gemeente
TEYLINGEN

Postbus 149
2215 ZJ Teylingen
T 14 0252
gemeente@teylingen.nl

Gemeente Teylingen

Nota Parkeernormen 2024

Datum: 11 juni 2024

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1. Waarom een Nota Parkeernormen? 3
1.2. Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen? 3
1.3. Opzet van de Nota Parkeernormen 3
2. Juridisch kader 4
2.1 Omgevingswet 4
2.2 Omgevingsplan (art. 2.4 Ow) 4
2.3 Intake- en Omgevingstafel 5
2.4 Overgangsregeling 5
3. Achtergrond parkeernormering 6
3.1 CROW en daadwerkelijk autobezit als basis 6
3.2 Stedelijkheidsgraad 7
3.3 Autobezit, autogebruik en fietsgebruik 9
3.4 Gebiedsindeling 9
4. Parkeernormen auto 14
4.2 Woonfuncties 14
4.3 Niet-woonfuncties 16
5. Parkeernormen fiets 17
5.1 Woonfuncties 17
5.2 Niet-woonfuncties 18
6. Toepassingskader 19
6.1. Berekening parkeerbehoefte auto en fiets 19
6.2. Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod 22
6.3. Afwijkingsmogelijkheden 26
6.4. Indienen vergunningaanvraag 28
6.5. Toetsing aanvraag en vastleggen afspraken 29
Bijlage A. Analyse passende parkeernorm Hillegom, Lisse en Teylingen 30
Bijlage B. Lijst met parkeernormen (auto) 34
Bijlage C. Aanwezigheidspercentages 38
Bijlage D. Kwaliteitseisen stallingen fiets en scooter 39

1. Inleiding

De Nota Parkeernormen van de gemeente Teylingen is opgesteld als uitwerking van het nieuwe parkeerbeleidsplan van de gemeente. Deze nota beoogt het vastleggen van de parkeernormen van Teylingen en het bepalen van een transparant en eenduidig toepassingskader.

1.1. Waarom een Nota Parkeernormen?

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. In deze Nota Parkeernormen Teylingen 2024 is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Teylingen. De belangrijkste principes hierbij zijn:

- parkeerplaatsen voor auto en fiets worden in principe binnen het plangebied gerealiseerd (bij kleine ontwikkelingen op de plot);
- bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- bij ontwikkelingen met verschillende type functies kan, onder de voorwaarde dat het parkeeraanbod afwisselend door verschillende doelgroepen te gebruiken is, per saldo worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is;
- parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn.

1.2. Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?

De Nota Parkeernormen vervangt de huidige Parkeernota Teylingen 2014. Er behoefte om deze Parkeernota in combinatie met het nieuwe parkeerbeleid te actualiseren. Zo is de categorisering in woontypen gedifferentieerd en is er de wens om, in lijn met de provinciale richtlijn, de autoparkeernormen voor woningen af te stemmen op het daadwerkelijke autobezit in Teylingen.

Daarnaast is het ook van belang rekening te houden met nieuwe ontwikkelingen die effect kunnen hebben op de parkeerbehoefte, zoals een verandering in het bezit en gebruik van auto's en fietsen en de opkomst van elektrisch aangedreven voertuigen en deelmobiliteit. In de voorliggende nieuwe Nota Parkeernormen Teylingen 2024 wordt op deze ontwikkelingen ingespeeld, om zo parkeeroverlast en een toenemende druk op de openbare ruimte als gevolg van een ontwikkeling te voorkomen. Deze Nota Parkeernormen Teylingen 2024 vervangt het parkeernormenbeleid uit 2014.

1.3. Opzet van de Nota Parkeernormen

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het juridisch kader en hoofdstuk 3 bevat de achtergrond van de parkeernormering, waarna in hoofdstuk 4 de parkeernormen voor de auto worden toegelicht en in hoofdstuk 5 de parkeernormen voor de fiets. Het toepassingskader worden toegelicht in hoofdstuk 6, waarin ook wordt ingegaan op het indienen van een vergunningaanvraag, het toetsen door de gemeente en het vastleggen van afspraken.

2. Juridisch kader

Sinds 1 juli 2018 zijn parkeernormen ofwel rechtstreeks in de bestemmingsplannen opgenomen ofwel als beleidsregel gekoppeld aan de regels in het bestemmingsplan. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 wordt deze Nota Parkeernormen als dynamische verwijzing aan het Omgevingsplan van rechtswege gekoppeld. Initiatieven waarvoor een omgevingsvergunning wordt gevraagd, moeten altijd worden getoetst aan de meest actuele versie van de beleidsregel, deze Nota Parkeernomen.

2.1 Omgevingswet

De Omgevingswet is meer dan één wet, het is een stelsel van verschillende wetten en regels. Een paar wetsartikelen maken duidelijk wat de kern van de Omgevingswet is. Volgens artikel 1.2 gaat de wet over de fysieke leefomgeving en over activiteiten die gevolgen (kunnen) hebben voor de fysieke leefomgeving. Artikel 1.3 zegt dat de Omgevingswet is gericht op het in onderlinge samenhang:

1. bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit, en
2. doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.

De indeling van de fysieke ruimte gaat van de huidige toelatingsplanologie naar uitnodigingsplanologie. Dat houdt in dat het "nee, tenzij je aan de vergunningvereisten voldoet" plaatsmaakt voor " ja, maar dan graag met oog voor de omgevingskwaliteiten die we belangrijk vinden".

2.2 Omgevingsplan (art. 2.4 Ow)

Het Omgevingsplan is een integraal geheel aan regels dat alle aspecten van de fysieke leefomgeving omvat die de gemeente stelt binnen haar gehele grondgebied. Met andere woorden: de inhoud van lokale verordeningen op het gebied van de fysieke leefomgeving zoals deze nu zijn vastgelegd in bijvoorbeeld de algemene plaatselijke verordeningen (APV's), kapverordeningen, ligplaatsverordeningen en reclameverordeningen. De bedoeling is dat gemeenten in het Omgevingsplan invulling geven aan de maatschappelijke opgaven uit de gemeentelijke Omgevingsvisie.

In het Omgevingsplan staat welke functies aan welke locaties worden toebedeeld en welke activiteiten zijn toegestaan. In het omgevingsplan formuleert de gemeente haar planregels, waarna initiatiefnemers binnen deze regels aan de hand van hun eigen ideeën over de invulling van de functies, hun eigen plannen kunnen ontwikkelen. Deze planregels worden 'open normen' genoemd.

2.3 Intake- en Omgevingstafel

De gemeente Teylingen werkt met een intake- en omgevingstafel. Initiatieven die niet passen in het Omgevingsplan worden eerst beoordeeld aan de intaketafel. Is het een wenselijke ontwikkeling die oog heeft voor de omgevingskwaliteiten en bijdraagt aan de doelen uit de Omgevingsvisie? Wil de gemeente er medewerking aan verlenen, dan krijgt de initiatiefnemer een positieve reactie en wordt een afspraak aan de omgevingstafel gepland.

Aan de omgevingstafel zitten alle verschillende beleidsafdelingen en experts om te beoordelen óf en hoe het initiatief bijdraagt aan hun doelen. Er vindt een integrale afweging plaats en daarna ontvangt de initiatiefnemer een 'vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit' (omgevingsvergunning) of er wordt een 'buitenplanse omgevingsvergunning' (BOPA) verstrekt.

2.4 Overgangsregeling

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bouwinitiatieven die op het moment van publicatie van de eerste versie van deze Nota Parkeernormen bij de gemeente bekend waren, nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen. Met bekende bouwinitiatieven wordt bedoeld initiatieven waarvoor de aanvraag omgevingsvergunning is ingediend, initiatieven waarvoor een (intentie/anterieure) overeenkomst is gesloten voor ruimtelijke planontwikkeling en initiatieven die reeds aan een omgevingstafel zijn besproken.

3. Achtergrond parkeernormering

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Teylingen verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie en de kenmerken van deze locatie.

3.1 CROW en daadwerkelijk autobezit als basis

De parkeernormen in Parkeernota Teylingen 2014 zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. In de parkeerkencijfers wordt geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen, alleen bij de parkeerkencijfers voor woningen is met een autonome groei in het autobezit van circa 10% rekening gehouden.

In deze nota wordt *voor woonfuncties* afgeweken van het uitgangspunt dat de autoparkeernormen worden gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW. Uit actuele cijfers[1] over het daadwerkelijke autobezit blijkt namelijk onder meer dat:

- het autobezit bij sociale huurwoningen substantieel lager is dan bij koop- en vrije sector huurwoningen;
- de woninggrootte bepalend is voor het autobezit per woning;
- het autobezit bij grondgebonden woningen substantieel hoger is dan bij appartementen.

Uit deze actuele cijfers over het daadwerkelijke autobezit blijkt tevens dat het type grondgebonden woning (vrijstaand, 2-onder-1-kap, rijwoning) of de woningwaarde minder bepalende factoren zijn voor het autobezit per woning. In de CROW-parkeerkencijfers is dit juist de grondslag. Voor woonfuncties is de autoparkeernorm daarom gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Teylingen en niet op de CROW-parkeerkencijfers.

Voor niet-woonfuncties blijven de autoparkeernormen gebaseerd op CROW. De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 381), passend bij de stedelijkheidsklasse 'sterk stedelijk'.[2] Wanneer CROW haar parkeerkencijfers actualiseert, zal de gemeente Teylingen deze voor niet-woonfuncties overnemen.

De fietsparkeernormen zijn eveneens gebaseerd op de CROW-parkeerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2019). Wanneer CROW haar fietsparkeerkencijfers actualiseert, zal de gemeente Teylingen deze overnemen.

---

1 Niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen (oktober 2022).

2 In paragraaf 3.2 wordt toegelicht waarom de parkeerkencijfers voor deze stedelijkheidsklasse als basis worden gehanteerd.

