Chw bestemmingsplan Nieuw Boekhorst, Voorhout

Inhoudsopgave

Bijlagen regels **3**

Bijlage 1 **Staat van Bedrijfsactiviteiten** **4**

Bijlage 2 **Functielijst aanvullende maatschappelijke, culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen** **6**

Bijlage 3 **Staat van horeca-activiteiten** **8**

Bijlage 4 **Profiel ontsluitingswegen** **10**

Bijlage 5 **Parkeernota Teylingen 2014** **12**

Bijlagen regels

Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						INDICES			
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL	BODEM	LUCHT
1552	1052	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30	0	30	2	1 G	1		
182	141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30	10	30	2	2 G	2		
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30	0	30	2	1 G	1		
221	581		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30	0	30	2	1 P	1	B	
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10	0	10	1	1 G	1		
2223	1814	B	Binderijen	30	0	30	0	30	2	2 G	1		
2224	1813		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10	10	30	2	2 G	1	B	
2225	1814		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30	10	30 D	2	2 G	1	B	
223	182		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10	0	10	1	1 G	1		
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	10	10	30	10	30	2	2 G	1		
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30	10	30	2	1 G	1		L
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10	0	10	1	1 P	1		
362	321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10	10	30	2	1 G	1	B	
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	0	30	30	0	30	2	1 P	1		
40	35	C1	- < 10 MVA	0	0	30 C	10	30	2	1 P	1	B	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	0	0	10 C	10	10	1	1 P	1		
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30 C	10	30	2	1 P	1		
40	35	E2	- blokverwarming	10	0	30 C	10	30	2	1 P	1		
41	36	B1	- < 1 MW	0	0	30 C	10	30	2	1 P	1		
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30	10	30	2	2 P	1	B	
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30	10	30	2	1 P	1		
5231, 5232	4773, 4774		Apotheken en drogisterijen	0	0	0	10	10	1	1 P	1		
527	952		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10	10	10	1	1 P	1		
553	561		Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	10	0	10 C	10	10	1	2 P	1		
554	563	1	Café's, bars	0	0	10 C	10	10	1	2 P	1		
554	563	2	Discotheken, muziekcafé's	0	0	30 C	10	30 D	2	2 P	1		
5551	5629		Kantines	10	0	10 C	10	10 D	1	1 P	1		
5552	562		Cateringbedrijven	10	0	30 C	10	30	2	1 G/P	1		
6022	493		Taxibedrijven	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1		
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	30 C	10	30 D	2	1 P	1	B	
61, 62	50, 51	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
6321	5221	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30 C	0	30	2	3 P	1		L
6322, 6323	5222		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
633	791		Reisorganisaties	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
634	5229		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10	0	10 D	1	1 P	1		
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1		
65, 66, 67	64, 65, 66	A	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	0	0	10 C	0	10	1	1 P	1		
70	41, 68	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30	10	30	2	2 P	1		
714	772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30	10	30 D	2	2 G	2		
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
72	58, 63	B	Datacentra	0	0	30 C	0	30	2	1 P	1		
731	721		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	30	10	30	30 R	30	2	1 P	1		
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10	0	10 D	1	2 P	1		
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30 C	10	30	2	2 G	1	B	
75	84	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
801, 802	852, 8531		Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	0	0	30	0	30	2	1 P	1		
8512, 8513	8621, 8622, 8623		Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
8514, 8515	8691, 8692		Consultatiebureaus	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
853	871	1	Verpleeghuizen	10	0	30 C	0	30	2	1 P	1		
853	8891	2	Kinderopvang	0	0	30	0	30	2	2 P	1		
9001	3700	B	rioolgemalen	30	0	10 C	0	30	2	1 P	1		
9002.2	382	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30	30 R	30	2	1 G	1	B	L
9111	941, 942		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
9131	9491		Kerkgebouwen e.d.	0	0	30	0	30	2	2 P	1		
9133.1	94991	A	Buurt- en clubhuizen	0	0	30 C	0	30 D	2	2 P	1		
9232	9004		Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen	0	0	30 C	0	30	2	3 P	1		
9234	8552		Muziek- en balletscholen	0	0	30	0	30	2	2 P	1		
9234.1	85521		Dansscholen	0	0	30 C	0	30	2	2 P	1		
9251, 9252	9101, 9102		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	0	0	10	0	10	1	2 P	1		
9301.3	96013	B	Wasserettes, wassalons	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
9302	9602		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10	0	10	1	1 P	1		
9305	9609	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10 C	0	10 D	1	1 P	1		

Bijlage 2 Functielijst aanvullende maatschappelijke, culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen

Functielijst

Lijst met functies behorende bij de regels van het bestemmingsplan 'Nieuw Boekhorst' van de gemeente Teylingen, die zowel ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - publieke voorzieningen' als 'maatschappelijk' en 'sport' gelden.

