

Nota Parkeernormen

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



**Gemeente Leidschendam-Voorburg
Vastgesteld: 6 november 2012**

Inhoudsopgave

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

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding

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

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

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

1.2 Trends

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

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

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

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

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

1.3 Doelstelling

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

1.4 Uitgangspunten

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

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

1.5 Leeswijzer

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

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

Hoofdstuk 2. Regels parkeertoets

2.1 Basis parkeernormen

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

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

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

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

2.2 Gebiedsindeling

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

2.3 Stedelijkheidsgraad

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

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

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

2.4 Verdeling gebieden binnen Leidschendam-Voorburg

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

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

- Centrum
- Schil centrum
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

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

2.5 Parkeernormen

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

2.5.1 Beroep aan huis en bedrijf aan huis

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

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

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

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

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

2.5.2 Supermarkt

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

2.5.3 Winkelgebieden

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

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

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

Tabel 1: Categorisering parkeernormen voor winkelgebieden

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

2.5.4. Aanvraag of uitbreiding terrassen bij horecagelegenheden

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

2.5.5. Leegstand huidige functie bij functiewijziging

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

2.5.6 Senioren(woningen)

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

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

2.5.7 Gehandicaptenparkeerplaatsen

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

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

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

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

2.5.8 Parkeereis

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

2.5.9 Dubbelgebruik

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

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

2.5.10 Openbaar/niet openbaar

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

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

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

2.5.11 Parkeren bij woningen op eigen erf

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

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

2.5.12 Parkeren op eigen terrein

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

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

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

2.5.13 Parkeren bij reconstructie van gebied(en)

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

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

2.6 Maatvoering parkeerplaats

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

2.7 Acceptabele loopafstanden

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

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

Tabel 2: Acceptabele loopafstanden

2.8 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen

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

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

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

Tabel 3: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

2.9 Afronding

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

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

2.10 Vrijstellingsmogelijkheden en flexibiliteitsregels

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

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

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

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

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

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

2.11 Beoordeling en mogelijke ontheffing of reductie van de gemeentelijke parkeereis

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

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

2.12 Voorbeelden berekening parkeereis en parkeerbalans

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

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

2.13 Fietsparkeren

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

Hoofdstuk 3. Juridisch kader

3.1 Parkeertoets Nota Parkeernormen

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

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

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

3.2 Juridische grondslag parkeertoets

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

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

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

3.3 Parkeertoets bij strijdigheid bestemmingsplan

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

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

3.4 Hardheidsclausule

Na vaststelling van de 'Nota parkeernormen' zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige plannen en projecten. Uitzondering hierop vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan parkeernormen opgenomen zijn.

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de Nota parkeernormen indien strikte toepassing van de nota leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd.

De dringende redenen/noodzaak om van deze hardheidsclausule gebruik te kunnen maken dient te zijn aangetoond.

Hoofdstuk 4. Slotbepalingen

4.1 Inwerkingtreding

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

4.2 Citeertitel

Deze nota kan worden aangehaald als Nota parkeernormen 2012.

4.3 Overgangssituatie

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

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

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