De parkeerkencijfers van CROW geven een bandbreedte weer. Op basis van het autobezit, het autogebruik en het fietsgebruik kiest de gemeente Teylingen voor het gemiddelde van die bandbreedte als parkeernorm.[3]

Minimumwaardes

Met behulp van de parkeernormen wordt het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen berekend. Wanneer de initiatiefnemer ervoor kiest om meer parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren, is dit mogelijk.

3.2 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente blijkt van invloed te zijn op het autobezit en autogebruik in die gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

stedelijkheidsgraad	aantal adressen per km²
1 (zeer sterk stedelijk)	meer dan 2500
2 (sterk stedelijk)	1500 – 2500
3 (matig stedelijk)	1000 – 1500
4 (weinig stedelijk)	500 – 1000
5 (niet stedelijk)	minder dan 500

Tabel 3.1. Stedelijkheidsgraad (CBS)

In 2022 kent de gemeente Teylingen een gemiddelde dichtheid in Voorhout van 1.503 adressen per vierkante kilometer en 1.729 adressen per vierkante kilometer in Sassenheim. Deze twee kernen zijn daarmee sterk stedelijk. Warmond heeft 858 adressen per vierkante kilometer en is daarmee weinig stedelijk. Echter het gemiddelde autobezit in Warmond (zie paragraaf 3.3) blijkt passend te zijn bij een sterk stedelijke gemeente. Om die reden worden ook de parkeernormen voor Warmond gebaseerd op de parkeerkencijfers voor sterk stedelijke gemeenten, net als de parkeernormen voor Voorhout en Sassenheim. De verdeling van stedelijkheidsgraden in en binnen Teylingen zijn opgenomen in tabel 3.2.

[3] In paragraaf 3.3 wordt op basis van het auto- en fietsgebruik toegelicht waarom het gemiddelde parkeerkencijfer passend is.

	omgevingsadressendichtheid (per km²)	stedelijkheidsgraad
Teylingen (gemeente)	1.410	3 (matig)
Voorhout (kern)	1.503	2 (sterk)
Voorhout Oude Dorp	1.378	3 (matig)
Voorhout Oosthout	1.686	2 (sterk)
Voorhout Hooghkamer	1.341	3 (matig)
Voorhout Buiten	498	5 (niet)
Sassenheim (kern)	1.729	2 (sterk)
Sassenheim Midden	1.650	2 (sterk)
Sassenheim Oost	1.793	2 (sterk)
Sassenheim Zuid	465	5 (niet)
Sassenheim West	1.720	2 (sterk)
Sassenheim Buiten	544	4 (weinig)
Warmond (kern)	858	4 (weinig)
Warmond Buiten	218	5 (niet)

Tabel 3.2. Stedelijkheidsgraad van wijken in Teylingen

Om recht te doen aan deze verdeling van stedelijkheidsgraden binnen de gemeente worden binnen de gemeente Teylingen voor verschillende gebieden verschillende parkeernormen gehanteerd. Hier wordt in paragraaf 3.4 op ingegaan.

3.3 Autobezit, autogebruik en fietsgebruik

Om de stedelijkheidsgraad van de gemeente Teylingen te bevestigen, is ook een analyse uitgevoerd naar het autobezit en het auto- en fietsgebruik binnen de gemeente Teylingen. Het autobezit is geanalyseerd op basis van CBS-gegevens. Het auto- en fietsgebruik is onderzocht op basis van een analyse van de data uit het ODiN (Onderweg in Nederland).

Autobezit

Het gemiddelde autobezit in Voorhout bedraagt in 2022 1,19[4] personenauto's per huishouden, voor Sassenheim is dit 1,07 en voor Warmond is dit 1,08 personenauto's per huishouden. Het gemiddelde autobezit in 2022[5] binnen 'sterk stedelijke' gemeentes ligt gemiddeld op 1,15 personenauto's per huishouden. Het autobezit in de drie kernen komt daarmee redelijk overeen met het gemiddelde autobezit voor een 'sterk stedelijke' kern.

Auto- en fietsgebruik

Het auto- en fietsgebruik is geanalyseerd op basis van ODiN[6] data. Het autogebruik in Teylingen[7] past bij het gemiddelde autogebruik van een sterk stedelijke gemeente: 22% van het aantal verplaatsingen binnen Teylingen en 51% van de overige verplaatsingen wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder). Voor zowel de verplaatsingen die de gemeentegrenzen overschrijden als voor de verplaatsingen binnen Teylingen wordt net zo vaak de auto gepakt als gemiddeld in alle sterk stedelijk gebieden (26% binnen de gemeentegrenzen en 55% overige verplaatsingen).

Binnen de gemeentegrenzen wordt naast de auto ook vaak de fiets gepakt. In totaal wordt 46% van het aantal verplaatsingen binnen de gemeente Teylingen uitgevoerd met een fiets (elektrisch en niet-elektrisch). Dit is vergelijkbaar met andere sterk stedelijke gemeenten. Voor de overige verplaatsingen (buiten de gemeente) overheerst toch met name de auto en neemt het gebruik van de fiets af. In totaal wordt 20% van de overige verplaatsingen uitgevoerd met de fiets. Dit is hoger dan het gemiddelde van alle sterk stedelijke gemeenten (10%). Dit kan worden verklaard door de nabijheid van Leiden en de grote verkeersdrukte op het wegennet.

3.4 Gebiedsindeling

De locatie van een functie is van belang voor de omvang van de parkeervraag. Functies in het centrum hebben namelijk over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies aan bijvoorbeeld de rand van het dorp. Meerdere factoren zoals het autogebruik, het fietsgebruik, de OV-bereikbaarheid en de bereikbaarheid te voet, spelen hierin een rol. Als gevolg hiervan worden binnen de verschillende gebieden andere parkeernormen gehanteerd. De gebiedsindeling sluit aan

---

4 Bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl)

5 De meest recente, beschikbare data betreft 2022.

6 ODiN is het Verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland, waarin het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking is beschreven naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen. Daarnaast is aandacht geschonken aan de achtergrondvariabelen voor een bepaald verplaatsingspatroon en de keuze van een vervoermiddel.

7 Vanwege de omvang van de steekproef is bij deze analyse geen onderscheid te maken in de kernen Voorhout, Sassenheim en Warmond.

bij de huidige wijkindeling van de gemeente Teylingen en is weergegeven in figuur 3.1 (Sassenheim), figuur 3.2 (Voorhout) en figuur 3.3 (Warmond) op de volgende pagina's. Daarnaast is het mogelijk via de website van de gemeente Teylingen een interactieve kaart in te zien van de wijkindeling en te zijner tijd de gebiedsindeling.

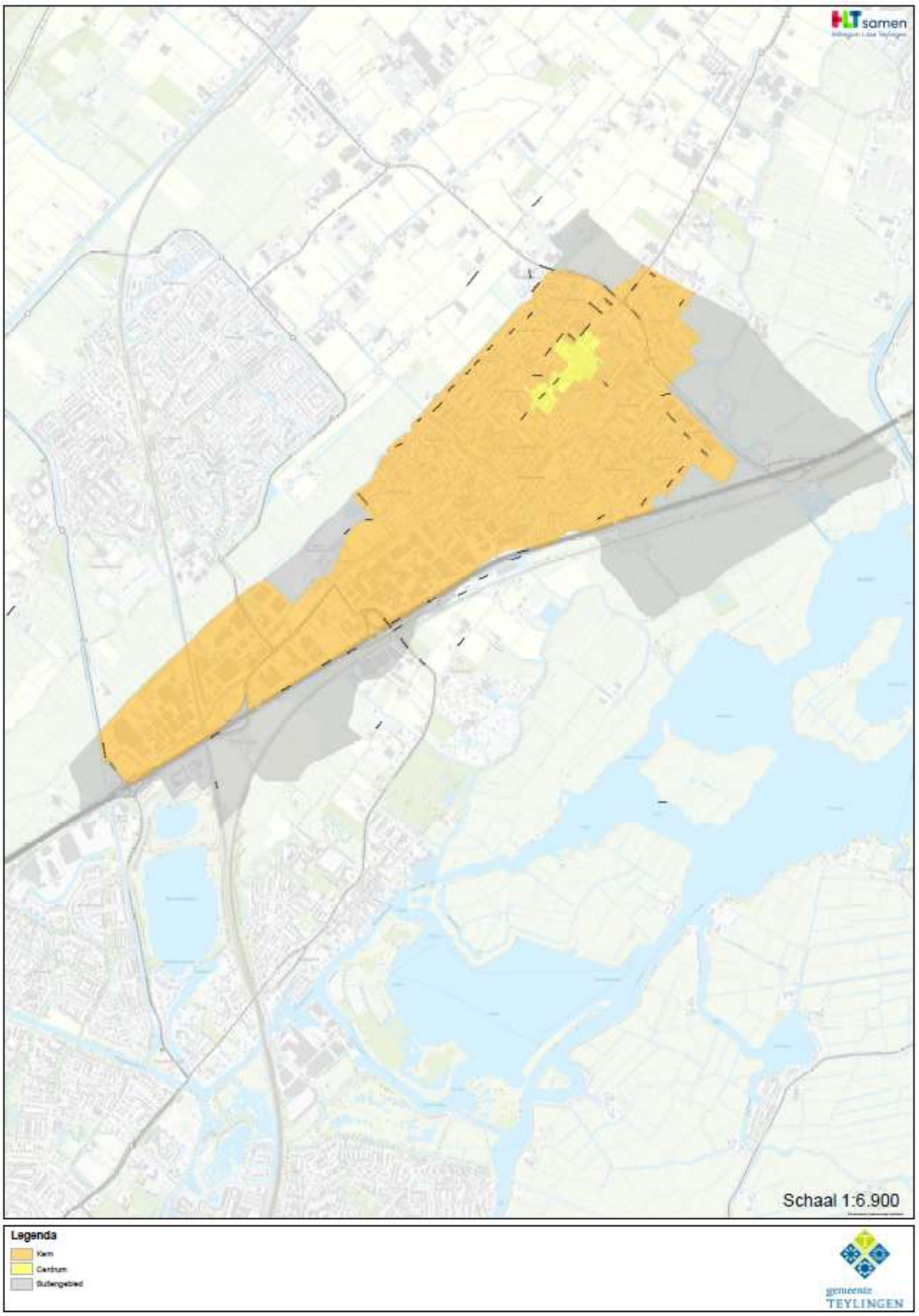
CROW maakt onderscheid in vier stedelijke zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Vanwege het compacte centrum van Teylingen dat nagenoeg zonder overgangszone overgaat in woongebied, is ervoor gekozen drie stedelijke zones in Teylingen te onderscheiden. In tabel 3.3 is aangegeven hoe de indeling van CROW van toepassing is op de verschillende zones in de gemeente Teylingen.