Maatschappelijke voorzieningen:

- Een publieke commerciële voorziening ten behoeve van cultuur en ontspanning, vrije tijdsbesteding al dan niet in combinatie met ondergeschikte horeca;
- Eerstelijnszorg;
    - Fysiotherapeuten;
    - Tandarts;
    - Huisarts;
    - en/of andere aanbieders van maatschappelijke voorzieningen;
- Een flexibele ruimte van waarbij er sprake is van dubbelgebruik met maatschappelijke activiteiten in een gezamenlijke ruimte;
- Consultatiebureau;
- Sociale werkplaats;

Cultuur

Voorzieningen ten behoeve van cultuur gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals:

- Buurttheater;
- Muziek- en balletscholen;
- Dansscholen;
- Bibliotheek / dependance;
- Expositieruimte / galerie;
- Atelier;
- Podiumfuncties;
- Bedrijven uit de creatieve sector hoofdzakelijk gericht op:
    - creatieve zakelijk dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, ontwerpbureaus, technische adviesbureaus en software bedrijven;
    - toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven t.b.v. de kunsten, mode en interieurbedrijven;
    - autonome kunsten: beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers etc.
- Ondergeschikte voorzieningen ten behoeve van cultuur en ontspanning, waaronder:
    - podiumkunsten/(openlucht)theater, creativiteitscentra;
- Ondergeschikte zalenverhuur ten behoeve van maatschappelijke, sociale en culturele bijeenkomsten, en evenementen;

Levensbeschouwelijke functies

- Ruimte voor samenkomst m.b.t. religie, levensbeschouwing en spiritualiteit.

Bijlage 3 Staat van horeca-activiteiten

Staat van horeca-activiteiten

Categorie I 'lichte horeca'

Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (vooral verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken. Binnen deze categorie worden de volgende subcategorieën onderscheiden:

1a. Lichte horeca

- automatiek;
- broodjeszaak, crêperie, croissanterie;
- cafetaria;
- koffiebar;
- lunchroom;
- ijssalon;
- snackbar;
- tearoom;
- traiteur.

1b. Overige lichte horeca

- bistro, eetcafe;
- kookstudio;
- poffertjeszaak / pannenkoekenhuis
- restaurant (zonder bezorg- en/of afhaalservice);

