota parkeernormen Gemeente Rijswijk waar deze bijlage bij hoort.

In de parkeernormen voor wonen wordt onderscheid gemaakt naar woningen in 3 prijsklassen: duur, midden, goedkoop. In deze bijlage zijn de voor Rijswijk te hanteren prijsklassen opgenomen. Huur- en koopprijsgrenzen zijn gebaseerd op de woningcategorieën uit de regionale woonvisie en worden jaarlijks geïndexeerd. De looptijd is vanaf 1 juli van het betreffende jaar tot en met 30 juni van het erop volgende jaar. Vaststelling geschiedt door het dagelijks bestuur van het stadsgewest Haaglanden. De prijsklassen worden niet jaarlijks geïndexeerd, maar bij herziening van de parkeernormen opnieuw bepaald aan de hand van de dan geldende huur- en koopprijsgrenzen van de regionale woonvisie.

Indien onduidelijkheid bestaat over de waarde en de toe te passen parkeernorm zal het college van burgemeester en wethouders gevraagd worden een besluit te nemen over de toe te passen parkeernorm.

Parkeernormen wonen:

Functie	Centrum	Bestaand stedelijk gebied	Uitleggebied Rijswijk Zuid
Huurwoningen			
Goedkoop (< € 357,-)*	1,2	1,5	1,7**
Midden (€ 357,00 - € 940,-)*	1,4	1,7	1,9**
Duur (> € 940,-)*	1,5	1,8	2,0**
Koopwoningen			
Goedkoop (< € 185.000,-)*	1,2	1,5	1,7**
Midden (€ 185.000,- tot € 272.000,-)*	1,4	1,7	1,9**
Duur (> € 272.000,-)*	1,5	1,8	2,0**

* Stand van zaken 1 juli 2010

** Deze parkeernorm is exclusief de benodigde reservecapaciteit van 0,2 per woning.

Fietsparkeren

Bij nieuwbouw, verbouw of herstructureringsprojecten van zowel woningen, bedrijven en voorzieningen dient rekening te worden gehouden met stallingsruimte voor fietsen. Daarbij dient tabel 36 uit de CROW publicatie 230, “Ontwerpwijzer Fietsverkeer” als uitgangspunt genomen te worden.

Bijlage 3: Parkeernormen Werken/Winkelen

Behorende bij de “Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk”

Deze bijlage bevat de relevante parkeernormen voor werkfuncties in Rijswijk. De wijze waarop deze parkeernormen gehanteerd worden staat beschreven in de Nota parkeernormen Gemeente Rijswijk waar deze bijlage bij hoort.

Functie	Centrum	Overig
Kantoren	1,0 per 100 m2 BVO	1,5 per 100 m2 BVO
Commerciële dienstverlening	1,7 per 100 m2 BVO	2,5 per 100 m2 BVO
Bedrijven (arbeidsextensieve, bezoekers extensieve bedrijven, o.a. loods, opslag)	0,3 per 100 m2 BVO	0,5 per 100 m2 BVO
Bedrijven (arbeidsintensieve, bezoekers extensieve bedrijven, o.a. garages, werkplaats)	1,0 per 100 m2 BVO	1,5 per 100m2 BVO
Bedrijven (arbeidsextensieve, bezoekers intensieve bedrijven, o.a. showrooms)	0,5 p per 100 m2 BVO	0,7 per 100 m2 BVO
Detailhandel Oud Rijswijk	2,1 per 100m2 BVO + 1,0 per 4 werknemers	-
Detailhandel stationsomgeving	4,0 per 100 m2 BVO	-
Detailhandel overig	-	3,0 per 100m2 BVO
Buurtwinkels	-	2,0 per 100 m2 BVO
Supermarkt	4,0 per 100 m2 BVO	4,5 per 100 m2 BVO

- voor businesspark Hoornwijck blijft conform de afspraken met de regio de parkeernorm van 1 pp per 125 m² gelden (0,8 per 100m2),
- voor businesspark Plaspoelpolder ontstaat concreet een lichte verruiming (0,8 per 100 m2 wordt 1,5 per 100m2) voor *maximaal* op eigen terrein te realiseren parkeerruimte, inclusief bezoekersparkeerplaatsen.



De gemeenteraad van Rijswijk,
bijeën in openbare vergadering op 8 februari 2011
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders
d.d. 30 november 2010, nr. 11-001;

BESLUIT:

- de *"Nota Parkeernormen Rijswijk 2010"* vast te stellen en in werking te laten treden op de dag volgend op de bekendmaking;
- de bijlagen 1,2,3,4 behorende bij de *"Nota Parkeernormen Rijswijk 2010"* vast te stellen en in werking te laten treden op de dag volgend op de bekendmaking;
- paragraaf 4.2.5 van *Parkeernota "balans tussen functies" (2000)* buiten werking te verklaren op de dag volgend op de bekendmaking;
- te bepalen dat op aanvragen die zijn ingediend voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit, de paragraaf 4.2.5 van *Parkeernota "balans tussen functies" (2000)* van toepassing blijft,

Aldus besloten door de Raad van de Gemeente Rijswijk, in zijn openbare vergadering van 8 februari 2011.

de griffier,

A stylized blue ink signature of mr. P.A. Vink.

mr. P.A. Vink

de voorzitter,

A stylized blue ink signature of mw. G.W. van der Wel-Markerink.

mw. G.W. van der Wel-Markerink