Gebied	CROW categorie
Centrum Voorhout en centrum Sassenheim	Schil centrum
Overig Voorhout, Sassenheim en Warmond	Rest bebouwde kom
Buitengebied Teylingen	Buitengebied

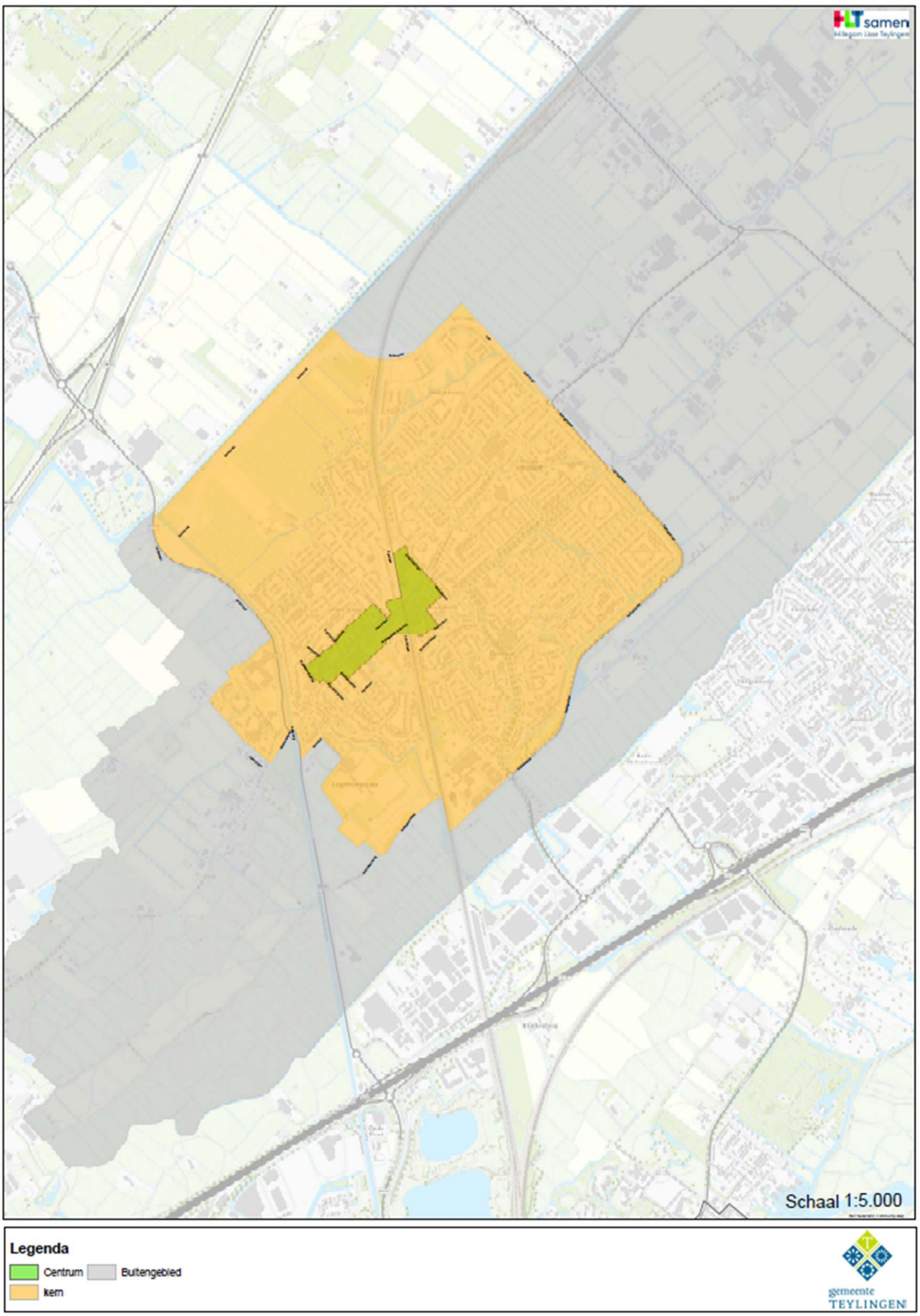
Tabel 3.3: Toepassing CROW-indeling in de gemeente Teylingen

In Teylingen wordt de stedelijke zone 'centrum' niet toegepast. De kencijfers van CROW voor de stedelijke zone 'centrum' zijn erg laag in relatie tot de kencijfers voor 'rest bebouwde kom'. De achterliggende reden hiervoor is dat veel centra van sterk stedelijke gemeenten een vorm van betaald parkeren, een station gelegen in het centrum en een goede openbaar vervoervoorziening kennen.

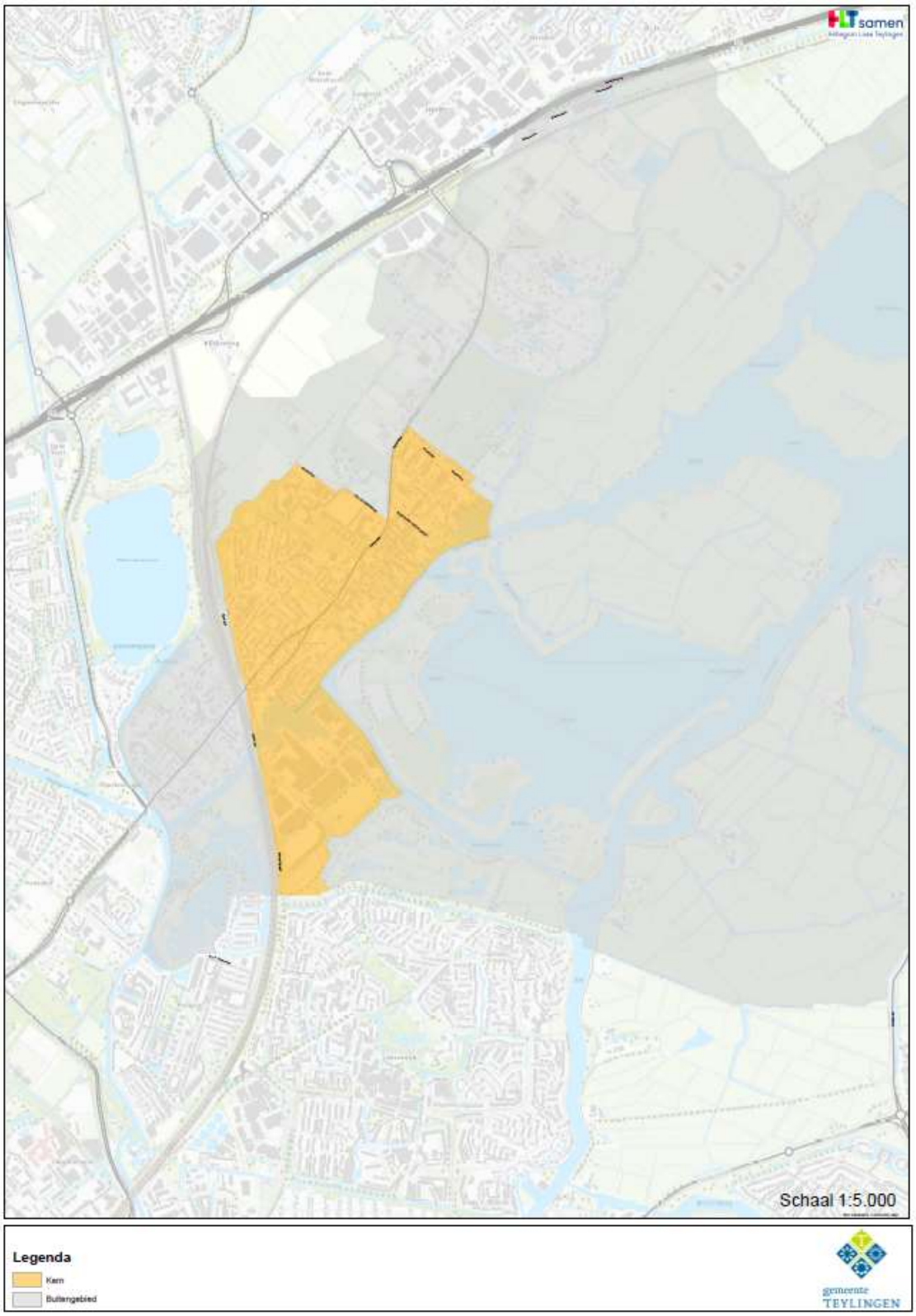
Het centrum van Voorhout heeft weliswaar een station, maar geen betaald parkeren. Ook in het centrum van Sassenheim is geen betaald parkeren. Bezoekers zijn gevoeliger voor betaald parkeren dan voor een blauwe zone en zullen bij een blauwe zone de auto niet minder gebruiken. In Warmond is geen duidelijk centrumgebied te onderscheiden, de omvang van de parkeervraag van dezelfde functie op een andere plek binnen de kern zal niet anders zijn. Daarom wordt in Warmond alleen de zone 'rest bebouwde kom' gehanteerd.