1c. Bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking

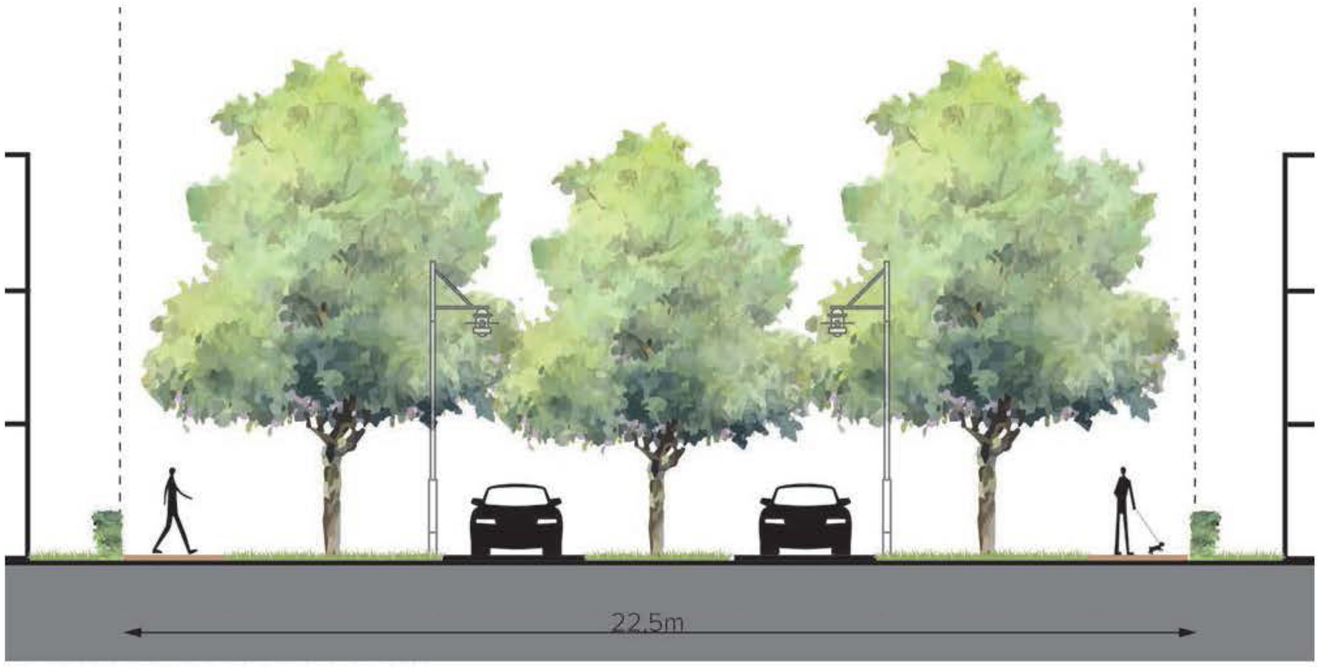
restaurant met bezorg- en/of afhaalservice (o.a. pizza, chinees)

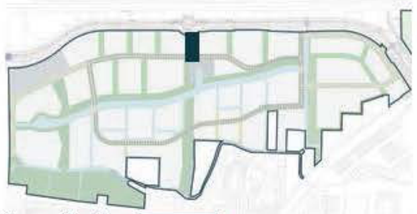
Categorie 2 'middelzware horeca' (= alleen na verlening afwijkingsvergunning)

Bedrijven die normaal gesproken ook delen van de nacht geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken:

- bedrijven uit categorie 1 die gelet op de aard van hun omgeving ook delen van de nacht geopend zijn;
- bar;
- bierhuis;
- café;
- proeflokaal;
- shoarma/grillroom;

Bijlage 4 Profiel ontsluitingswegen



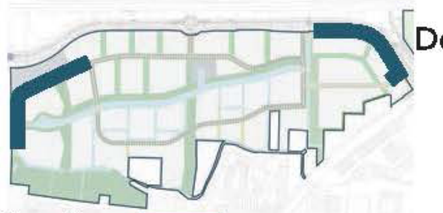


Auto-entree vanaf de rotonde

- Gescheiden rijbanen
- Géén langs- of haaksparkeren

Rijbaan 2 x 3 m

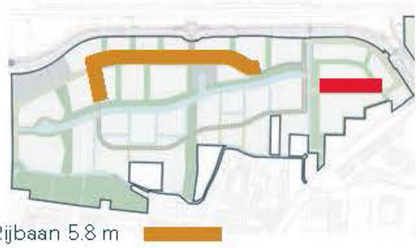




De Laan, buitenrand

Rijbaan 6 m

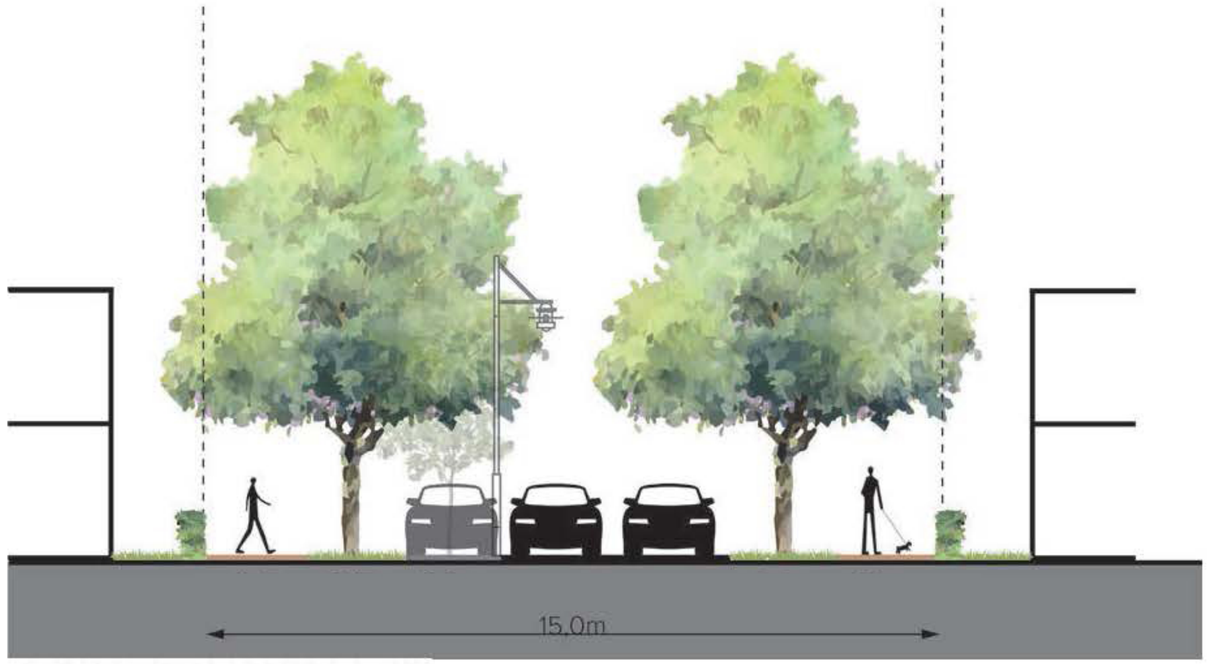


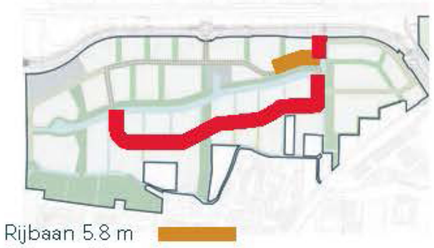


De Laan, dubbelzijdig langsparkeren

- Rijbaanbreedte, deels 5.8 m en deels 4.8 m

Rijbaan 5.8 m
Rijbaan 4.8 m





De Laan, enkelzijdig langsparkeren

- Rijbaanbreedte, deels 5.8 m en deels 4.8 m

Rijbaan 5.8 m
Rijbaan 4.8 m

Bijlage 5 Parkeernota Teylingen 2014

gemeente
TEYLINGEN

Parkeernota Teylingen 2014

Toepassing parkeernormen voor auto's en fietsen en parkeerfonds gemeente Teylingen



Versie: 2.5 – november 2014
Opsteller: Fariq Ishaak

Inhoudsopgave

1 Inleiding 2

Deel I Uitgangspunten en parkeernormen 3

2 Parkeernormen algemeen 4
2.1 Basisuitgangspunten 4
2.2 Overgangsregeling 4

3 Autoparkeren 5
3.1 Uitgangspunten autoparkeren 5
3.2 Autoparkeernormen 6
3.3 Flexibiliteitsbepalingen 8

4 Fietsparkeren 10
4.1 Uitgangspunten fietsparkeren 10
4.2 Fietsparkeernormen 10
4.3 Flexibiliteitsbepalingen 11

Deel II Toelichting 12

5 Toelichting basisuitgangspunten 13
5.1 Beleidskader en wettelijk kader 13
5.2 Totstandkoming parkeernormen 14
5.3 Referentiegegevens 15
5.4 Gecombineerd gebruik 16
5.5 Evaluatie 17

6 Toelichting autoparkeren 18
6.1 Hoogte parkeernormen op basis van autobezit 18
6.2 Functionele indeling en specifieke eigenschappen van de functie 18
6.3 Locatie en afmetingen autoparkeervoorzieningen 21
6.4 Parkeren voor mensen met een handicap 21

7 Toelichting fietsparkeren 23
7.1 Hoogte parkeernormen op basis van fietsgebruik 23
7.2 Functionele indeling en specifieke eigenschappen van de functie 24
7.3 Locatie, kwaliteitseisen en afmetingen fietsparkeervoorzieningen 25

Bijlagen 26
Bijlage 1 Regeling parkeerfonds 27
Bijlage 2 Standaardovereenkomst parkeerfonds 29
Bijlage 3 Checklist parkeertoets bouwplan 31

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Uit het door de gemeenteraad op 4 februari 2010 vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2010-2020 (GVVP) is de Parkeernota Teylingen 2010 voortgekomen. Naast het parkeerbeleid, vastgelegd in de deelnota Parkeren van het GVVP, zijn met deze Parkeernota ook parkeernormen vastgelegd die van toepassing zijn op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente.