Figuur 3.1. Gebiedsindeling Sassenheim



Figuur 3.2. Gebiedsindeling Voorhout



Figuur 3.3. Gebiedsindeling Warmond

4. Parkeernormen auto

In dit hoofdstuk zijn de parkeernormen voor autoparkeren passend binnen de gemeente Teylingen toegelicht. Bijlage B bevat een totaaloverzicht van alle parkeernormen.

De parkeernormen zijn een weergave van de veel voorkomende praktijk. Soms hebben dezelfde functies toch een heel ander mobiliteitsgedrag. De parkeernorm kan dan niet passen bij die specifieke functie. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.

4.2 Woonfuncties

De parkeernormen voor de functie wonen zijn gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Teylingen. In bijlage A is de analyse hiervan opgenomen. De parkeernormen zijn gerelateerd aan het gebruiksvloeroppervlak van de woning (m^2 gbo). Voor woningen in de categorie sociale huur gelden specifieke parkeernormen. Daarnaast zijn voor een aantal bijzondere woonfuncties parkeernormen geformuleerd. Bij (nieuwe) woonvormen die niet passen bij onderstaande categorieën dient de aanvrager te onderbouwen welke parkeernorm passend is (zie hiervoor ook 'Mobiliteitsplan' in paragraaf 6.3.

wonen	centrum		overig		buitengebied		eenheid
	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	
grondgebonden woningen (m.u.v. sociale huur)							
- kleiner dan 100 m^2 gbo	1,3	0,2	1,5	0,2	1,6	0,2	woning
- 100 tot 125 m^2 gbo	1,4	0,2	1,6	0,2	1,8	0,2	woning
- 125 tot 150 m^2 gbo	1,6	0,2	1,8	0,2	2,0	0,2	woning
- groter dan 150 m^2 gbo	1,8	0,2	2,0	0,2	2,2	0,2	woning
sociale huurwoningen (*)							
- kleiner dan 100 m^2 gbo	1,0	0,2	1,1	0,2	1,2	0,2	woning
- groter dan 100 m^2 gbo	1,2	0,2	1,3	0,2	1,4	0,2	woning
appartementen (m.u.v. sociale huur)							
- kleiner dan 50 m^2 gbo	0,9	0,2	1,0	0,2	1,1	0,2	woning
- 50 tot 75 m^2 gbo	1,0	0,2	1,1	0,2	1,2	0,2	woning
- 75 tot 100 m^2 gbo	1,1	0,2	1,2	0,2	1,3	0,2	woning
- 100 tot 125 m^2 gbo	1,3	0,2	1,4	0,2	1,6	0,2	woning
- groter dan 125 m^2 gbo	1,4	0,2	1,6	0,2	1,8	0,2	woning
sociale huurappartementen (*)							
- kleiner dan 50 m^2 gbo	0,5	0,2	0,6	0,2	0,7	0,2	woning
- 50 tot 75 m^2 gbo	0,6	0,2	0,7	0,2	0,9	0,2	woning
- groter dan 75 m^2 gbo	0,8	0,2	0,9	0,2	1,0	0,2	woning
overige woningtypen							
aanleunwoning (**)	0,5	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	woning
zorgwoningen (***)	zie toelichting na tabel						
kamerverhuur	0,3	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	kamer
kamerverhuur studenten (****)	-	0,2	-	0,2	-	0,2	kamer
logies/huisvesting arbeidsmigranten	0,2	-	0,2	-	0,3	-	bed

Tabel 4.1: Parkeernormen wonen (in parkeerplaatsen per eenheid)

(*) Sociale huur

Sociale huurwoningen en -appartementen zijn huurwoningen zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder respectievelijk d van het Besluit ruimtelijke ordening. In het woonbeleid "Woonprogramma 2020 – 2024: naar een evenwichtiger woningmarkt" heeft de gemeente Teylingen in bijlage 3 voorwaarden opgenomen die zij stelt aan sociale huurwoningen van marktparktijen.

(**) Aanleunwoning

Een aanleunwoning is een gelijkvloerse woning die vooral geschikt is voor bewoners die zorg nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen. De woningen zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De badkamer in deze woningen is ruim en passend ingericht voor minder mobiele bewoners. Aanleunwoningen liggen nabij (200 meter) of zijn verbonden met een (wijk)zorgcentrum, waardoor de bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen daar, zoals een restaurant, het activiteitenaanbod, ruimtehuur e.d.

(***) Zorgwoningen

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- intramurale zorgwoningen[8] voor mensen met een zwaardere zorgindicatie. Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingstehuis (zie bijlage B).
- extramurale zorgwoningen[9] voor zorgbehoevenden bewoners met behoefte aan zorg op afroep. Door de zorgbehoefte van de bewoners valt dit type woning onder de categorie aanleunwoning.
- extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Omdat deze bewoners slechts nog een kleine zorgvraag hebben en vrijwel zelfstandig wonen, gelden voor dit type de parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap van het type zorgwoning dat wordt gerealiseerd, geldt voor de betreffende zorgwoningen de parkeernorm van de categorie met de hoogste parkeernorm.

Voorbeeld zorgwoningen

Een wooncomplex voor senioren met gemeenschappelijke ruimten waarbij wordt aangegeven dat de bewoners zorgbehoevend zijn, worden als aanleunwoning bestempeld wanneer deze grenst aan een zorgcentrum of binnen het complex een kantoor voor een zorgaanbieder heeft. Als de duidelijke link met de zorgaanbieder ontbreekt is sprake van reguliere woningen.

---

[8] Intramurale zorg is zorg die verleend wordt binnen de muren van een zorginstelling. Denk aan een ziekenhuis, verpleeghuis of instelling voor mensen met een beperking. Intramuraal wonen (of 'zorg met verblijf') houdt in dat een persoon niet in staat is om in een reguliere woning te (blijven) wonen, maar verzorgd moet worden in een zorginstelling.

[9] Extramuraal wonen houdt in dat patiënten die zorg nodig hebben, in een reguliere woning kunnen wonen, en daarvoor niet naar een zorginstelling hoeven. Ze ontvangen de benodigde zorg thuis

(****) Kamerverhuur (studenten)

Studentenwoningen worden gekenmerkt door een relatief lage parkeernorm. Veel studenten beschikken namelijk niet over een eigen auto.

Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De parkeereis is opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners) en een bezoekersdeel. De parkeerplaatsen die voor bezoekers binnen het plangebied moeten worden gerealiseerd, moeten openbaar toegankelijk zijn. Een oplossing waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden, voordat zij toegang krijgen om binnen het plangebied te parkeren, valt hier niet onder. Een parkeeroplossing met een slagboom die voor iedereen open gaat wel. Dit betekent dat de parkeervoorziening openbaar toegankelijk is, en dat de wegenverkeerswet hier van toepassing is.

Bij een bedrijf aan huis (eenmanszaken), waar wonen de hoofdfunctie betreft, geldt alleen het bezoekersdeel van de norm voor een bedrijf of kantoor. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand en is dus al opgenomen in de norm voor de woning.

Toepassing bezoekersdeel bij woningen

In het centrum worden 50 appartementen van 60 m^2 gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn 50 x 1,0 = 50 parkeerplaatsen voor bewoners en 50 x 0,2 = 10 parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. De 50 parkeerplaatsen voor bewoners worden op het binnenterrein gerealiseerd en zijn enkel toegankelijk voor bewoners. Omdat de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk dienen te zijn, worden deze binnen het plangebied in de openbare ruimte gerealiseerd. In totaal worden 60 parkeerplaatsen gerealiseerd.

4.3 Niet-woonfuncties

In bijlage B is zijn de parkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen. De weergegeven parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm.

5. Parkeernormen fiets

De gemeente Teylingen wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Nieuwbouwplannen moeten rekening houden met het stallen of parkeren van de fiets (waar fiets staat, worden ook brom- en snorfietsen bedoeld). De initiatiefnemer moet daarom bij de vergunningaanvraag ook de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk maken. Het is noodzakelijk dat alle fietsparkeerplaatsen binnen het plangebied worden opgelost, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk te worden aangeboden.

5.1 Woonfuncties

Bouwbesluit 2012 (artikel 4.30-4.32)[10] verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen en/of scootmobielen op te bergen voor bewoners.[11] Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij nieuwbouwwoningen is hiermee gewaarborgd middels het Bouwbesluit. Dit betekent dat een gemeente geen afwijkende of extra normen kan opleggen. Het Bouwbesluit biedt echter wel ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling in plaats van de voorgeschreven individuele fietsenberging.

Voor het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenberging bij appartementen, als gelijkwaardig alternatief voor de eis uit Bouwbesluit 2012, dient voor bewoners per appartement rekening te worden gehouden met 0,75 fietsparkeerplaatsen per 25 m^2 gbo met een minimum van 2 fietsparkeerplaatsen (zie ook tabel 5.1). Dit aantal komt overeen met het fietsparkeerkencijfer van CROW voor appartementen met een fietsenberging.

Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning (> 50 m^2 gbo) altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Daarnaast is goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging en stelt het Bouwbesluit eisen aan het beheer van de stalling. Volgens de toelichting op het Bouwbesluit is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarom daarnaast verplicht om een individuele berging van minimaal 2,7 m^2 in of bij de woning te realiseren.

---

[10] Na inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt het Bouwbesluit vervangen door het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173)

[11] Bij woningontwikkingen in bestaande gebouwen (transformatie en woningsplitsing) geldt deze verplichting niet, maar acht de gemeente het wel wenselijk het fietsparkeren op een goede manier op te lossen.