Het is in een tijd van deregulering niet de bedoeling om vanuit de overheid meer regels op te leggen aan de samenleving. Er zijn twee belangrijke redenen voor het vaststellen van een nieuwe Parkeernota:

- Met het vaststellen van (actuele) parkeernormen geeft de gemeente invulling aan haar overheidstaak om te zorgen voor een prettige en leefbare leefomgeving voor zowel inwoners en ondernemers als bezoekers.
- Om de parkeernormering vervolgens actueel te houden, was het nodig om de Parkeernota 2010 tegen het licht te houden van nieuwe landelijke ontwikkelingen op het gebied van wetgeving en parkeren, maar ook lokale ontwikkelingen.

1.2 Doelstelling van de Parkeernota Teylingen 2014

Deze Parkeernota heeft als doel het handhaven van een prettige en leefbare leefomgeving door op basis van recente ontwikkelingen en nieuwe inzichten, onder andere op het gebied van duurzaamheid een actueel toetsingskader op het gebied van parkeren te bieden voor ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. Een belangrijk verschil met de Parkeernota Teylingen 2010 is daarom ook dat het begrip parkeren niet meer alleen auto's, maar ook fietsen betreft. Dit heeft in deze nota geresulteerd in een andere opzet dan die van de Parkeernota Teylingen 2010.

1.3 Leeswijzer

Deze nota is -afgezien van deze inleiding en de bijlagen- opgebouwd uit twee delen. Deel I is de direct in de praktijk toepasbare inhoud. Hierin wordt aangegeven welke parkeernormen gelden voor welke functies en daarnaast hoe deze parkeernormen moeten worden toegepast. Het eerste deel is onderverdeeld in een algemeen deel, een deel voor auto's en een deel voor fietsen. Deel II geeft meer verdieping in de materie en legt uit hoe de parkeernormen en uitgangspunten tot stand zijn gekomen. Ook hier is een onderscheid gemaakt in een algemeen deel, een deel voor auto's en een deel voor fietsen.

Deel I – Uitgangspunten en parkeernormen

2 Parkeernormen algemeen

2.1 Basisuitgangspunten

Bij de beoordeling van het aspect parkeren in ruimtelijke plannen zijn de volgende basisuitgangspunten van toepassing.

1. *Doel van het hanteren van parkeernormen voor de gemeente Teylingen is het bijdragen aan het voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt.*
2. *De parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen, zullen worden toegepast op alle toekomstige ruimtelijke projecten binnen de gemeente Teylingen, van bestemmingsplan tot vergunningverlening.*
3. *Het bij een ontwikkeling realiseren van meer fietsparkeerplaatsen dan nodig is, betekent niet dat er minder autoparkeerplaatsen nodig zijn.*
4. *Een (bouw)plan moet voldoen aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw, uitbreiding van een bestaand object of van een functieverandering.*
5. *Bij verbouw/uitbreiding van een bestaand object of bij functieverandering wordt alleen gekeken naar het aantal extra parkeerplaatsen dat nodig is. Historisch gegroeide en bestaande parkeerproblemen worden niet aangepakt, maar voorkomen wordt wel dat problemen groter worden.*
6. *De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers voor schil/overloopgebied.*
7. *In gebieden met gemengde functies wordt rekening gehouden met gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen en de daarbij geldende aanwezigheidspercentages zoals genoemd in paragraaf 5.4.*
8. *Voor bestaande (bouw)initiatieven geldt de overgangsregeling in paragraaf 2.2.*

2.2 Overgangsregeling

De nieuwe autoparkeernorm wordt nog niet opgelegd bij:

- ontwikkelingen waarvoor binnen een half jaar na een positief antwoord van de gemeente op een principeverzoek hiervoor een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend.
- ontwikkelingen waarvoor al een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend.
- ontwikkelingen op basis van een stedenbouwkundig programma van eisen en/of gesloten (privaatrechtelijke) overeenkomst waarin het aantal parkeerplaatsen al is vastgelegd.

3 Autoparkeren

3.1 Uitgangspunten autoparkeren

Bij de beoordeling van het aspect autoparkeren in ruimtelijke plannen zijn de volgende specifieke uitgangspunten van toepassing.

1. *Bij woningen wordt niet elke theoretisch op eigen terrein beschikbare parkeerplaats meegeteld. Gewerkt wordt met een verrekeningstabel. Deze is terug te vinden in paragraaf 6.2.1.*
2. *Bij woningen moeten voldoende openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voor bezoekers aanwezig zijn.*
3. *Voor de uitoefening van een beroep/bedrijf of praktijk aan huis zijn geen extra parkeerplaatsen vereist, onder de voorwaarde dat er geen sprake is van een bezoekers intensieve functie.*
4. *Parkeerplaatsen moeten gerealiseerd worden op eigen terrein, tenzij gebruik wordt gemaakt van het parkeerfonds.*
5. *Wanneer in een woonwijk sprake is van elektrische auto's of deelauto's, hoeven hiervoor geen extra parkeerplaatsen te worden aangelegd en kunnen bestaande parkeerplaatsen worden gereserveerd onder de voorwaarde dat er sprake is van een onherroepelijk verkeersbesluit.*
6. *De gemeente Teylingen hanteert voor de woonfunctie een aparte norm voor woningen, appartementen, kamerverhuur en serviceflats/ aanleunwoningen. Binnen deze groepen wordt geen verder onderscheid gemaakt op grond van bijvoorbeeld prijsklasse of grootte.*
7. *Een woning die specifiek bestemd is voor personen ouder dan 75 jaar of personen met een zorgindicatie van 55 jaar of ouder krijgt een lagere norm -namelijk de norm die geldt voor de functie serviceflat/aanleunwoning- onder de voorwaarde dat dit gebruik ook als zodanig in een overeenkomst met de gemeente is vastgelegd. Deze overeenkomst moet bij de aanvraag van de omgevingsvergunning worden voorgelegd.*
8. *Bij scholen moeten voldoende parkeerplaatsen aangelegd worden conform de rekenmethode van het CROW en de voorwaarden, alle terug te vinden in paragraaf 6.2.5.*
9. *Ten aanzien van de afmetingen van parkeervakken is paragraaf 6.3 van toepassing. Voor zover dit niet is gedefinieerd in deze nota, moeten parkeerplaatsen voldoen aan de minimumafmetingen van de ASVV 2012.*
10. *Op openbare parkeerterreinen c.q. in openbare parkeergarages wordt 1 parkeerplaats voor minder validen gerealiseerd op 50 reguliere parkeerplaatsen. Voor wat betreft vormgeving en situering van de aangepaste parkeerplaatsen zijn de richtlijnen uit CROW-publicatie 177 en de ASVV 2012 van toepassing.*
11. *Wanneer een bouwplan wordt ingediend voor een functie die niet in deze nota wordt genoemd, wordt verwezen naar de ASVV 2012 en publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.*
12. *Bij een tekort aan parkeerplaatsen in een bouwplan is de eerste optie het aanpassen van het bouwplan.*
13. *Als de gemeente hiermee instemt, kan een beroep worden gedaan op het parkeerfonds, waarmee de gemeente een vergoeding ontvangt voor het aantal parkeerplaatsen dat de betreffende ontwikkeling tekort komt. De initiatiefnemer stelt aan de gemeente voor waar eventueel de ruimte voor de benodigde parkeerplaatsen is te vinden. De regeling van het parkeerfonds is terug te vinden als bijlage 1.*
14. *In specifieke gevallen kan onder voorwaarden een afwijkende parkeernorm worden gehanteerd. Hiervoor is paragraaf 3.3 van toepassing.*