Omvang woning	Aantal fietsparkeerplaatsen	Individuele berging
< 50 m² gbo	2,0	-
50-75 m² gbo	2,25	2,7 m²
75-100 m² gbo	3,0	2,7 m²
100-125 m² gbo	3,75	2,7 m²
125-150 m² gbo	4,5	2,7 m²

Tabel 5.1: Aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners bij appartementen

Fietsparkeernorm voor bezoekers van bewoners

De invulling van fietsparkeervoorzieningen is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) nabij de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de tuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken benodigd zijn.

Voor bezoekers van appartementengebouwen geldt een afwijkende parkeernorm ten opzichte van de CROW-fietsparkeerkencijfers. Om actieve mobiliteit te stimuleren is het belangrijk dat bij appartementen voldoende, comfortabele fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn voor bezoekers. We zetten in op een realistisch aantal voorzieningen voor bezoekers, waarbij het voor bewoners aantrekkelijker blijft om in een eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren. Daarom geldt aanvullend voor bezoekers een norm van 0,2 fietsparkeerplaats per appartement.[12]

5.2 Niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Bouwbesluit. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen worden de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2019 of diens opvolger) gehanteerd. Met deze fietsparkeerkencijfers berekent een initiatiefnemer de te verwachten behoefte aan fietsparkeren binnen het plangebied.

CROW gaat uit van kencijfers en een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers. De gemeente Teylingen gaat uit van het door CROW opgenomen kencijfer als fietsparkeernorm. Waar mogelijk, en gewenst, is het realiseren van meer of minder fietsparkeerplaatsen mogelijk. Per functie en ontwikkeling kan de behoefte namelijk variëren. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is dus mogelijk. De onderbouwing hiervan ligt bij de initiatiefnemer en wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

[12] Het aantal verplaatsingen per persoon voor het motief visite/logeren is met de auto (als bestuurder) 0,08 en met de fiets 0,05. (Bron: CBS/stateline). Dit betekent dat voor bezoekers bij woningen een vergelijkbaar aantal fietsen wordt verwacht ten opzichte van het aantal auto's. Daarom is de bezoekersnorm voor fietsparkeren gelijk aan die van autoparkeren, namelijk 0,2 parkeerplaatsen per woning.

6. Toepassingskader

Bij de toepassing van de parkeernormering worden de volgende stappen doorlopen:
1. Berekening parkeerbehoefte auto en fiets;
2. Vergelijking parkeerbehoefte met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingsmogelijkheden als de parkeerbehoefte groter is dan het parkeeraanbod;
4. Indienen vergunningaanvraag;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Het doel van de Nota Parkeernormen is dan ook het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze.

6.1. Berekening parkeerbehoefte auto en fiets

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte voor auto en fiets per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag (stap 4), wordt het aantal parkeerplaatsen rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij wordt tot aan 0,49 parkeerplaatsen afgerond naar beneden en vanaf 0,5 parkeerplaatsen naar boven. Voor het afronden wordt 0,5 dus als zaaglijn gebruikt.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (auto)

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van autoparkeerplaatsen. Bijvoorbeeld overdag door werkenden en ’s avonds door bewoners. Daarnaast is het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit openbaar, en daarmee voor alle gebruikers van het plan, toegankelijk is.

Dubbelgebruik kan niet worden toegepast op exclusief voor functies of voor doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen (bijvoorbeeld voor deelauto’s of bewoners). Bij gereserveerde parkeerplaatsen verminderen de mogelijkheden voor dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW (publicatie 381, december 2018). Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage C.

Toepassing dubbelgebruik bij woningen

In het centrum worden 50 appartementen van 60 m^2 gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn 50 x 1,0 = 50 parkeerplaatsen voor bewoners en 50 x 0,2 = 10 parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage C zijn op het drukste moment (de werkdagavond) 53 parkeerplaatsen benodigd (90% van 50 + 80% van 10). Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 7 parkeerplaatsen minder nodig.

Voorbeeld: toepassing dubbelgebruik

Op een locatie buiten het centrum wordt een pand gerealiseerd. Op de begane grond komt een kantoor van 300 m2 bvo. Daarboven worden 6 appartementen gerealiseerd van ca 80 m2 gbo.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:
6 appartementen (80 m2 gbo) x parkeernorm bewoners(1,2) = 7,2 parkeerplaatsen bewoners;
6 appartementen x parkeernorm bezoek (0,2) = 1,2 parkeerplaatsen bezoekers.
300 m2 bvo kantoor x parkeernorm kantoor (1,65/100 m2 bvo) = 4,95 parkeerplaatsen kantoor.

De parkeeroplossing wordt binnen het plangebied in de openbare ruimte gerealiseerd. Daarom mag eveneens worden gekeken naar de aanwezigheidspercentages. De parkeerplaatsen die door het kantoor worden gebruikt, worden op andere momenten door andere functies gebruikt.

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	7,2	3,60	3,60	6,48	5,76	7,20	4,32	5,76	5,04
bezoek	1,2	0,12	0,24	0,96	0,84	-	0,72	1,20	0,84
kantoor	4,95	4,95	4,95	0,25	0,25	-	-	-	-
totaal	13,35	8,67	8,79	7,69	6,85	7,20	5,04	6,96	5,88

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte van de losse functies 13,35 parkeerplaatsen bedraagt. Als gevolg van dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn minder parkeerplaatsen nodig. Op het drukste moment (werkdagmiddag) zijn afgerond 9 parkeerplaatsen benodigd. Voor deze ontwikkeling is het realiseren van 9 openbare parkeerplaatsen daarom voldoende.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (fiets)

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen. Voorwaarden is wel dat de entree van de voorzieningen naast elkaar ligt. Bij een ontwikkeling van een supermarkt met om de hoek een kantoor, is dubbelgebruik dus niet mogelijk. Daarnaast is dubbelgebruik alleen mogelijk als ook wordt voldaan aan de kwaliteitseisen zoals opgenomen in paragraaf 6.2. In praktijk zullen de mogelijkheden voor dubbelgebruik hierdoor beperkt worden.

Rekening houden met bestaande situatie

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog extra benodigd is. Bij dit zogeheten salderen wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. De parkeerbehoefte van een kantoor kan immers niet zonder meer worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van een appartementencomplex.

Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik, tenzij het pand langer dan 5 jaar leeg staat. Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies moet ook rekening worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit binnen het plangebied.

Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen, is het van belang dit als openbaar toegankelijke parkeerplaatsen te compenseren. Dit geldt wanneer ten gevolge van de nieuwbouw parkeerplaatsen komen te vervallen vanwege de realisatie van bijvoorbeeld een inritconstructie, of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting.

Voorbeeld: berekening parkeerbehoefte transformatie winkelpand naar woningen

Een bestaand winkelpand in het centrum van 750 m2 bvo wordt getransfomeerd tot appartementen. In totaal worden 10 appartementen van circa 65 m2 gbo gerealiseerd. Het winkelpand heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen binnen het plangebied). De parkeeroplossing van het winkelpand was gelegen in de openbare ruimte.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

- Parkeerbehoefte woningen
  10 appartementen (65 m2 gbo) x parkeernorm bewoners(1,0) = 10 parkeerplaatsen bewoners; x parkeernorm bezoek (0,2) = 2,0 parkeerplaatsen bezoekers.
- Bestaande situatie
  Parkeerbehoefte winkelpand: 750 m2 bvo binnenstad, wijk- en dorpscentrum x parkeernorm (3,3/100) = 24,75 parkeerplaatsen.

Omdat de parkeeroplossing in de openbare ruimte is gelegen moet eveneens worden gekeken naar de aanwezigheidspercentages. De parkeerplaatsen die door bezoekers aan het winkelpand worden gebruikt, worden op andere momenten door andere functies gebruikt.

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	10	5,00	5,00	9,00	8,00	10,00	6,00	8,00	7,00
bezoek	2	0,20	0,40	1,60	1,40	-	1,20	2,00	1,40
totaal woningen		5,20	5,40	10,60	9,40	10,00	7,20	10,00	8,40
winkelpand	24,75	7,43	14,85	2,48	18,56	-	24,75	-	-
saldo	-12,75	-2,23	-9,45	8,13	-9,16	10,00	-17,55	10,00	8,40

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte van de woningen weliswaar lager ligt dan de parkeerbehoefte van het winkelpand. Echter de momenten dat deze parkeerbehoefte optreedt zijn verschillend. Daarom zijn voor deze transformatie 10 parkeerplaatsen (in de nacht) extra benodigd.

Vrijstelling bij kleine ontwikkelingen

Bij uitbreiding, verbouw of functiewijzigingen van niet-woonfuncties, waarbij de (eventueel gecorrigeerde) parkeerbehoefte niet groter is dan 2 parkeerplaatsen is het niet nodig deze parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen eenvoudiger te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

Bij uitbreiding, verbouw of functiewijzigingen van woonfuncties, waar de (eventueel gecorrigeerde) parkeerbehoefte niet groter is dan 2 parkeerplaatsen én uit parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk ’s nachts binnen acceptabele loopafstand (zie paragraaf 6.2) niet groter is dan 90%, is het eveneens niet nodig deze parkeerplaatsen te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. Het parkeeronderzoek wordt door de ontwikkelende partij.

6.2. Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeerbehoefte wordt deze parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter dan of gelijk is aan de parkeerbehoefte, kan de omgevingsvergunning worden ingediend (paragraaf 6.4). Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of kan worden afgeweken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd (paragraaf 6.3).

Parkeerplaatsen binnen het plangebied

In deze Nota is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte voor auto en fiets binnen het plangebied wordt opgelost. Binnen het plangebied is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand).

Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de (ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps.