3.2 Autoparkeernormen

Hoofdcategorie	Functie	Norm	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Wonen	Woning	**1,8**	Woning	0,3	Geen onderscheid in prijscategorie, koop of huur
	Appartement	**1,5**	Appartement	0,3	Alle wooneenheden van 1 bouwlaag in een wooncomplex; geen onderscheid in prijscategorie, koop of huur
	Kamerverhuur	**0,7**	Kamer	0,2	Geen huisvesting studenten; voor definitie kamerverhuur: zie Begripsbepalingen in het geldende bestemmingsplan óf anders het Handboek bestemmingsplannen
	Aanleunwoning en serviceflat	**1,1**	Woning	0,3	Aanleunwoning: woning voor ouderen met redelijke mobiliteit en geen ernstige gezondheidsproblemen van waaruit ze gebruik kunnen maken van de faciliteiten van een verzorgingshuis dat hier direct aan grenst of in de directe nabijheid is gelegen Serviceflat: gebouw of complex van gebouwen met zelfstandige appartementen waarbij verschillende diensten en voorzieningen worden aangeboden die betrekking hebben op wooncomfort, veiligheid, service, zorg, welzijn en ontspanning.
Werken	Kantoor zonder baliefunctie	**2**	100m2 bvo	5%	
	Kantoor met baliefunctie	**2,4**	100 m2 bvo	20%	Betreft commerciële dienstverlening
	Arbeidsintensief/ bezoekersexten-sief bedrijf	**2**	100 m2 bvo	5%	Betreft bijvoorbeeld industrie, laboratorium, werkplaats
	Arbeidsextensief/ bezoekersexten-sief	**0,9**	100 m2 bvo	5%	Betreft bijvoorbeeld loods, opslag, transportbedrijf
	Bedrijfsverzamel-gebouw	**1,6**	100 m2 bvo	-	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven
Winkelen en boodschappen	Supermarkt	**3,1**	100 m2 bvo	93%	
	Detailhandel en commerciële dienstverlening	**3,1**	100 m2 bvo	72%	Omvat alle niet-grootschalige detailhandel, anders dan supermarkten en commerciële dienstverlening
	Weekmarkt	**0,2**	Meter kraam	85%	1 Meter marktkraam = 6 m2 bvo (indien geen

					parkeerplaats achter kraam, dan + 1,0 pp per standhouder)
	Kringloopwinkel	**1,3**	100 m2 bvo	89%	
	Bouwmarkt	**1,9**	100 m2 bvo	87%	
	Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	**2,3**	100 m2 bvo	89%	(Middel)grote en grootschalige detailhandelsvestigingen: > 1000 m2 wvo met seizoensartikelen
Sport, cultuur en ontspanning	Bibliotheek	**0,8**	100 m2 bvo	97%	
	Museum	**0,8**	100 m2 bvo	95%	
	Bioscoop	**8**	100 m2 bvo	94%	Uitgangspunt is drukste tijdstip van de drukste maand en rekening houden met overlap tussen twee voorstellingen: +40%
	Theater/ schouwburg	**8**	100 m2 bvo	87%	Hierbij is geen rekening gehouden met musicaltheaters; deze zijn grootschalig.
	Casino	**6,1**	100 m2 bvo	86%	
	Bowlingcentrum	**2,3**	Bowlingbaan	89%	
	Biljart-/ snookercentrum	**1,2**	Tafel	87%	
	Dansstudio	**3,9**	100 m2 bvo	93%	
	Fitnessstudio/ sportschool	**3,4**	100 m2 bvo	87%	Niet-grootschalige voorzieningen tot en met 1500 m2 bvo met overheersend fitnessapparaten
	Fitnesscentrum	**4,5**	100 m2 bvo	90%	Groter dan 1500 m2 bvo met breed pakket aan activiteiten zoals groepslessen, diverse vormen van fitness, wellness, maar met de nadruk op de sportfunctie.
	Sporthal	**2,2**	100 m2 bvo	96%	
	Sportzaal	**2**	100 m2 bvo	94%	
	Tennishal	**0,4**	100 m2 bvo	87%	
	Squashhal	**2,4**	100 m2 bvo	84%	
	Zwembad overdekt	**10,7**	100 m2 bassin	97%	
	Zwembad openlucht	**10,1**	100 m2 bassin	99%	
	Sportveld	**20**	Hectare netto terrein	95%	Exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
	Kunstijsbaan kleiner dan 400 meter	**1,6**	100 m2 bvo	98%	
	Kunstijsbaan 400 meter	**2,3**	100 m2 bvo	98%	
	Jachthaven	**0,6**	Ligplaats	-	
	Golfoefencentrum	**51,1**	Centrum	93%	
	Golfbaan	**107**	18 holes/60 ha	98%	
	Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	**3,9**	100 m2 bvo	97%	Maximaal 4000 m2 bvo
	Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	**4,8**	100 m2 bvo	98%	Meer dan 4000 m2 bvo
	Manege (paardenhouderij)	**0,4**	Box	90%	
	Volkstuin	**1,3**	10 tuinen	100%	
Horeca en (verblijfs-)	Camping (kampeerterrein)	**1,2**	Standplaats	90%	