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. In tabel 6.1 zijn de acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voor verschillende doelgroepen opgenomen.

hoofdfunctie	maximaal acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter
werken	400 meter
winkelen	400 meter
ontspanning	100 meter
horeca	400 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Tabel 6.1: Maximaal acceptabele loopafstanden autoparkeren nieuwe ontwikkelingen

Maatvoering parkeerplaatsen (auto)

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Aanvullend, en voor niet-openbaar toegankelijke parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'.[13] Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'.[14]

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn en mogen deuren en vluchtwegen niet worden geblokkeerd. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk worden gemaakt. Een dergelijke analyse wordt in opdracht van een initiatiefnemer/gemachtigde uitgevoerd, bij voorkeur door een deskundig adviesbureau. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit het ASVV en de NEN2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen (auto)

Voornamelijk bij grondgebonden woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een individuele garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In tabel 6.2 is aangegeven in welke mate parkeervoorzieningen voor de functie wonen meetellen aan de aanbodzijde. Het gaat daarbij niet om parkeerplaatsen in een parkeergarage onder een appartementencomplex. Deze parkeerplaatsen tellen volwaardig mee als deze voldoen aan de maatvoering conform de hiervoor toegelichte eisen.

---

13 ASVV2012 of diens opvolger.

14 NEN2443 – 2013 of diens opvolger.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,0
dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,4
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0
garage(box) (niet bij woning)	1	0
garage(box) met enkele oprit	2	0,8
garage(box) met lange oprit	3	1,0
garage(box) met dubbele oprit	3	1,4

Tabel 6.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Om goed te kunnen functioneren moeten fiets- en scooterstallingen aan kwaliteitseisen voldoen. Eisen op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid zijn weergegeven in bijlage D. Deze eisen zijn gebaseerd op basis van het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31), CROW-publicatie 291 (Leidraad fietsparkeren, 2010) en Fietsparkeur[15].

Aanvullend moeten fietsparkeerplaatsen voor bewoners inpandig zijn. Zoals in paragraaf 5.1 is toegelicht mag de fietsparkeervraag voor appartementsgebouwen met individuele bergingen of in een gezamenlijke stalling worden opgelost. Fietsparkeerplekken voor werknemers en scholieren moeten bij voorkeur inpandig of overdekt zijn. Plekken voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Ook mogen geparkeerde fietsen de doorgang voor andere weggebruikers en/of de toegang tot gebouwen niet hinderen, net als dat het manoeuvreren bij in- en uitparkeren van de fiets niet op de rijbaan of het fietspad mag plaatsvinden.

De parkeereis voor fietsen moet binnen het plangebied worden opgelost. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente, bijvoorbeeld als een centrale collectieve fietsenstalling meerwaarde zou bieden boven een oplossing binnen het plangebied. In alle gevallen dient er een onderbouwing gegeven te worden, zodat dit volwaardig getoetst kan worden door de gemeente.

Duurzaamheid

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Teylingen plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) voor auto's en fietsen en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan:

[15] Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

- **Gehandicaptenparkeerplaatsen:**
  - Bij maatschappelijke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als algemene gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter.
  - Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).

De aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is tijdens de planfase niet aan de orde, dit speelt pas in de gebruiksfase.
Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

- **Elektrische laadpunten:**

In artikel 5.14 t/m 5.16 van het Bouwbesluit 2012 zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Het Bouwbesluit vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. De twee relevante eisen uit het Bouwbesluit zijn:

- Bij woongebouwen met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan 10 parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
- Bij gebouwen, anders dan woongebouwen, met een parkeergelegenheid met meer dan 10 parkeervakken in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde terrein heeft minimaal 1 oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste 1 op de 5 parkeervakken (20%).

Als de parkeervoorziening openbaar toegankelijk wordt, is het gemeentelijke beleid ten aanzien van elektrische oplaadpunten van toepassing (Beleidsregels laadinfrastructuur Teylingen 2021). Dit betekent dat in overleg met de gemeente de voorbereiding voor de laadpunten kan worden getroffen, bijvoorbeeld over de aantallen en locaties. Het realiseren van de laadpunten vindt in dat geval binnen de gemeentelijke concessie plaats en wordt niet vereist van de ontwikkelaar.

In het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) zijn, in aanvulling op het Bouwbesluit extra eisen voor nieuwe oplaadpunten in parkeergarages opgenomen. Deze eisen gelden vanaf 1 juli 2023. De belangrijkste eisen zijn:

- Alle oplaadpunten in een parkeergarage moeten tegelijkertijd centraal kunnen worden afgeschakeld.
- Bij de ingang van de garage staat duidelijk aangegeven waar de oplaadpunten zich bevinden en hoe deze centraal kunnen worden afgeschakeld.
- Oplaadpunten maken gebruik van de laadtechnieken ‘mode 3’ of ‘mode 4’. Dit betekent dat het gaat om een laadstation.

Een parkeerplaats die wordt voorzien van een oplaadpunt is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

- **Laden en lossen:**
  - Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is, moet rekening worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte als laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden.
  - Bij nieuwbouw vindt laden en lossen volledig binnen het plangebied plaats. Ook het manoeuvreren moet binnen het plangebied plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen zoveel mogelijk binnen het plangebied plaats.

- **Bedrijfsvoertuigen (bezorgfietsen en -scooters):**
  - Bij een functie waar een bezorgfunctie tot de mogelijkheden behoort, moet rekening worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte voor het stallen van de bedrijfsvoertuigen tijdens openingstijden.

6.3. Afwijkingsmogelijkheden

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen binnen het plangebied worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Hiervoor gelden een paar uitzonderingen. In deze paragraaf worden deze uitzonderingen behandeld.

Niet binnen het plangebied

Het uitgangspunt is dat het parkeren binnen het plangebied moet worden opgelost. Er zijn redenen denkbaar wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied waarbij het pand ook buiten venstertijden niet voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar is;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden, zoals rijtjeswoningen;
- het financieel niet haalbaar is[16] om een parkeervoorziening binnen het plangebied te realiseren.

In deze gevallen bekijkt de gemeente Teylingen of het mogelijk is de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte te realiseren. Hiervoor wordt aan de omgevingstafel een integrale afweging gemaakt. Indien dit mogelijk is, kan worden afgeweken van de parkeereis. Op basis van de eisen, zoals zijn opgenomen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR), realiseert de initiatiefnemer dan deze parkeerplaatsen.
Wanneer het niet mogelijk is de parkeerplaatsen op een kwalitatief goede manier in de openbare ruimte te realiseren is geen afwijking van de parkeereis mogelijk.

[16] Doorberekend met een marktconforme rendementseis.

Benutten bestaand parkeeraanbod elders

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van het benodigde parkeeraanbod als in de omgeving (niet-zijnde openbare ruimte) op acceptabele loopafstand in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod binnen het plangebied gerealiseerd kan worden. Daarnaast moet door de ontwikkelende partij aangetoond worden dat de alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk duurzaam beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

Nabijheid openbaar vervoer

De nabijheid van een HOV-halte of treinstation heeft invloed op het gemiddeld autobezit. Het effect is afhankelijk van het type station: bij een groter treinstation (intercity/overstap station) is een groter effect te verwachten dan bij een kleiner treinstation of HOV-halte.

In tabel 6.3 is de reductie voor de nabijheid van openbaar vervoer opgenomen. In geval in de nabijheid van een ontwikkeling én een treinstation én een HOV-halte is gelegen, kunnen de reductiefactoren niet worden opgeteld en geldt de hoogste factor.

	loopafstand tot OV-halte	
type halte	0-500 meter	500 – 1.000 meter
treinstation	10%	5%
HOV-halte	5%	n.v.t.
bushalte	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 6.3: Reductiefactor nabijheid openbaar vervoer

Mobiliteitsplan

Wanneer de parkeerbehoefte van een specifieke ontwikkeling lager ligt dan de parkeerbehoefte conform het gemeentelijk beleid, is het mogelijk om op basis van een Mobiliteitsplan af te wijken van de parkeernorm. In dit Mobiliteitsplan wordt in ieder geval ingegaan op:

- **Doelgroepenanalyse:** dat een doelgroep wezenlijk ander gedrag vertoont en dus een andere parkeerbehoefte wordt verwacht (bijvoorbeeld bij nieuwe woonvormen zoals friendswoningen);
- **Mobiliteitsconcept:** op welke wijze voorziet de doelgroep in haar mobiliteit.

Doelgroepenanalyse

Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (de komende 10 jaar) lager ligt dan berekend met de parkeernorm, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- de doelgroep wezenlijk anders is dan het gemiddelde gedrag;
- een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht.

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens worden gebruikt ter aanvulling bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Mobiliteitsconcept
Binnen het onderdeel mobiliteitsconcept wordt beschreven hoe voor de doelgroep in de mobiliteitsoplossing wordt voorzien. Dit kan, naast de traditionele oplossing met het realiseren van auto- en fietsparkeerplaatsen ook met nieuwe mobiliteitsconcepten. Nieuwe mobiliteitsconcepten die aansluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep, kunnen resulteren in een lager dan gemiddelde parkeerbehoefte. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de inzet van deelauto's. Bij de inzet van mobiliteitsconcepten moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- de aanwezigheid van deelmobiliteit moet langdurig (minimaal 10 jaar) worden gegarandeerd;
- er moet worden aangetoond dat sprake is van een gezonde businesscase inzake het aanbieden van deelmobiliteit;
- er moet een risico-inschatting worden gemaakt van de effecten wanneer de deelmobiliteit niet wordt gebruikt;
- er moet een plan B worden geschetst: wat gebeurt er als de deelmobiliteit niet wordt gebruikt en wie heeft welke verantwoordelijkheid in dit plan B.

Een besluit tot het afwijken van de parkeereis vanwege een Mobiliteitsplan zal altijd een raadsbesluit zijn. In dat besluit worden de consequenties afgewogen, en wordt meteen besloten over eventuele beheersmaatregelen in de toekomst.

Zwaarwegend belang

Wanneer een initiatiefnemer afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) binnen het plangebied gerealiseerd kan worden, wordt conform het Omgevingsplan afgewogen of het wenselijk en mogelijk is om af te wijken van de eis om binnen het plangebied een parkeeroplossing te bieden voor de gehele parkeerbehoefte. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote economische of volkshuisvestelijke voordelen verwacht worden van het realiseren van de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken en van de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving. In deze gevallen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over het realiseren van extra fietsvoorzieningen of het realiseren van groen.
Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

6.4. Indienen vergunningaanvraag

Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- de ontwikkeling;
- een berekening van de parkeerbehoefte voor auto´s en fietsen, inclusief een bijbehorende onderbouwing die ingaat op de gehanteerde uitgangspunten in de berekeningen;

- het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto´s en fietsen, inclusief maatvoering en toegankelijkheid;
- de wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan door de bouwende partij (het toepassen van dubbelgebruik, de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen binnen het plangebied voor bezoekers);
- bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke (zie ook paragraaf 6.3);
- de wijze waarop invulling wordt gegeven aan duurzaamheid (zie ook paragraaf 6.2).

6.5. Toetsing aanvraag en vastleggen afspraken

Het college zal de onderbouwing van de initiatiefnemer en diens aangedragen parkeeroplossing toetsen. Het is aan de initiatiefnemer een geschikte onderbouwing aan te leveren en de benodigde onderzoeken uit te (laten) voeren. Uiteindelijk is het aan het college om te beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost. Wanneer wordt afgeweken van de parkeereis vanwege een Mobiliteitsplan of op basis van zwaarwegend belang, zal het college beoordelen of het verantwoord is om de omgevingsvergunning te verlenen.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen in de omgevingsvergunning geeft het college de mogelijkheid om nadien te kunnen contoleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Dit betekent dat er handhavend kan worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen binnen het plangebied niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat door het toevoegen van bebouwing de parkeerplaatsen binnen het plangebied verdwijnen.
- Het vastleggen dat eventueel elders gehuurde of gekochte parkeercapaciteit voor de gebruikers van het pand beschikbaar moeten blijven en dat als deze beschikbaarheid wordt beëindigd voor vervangende parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand moet worden gezorgd.
- Het vastleggen van mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -ontheffing. Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt.
- Stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die – indien nodig– alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.

Bijlage A. Analyse passende parkeernorm Hillegom, Lisse en Teylingen

De provincie Zuid-Holland hanteert voor sociale woningbouw en woningbouw in stationsomgevingen een maximale parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning (inclusief bezoekers). Deze norm sluit volgens de provincie aan bij het werkelijk autobezit voor dit type woning en in deze gebieden. Wanneer gemeenten zelf specifiek parkeerbeleid hebben vastgesteld, gebaseerd op eigen data over de lokale situatie en eigen overwegingen geldt deze maximale parkeernorm niet.

Ten behoeve van het opstellen van de Nota parkeernormen voor de gemeente Hillegom, Lisse en Teylingen is op basis van data een analyse gemaakt van het autobezit in deze gemeenten, waaruit een parkeernorm is afgeleid. In deze notitie is de betreffende analyse opgenomen.

1. Onderzoeksverantwoording

Aanpak CBS-microdata

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50 m² gbo, 50-75 m² gbo, 75-100 m² gbo, 100-125 m² gbo en groter dan 125 m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook ‘gestapeld’ worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld kleine sociale huurappartementen (tot 50 m2 gbo) in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om parkeernormen op te stellen die aansluiten bij het autobezit in een gemeente.

Inhoud van de data

De resultaten uit de data zijn gebaseerd op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) aangevuld met onderzoeksgegevens van Goudappel.
De data gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerkomgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is, worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die

betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op 2 decimalen.

De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is ook inbegrepen in de data.

De data over autobezit is exclusief bezoekers en exclusief grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na afloop mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Het aandeel van grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Hiervoor wordt de data opgehoogd met een percentage. Tevens is de data op één decimaal naar boven afgerond om rekening te houden met verschillen tussen individuele woningen en toekomstige ontwikkelingen.

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data.

2. Passende parkeernormen in Hillegom, Lisse en Teylingen

Bewonersdeel

Wanneer naar de data wordt gekeken, blijkt dat het autobezit voor de drie gemeenten met elkaar vergelijkbaar zijn. De parkeernormen zijn daarom ook gebaseerd op de gemiddelden voor deze drie gemeenten samen. Uit de data blijkt tevens dat binnen elke gemeente het autobezit tussen buurten verschilt. Om recht te doen aan deze verschillen is op buurtniveau onderscheid gemaakt naar centrum, overig bebouwde kom en buitengebied. In onderstaande tabel zijn de op basis van lokale data gebaseerde parkeernormen voor het bewonersdeel weergegeven.

wonen	centrum	overig	buitengebied	eenheid
	bewoners	bewoners	bewoners	
grondgebonden woningen (m.u.v. sociale huur)				
- kleiner dan 100 m² gbo	1,3	1,5	1,6	woning
- 100 tot 125 m² gbo	1,4	1,6	1,8	woning
- 125 tot 150 m² gbo	1,6	1,8	2,0	woning
- groter dan 150 m² gbo	1,8	2,0	2,2	woning
sociale huurwoningen				
- kleiner dan 100 m² gbo	1,0	1,1	1,2	woning
- groter dan 100 m² gbo	1,2	1,3	1,4	woning
appartementen (m.u.v. sociale huur)				
- kleiner dan 50 m² gbo	0,9	1,0	1,1	woning
- 50 tot 75 m² gbo	1,0	1,1	1,2	woning
- 75 tot 100 m² gbo	1,1	1,2	1,3	woning
- 100 tot 125 m² gbo	1,3	1,4	1,6	woning
- groter dan 125 m² gbo	1,4	1,6	1,8	woning
sociale huurappartementen				
- kleiner dan 50 m² gbo	0,5	0,6	0,7	woning
- 50 tot 75 m² gbo	0,6	0,7	0,9	woning
- groter dan 75 m² gbo	0,8	0,9	1,0	woning

Tabel A.1: Bewonersdeel parkeernorm (exclusief bezoekers) (in parkeerplaatsen per eenheid)

Bezoekersdeel

Waar bij parkeernormen voor het bewonersdeel binnen CROW onderscheid wordt gemaakt in stedelijkheid, locatie binnen een stad en woningtype is dat bij bezoekersparkeren niet het geval. Voor nagenoeg ieder type woning op iedere locatie in Nederland hanteert CROW 0,3 parkeerplaats per woning. Uit onderzoek blijkt dat het toepassen van 0,3 per woning leidt tot een onderbezetting van de parkeercapaciteit in het algemeen.

In gebieden zonder betaald parkeren (zoals in de HLT-gemeenten) wordt binnen de literatuur[17] een norm van 0,15 aangehouden. Binnen de parkeernormen voor de HLT-gemeenten is dit veiligheidshalve naar boven afgerond tot een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning. De parkeernorm voor woningen is daarbij een opstelling van het bewonersdeel en dit bezoekersdeel.

[17] Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021) en A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021).

3. Stationsomgeving

Uit onderzoek naar het autobezit in Nederland valt af te leiden dat het autobezit in Nederland in stationsomgevingen lager ligt dan in gebieden zonder station. Hoeveel lager het autobezit ligt is afhankelijk van diverse factoren, zoals de voorzieningen in de buurt en de stedelijke dichtheid. Ook de mate van het openbaar vervoer is een van de invloedsfactoren. Grote stations hebben een grotere impact op het autobezit dan kleinere stations. De impact is groter naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger en het aantal bestemmingen toeneemt. Voor Hillegom, Sassenheim en Voorhout is de frequentie (2x per uur in Hillegom en Voorhout en 4x per uur in Sassenheim) en de snelheid (aantal stops met sprinter) beperkt. Hierdoor is het bereik van het openbaar vervoer ook beperkter ten opzichte van bijvoorbeeld het station van Leiden.

Impact per type halte

Als het gaat om het invloedsgebied van een openbaar vervoerhalte is de gangbare theorie dat dit gebied groter is, naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger en de reis over een grotere afstand gaat. Volgens deze principes maakt men in Nederland in de regel onderscheid naar het invloedsgebied van haltes van de verschillende openbaar vervoermodaliteiten:

- bus- en tramhaltes: 400 tot 500 meter;
- metrohaltes: 700 tot 1000 meter;
- HOV-halte: 1.000 tot 1.300 meter;
- treinstations (klein of voorstadstation): 2000 meter;
- treinstations (hoofdstations): 5000 meter.

In gebieden die binnen het invloedsgebied van een OV-halte liggen wordt het openbaar vervoer vaker gebruikt dan in gebieden die daarbuiten liggen. De impact van een halte op het autobezit geldt echter in een kleiner gebied. Dit blijkt onder andere uit onderzoek naar het autobezit in Haarlem en uit de microdata voor de HLT-gemeenten. Uit deze data blijkt dat het gebied waarbinnen het autobezit lager ligt ongeveer de helft is van het invloedsgebied van de halte. Ook blijkt uit deze data dat de impact dichter bij het station groter is, dan op iets grotere afstand. In onderstaande tabel is het effect van openbaar vervoer op de parkeernorm in de HLT-gemeenten opgenomen.

	loopafstand tot OV-halte	
type halte	0-500 meter	500 – 1.000 meter
treinstation	10%	5%
R-net halte	5%	n.v.t.

Bijlage B. Lijst met parkeernormen (auto)

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op CROW-kencijfers voor 'sterk stedelijke' gemeente. Daarnaast kiest de gemeente ervoor om de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers als minimumwaarde te hanteren. Niet voor iedere functie is een parkeernorm opgenomen. Mocht een norm ontbreken, dan verwijzen wij u naar de meest recente CROW-publicatie (381 'Toekomstbestendig parkeren', december 2018).

De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven.

De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

wonen	centrum		overig		buitengebied		eenheid
	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	
grondgebonden woningen (m.u.v. sociale huur)							
- kleiner dan 100 m² gbo	1,3	0,2	1,5	0,2	1,6	0,2	woning
- 100 tot 125 m² gbo	1,4	0,2	1,6	0,2	1,8	0,2	woning
- 125 tot 150 m² gbo	1,6	0,2	1,8	0,2	2,0	0,2	woning
- groter dan 150 m² gbo	1,8	0,2	2,0	0,2	2,2	0,2	woning
sociale huurwoningen							
- kleiner dan 100 m² gbo	1,0	0,2	1,1	0,2	1,2	0,2	woning
- groter dan 100 m² gbo	1,2	0,2	1,3	0,2	1,4	0,2	woning
appartementen (m.u.v. sociale huur)							
- kleiner dan 50 m² gbo	0,9	0,2	1,0	0,2	1,1	0,2	woning
- 50 tot 75 m² gbo	1,0	0,2	1,1	0,2	1,2	0,2	woning
- 75 tot 100 m² gbo	1,1	0,2	1,2	0,2	1,3	0,2	woning
- 100 tot 125 m² gbo	1,3	0,2	1,4	0,2	1,6	0,2	woning
- groter dan 125 m² gbo	1,4	0,2	1,6	0,2	1,8	0,2	woning
sociale huurappartementen							
- kleiner dan 50 m² gbo	0,5	0,2	0,6	0,2	0,7	0,2	woning
- 50 tot 75 m² gbo	0,6	0,2	0,7	0,2	0,9	0,2	woning
- groter dan 75 m² gbo	0,8	0,2	0,9	0,2	1,0	0,2	woning
overige woningtypen							
aanleunwoning	0,5	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	woning
zorgwoningen	zie paragraaf 4.2, de toelichting na tabel 4.1						
kamerverhuur	0,3	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	kamer
kamerverhuur studenten	-	0,2	-	0,2	-	0,2	kamer
logies/huisvesting arbeidsmigranten	0,2	-	0,2	-	0,3	-	bed

functie	centrum	overig	buitengebied	aandeel bezoekers (parkeren)	eenheid
bouwmarkt	1,75	2,25	2,45	87%	100 m² bvo
tuincentrum	2,25	2,55	2,85	89%	100 m² bvo
groencentrum	2,25	2,55	2,85	89%	100 m² bvo
bruin- en witgoedzaken	5,55	7,35	9,25	92%	100 m² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	nvt	4,75	5,15	95%	100 m² bvo
kringloopwinkel	1,15	1,65	2,25	89%	100 m² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	1,55	1,65	1,95	91%	100 m² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	1,85	2,25	nvt	93%	100 m² bvo
winkelboulevard	3,45	3,95	nvt	94%	100 m² bvo
outletcentrum	8,8	9,6	10,4	94%	100 m² bvo
binnenstad, wijk- en dorpscentrum	3,3	3,7	nvt	72%	100 m² bvo
buurtsupermarkt	2,7	3,4	nvt	89%	100 m² bvo
fullservice supermarkt	4,3	5,15	nvt	93%	100 m² bvo
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	5,65	5,9	nvt	80%	100 m² bvo
grote supermarkt (XL)	6,8	7,7	nvt	84%	100 m² bvo
groothandel algemeen	6,4	6,4	nvt	80%	100 m² bvo
weekmarkt	0,195	0,195	nvt	85%	100 m² bvo
kantoren (zonder baliefunctie)	1,55	1,65	2,55	5%	100 m² bvo
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	1,85	2,25	3,55	20%	100 m² bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,75	2,15	2,35	5%	100 m² bvo
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,75	0,95	1,05	5%	100 m² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,55	1,95	5%	100 m² bvo
bowlingcentrum	2,2	2,8	2,8	89%	baan
biljart-/snookercentrum	1,05	1,35	1,75	87%	tafel
fitnessstudio/sportschool	3,4	4,75	6,5	87%	100 m² bvo
fitnesscentrum	4,4	6,2	7,4	90%	100 m² bvo
dansstudio	3,8	5,4	7,4	93%	100 m² bvo
golfbaan (18 holes)	nvt	95,6	118,3	98%	18 holes
golfoefencentrum (pitch and putt)	nvt	50,7	56,2	93%	centrum
sporthal	2,05	2,65	3,45	96%	100 m² bvo
sportzaal	1,85	2,65	3,55	94%	100 m² bvo
sportveld	20	20	nvt	95%	ha netto terrein
stadion	0,12	0,12	nvt	99%	zitplaats
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,35	1,65	2,05	98%	100 m² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	2,05	2,35	2,75	98%	100 m² bvo
ski- en snowboardhal	nvt	2,35	nvt	98%	100 m² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,7	4,4	5,1	97%	100 m² bvo

functie	centrum	overig	buitengebied	aandeel bezoekers (parkeren)	eenheid
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	4,3	5,3	6,1	98%	100 m² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	4,6	5,5	6,4	98%	100 m² bvo
tennishal	0,4	0,5	0,5	87%	100 m² bvo
squashhal	2,4	2,7	3,2	84%	100 m² bvo
zwembad overdekt	10,7	11,5	13,3	97%	100 m² bassin
zwembad openlucht	10,1	12,9	15,8	99%	100 m² bassin
zwemparadijs	nvt	4	nvt	99%	100 m² bvo
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	nvt	9,3	10,3	99%	100 m² bvo
sauna, hammam	4,6	6,6	7,3	99%	100 m² bvo
bibliotheek	0,75	1,05	1,35	97%	100 m² bvo
museum	0,6	0,95	nvt	95%	100 m² bvo
bioscoop	7,9	11	13,7	94%	100 m² bvo
filmtheater/filmhuis	5,2	7,7	9,9	97%	100 m² bvo
theater/schouwburg	7,9	9,8	12	87%	100 m² bvo
musicaltheater	3,4	3,9	5,1	86%	100 m² bvo
casino	6,1	6,5	8	86%	100 m² bvo
volkstuin	1,25	1,35	1,45	100%	10 tuinen
atractie- en pretpark	8	8	8	99%	ha netto terrein
dierenpark	8	8	8	99%	ha netto terrein
jachthaven	0,6	0,6	0,6	99%	ligplaats
manege (paardenhouderij)	nvt	nvt	0,4	90%	box
kinderboerderij (stadsboerderij)	3,7	4,4	5,1	97%	boederij
plantentuin (botanische tuin)	7,5	10,5	13,5	99%	tuin
bungalowpark (huisjescomplex)	nvt	1,6	2,1	91%	bungalow
camping (kampeerterrein)	nvt	nvt	1,2	90%	standplaats
1* hotel	0,8	2,3	4,5	77%	10 kamers
2* hotel	2,15	3,95	6,25	80%	10 kamers
3* hotel	3,1	4,7	6,8	77%	10 kamers
4* hotel	4,9	6,8	9	73%	10 kamers
5* hotel	7,75	10,1	12,6	65%	10 kamers
discotheek	12,3	18,4	20,8	99%	100 m² bvo
café/bar/cafetaria	5	6	nvt	90%	100 m² bvo
restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	9	13	nvt	80%	100 m² bvo
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,5	7,5	nvt	99%	100 m² bvo
huisartsenpraktijk (-centrum)	2,45	2,95	3,25	57%	behandelkamer
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,45	1,75	1,95	57%	behandelkamer
consultatiebureau	1,55	1,85	2,15	50%	behandelkamer
gezondheidscentrum	1,85	2,15	2,45	55%	behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,6	1,9	2,2	38%	behandelkamer
tandartsenpraktijk (-centrum)	1,95	2,35	2,65	47%	behandelkamer

functie	centrum	overig	buitengebied	aandeel bezoekers (parkeren)	eenheid
apotheek	2,75	3,15	nvt	45%	apotheek
ziekenhuis	1,6	1,7	2	29%	100 m² bvo
crematorium	nvt	30,1	30,1	99%	gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	nvt	31,6	31,6	97%	gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	2,15	3,25	3,65	37%	10 cellen
religiegebouw	0,15	0,15	nvt	99%	zitplaats
verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	0,6	nvt	60%	wooneenheid
kinderdagverblijf (crèche)	1,1	1,2	1,5	0%	100 m² bvo
basisonderwijs	0,75	0,75	0,75	0%	lokaal
middelbare school	4	4,3	4,9	11%	100 leerlingen
ROC	4,8	5,2	5,9	7%	100 leerlingen
hogeschool	8,9	9,5	10,9	72%	100 studenten
universiteit	13,5	14,7	16,8	48%	100 studenten
avondonderwijs	5	6	10,5	95%	10 studenten

Bijlage C. Aanwezigheidspercentages

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de CROW-methodiek. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages zijn afkomstig van CROW. Wanneer CROW haar aanwezigheidspercentages wijzigt, worden de meest actuele aanwezigheidspercentages overgenomen. Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%[1)]	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%[2)]	0%[3)]
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%[2)]
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

1) *Indien zaterdag open: 100%*
2) *Indien zaterdag open: 70%*
3) *Indien koopzondag 100%.*

Tabel C.1: Aanwezigheidspercentages

Bijlage D. Kwaliteitseisen stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen.[18] De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en Fietsparkeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen voor het ontwerpen van een stalling opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/ neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.

---

[18] Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6.

- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur[19] of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
  - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
  - minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

[19] Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.