recreatie	Bungalowpark (huisjescomplex)	**1,9**	Bungalow	91%	
	Hotel	**1**	kamer	74%	
	Café/bar/cafetaria	**5**	100 m2 bvo	90%	
	Restaurant	**9**	100 m2 bvo	80%	
	Discotheek	**13,9**	100 m2 bvo	99%	
	Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	**6,5**	100 m2 bvo	99%	
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Huisartsenpraktijk (centrum)	**2,5**	Behandelkamer	57%	
	Apotheek	**2,8**	Apotheek	45%	
	Fysiotherapiepraktijk(centrum)	**1,5**	Behandelkamer	57%	
	Consultatiebureau	**1,6**	Behandelkamer	50%	
	Consultatiebureau voor ouderen	**1,6**	Behandelkamer	38%	
	Tandartsenpraktijk (centrum)	**2**	Behandelkamer	47%	
	Gezondheidscentrum	**1,9**	Behandelkamer	55%	
	Ziekenhuis	**1,6**	100 m2 bvo	29%	Bezoekers klinische patiënten: 0,5/bed Dagverplegings-, resp. deeltijdbehandelings-patiënten: 0,5/bed resp. plaats Medewerkers: 0,25/ formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)
	Crematorium	**30,1**	(deels) gelijktijdige plechtigheid	99%	
	Begraafplaats	**31,6**	(deels) gelijktijdige plechtigheid	97%	
	Penitentiaire inrichting	**2,2**	10 cellen	37%	
	Religiegebouw	**0,2**	Zitplaats	-	
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	**0,6**	Wooneenheid	60%	Inclusief parkeren voor personeel
Onderwijs	Kinderdagverblijf/ peuterspeelzaal/ crèche	**1,2**	100 m2 bvo	0%	Exclusief kiss & ride; zie hiervoor paragraaf 6.2.5
	Basisonderwijs	**0,8**	Leslokaal		Exclusief kiss & ride; zie hiervoor paragraaf 6.2.5
	Middelbare school	**4,5**	100 leerlingen	11%	Bezoekers zijn leerlingen
	Avondonderwijs	**5,6**	10 studenten	95%	Bezoekers zijn studenten

3.3 Flexibiliteitsbepalingen

3.3.1 Functies met globale parkeerkencijfers waarbij een forse marge in acht moet worden genomen

In specifieke gevallen kan onder de volgende voorwaarden een afwijkende parkeernorm worden gehanteerd.

- De betreffende parkeernormen moeten gebaseerd zijn op CROW-kencijfers waarbij een forse marge in acht moet worden genomen, genoemd in CROW-publicatie 317.
- Het bouwplan moet al zodanig specifiek zijn, dat goed onderbouwd wordt waarom een andere norm zou worden gehanteerd.
- Een goede onderbouwing bevat minstens het volgende:
  - een motivering waarom het vereiste aantal parkeerplaatsen niet gerealiseerd wordt.
  - een motivering hoe wordt voorkomen dat de toegenomen parkeerdruk niet wordt afgewenteld op het gebied rondom de ontwikkeling.

Referenties aan vergelijkbare situaties uit de praktijk leveren daarnaast een betekenisvolle bijdrage aan de afweging.

Eventuele maatregelen worden vastgelegd in de benodigde vergunning of zo nodig in een (privaatrechtelijke) overeenkomst.

3.3.2 Duurzaamheid en innovatie

In specifieke gevallen kan voor een ontwikkeling een afwijkende parkeernorm worden gehanteerd wanneer de parkeerdruk wordt verlaagd door het nemen van duurzaamheidsmaatregelen zoals autodelen en bij bedrijven een mobiliteitsplan. Hiervoor geldt de volgende voorwaarde.

- Door middel van een plan, op te stellen door de initiatiefnemer en te beoordelen door de gemeente, wordt toegelicht hoe wordt voorkomen dat de parkeerdruk niet wordt afgewenteld op het gebied rondom de ontwikkeling.

De uitgangspunten worden vastgelegd in de benodigde vergunning of zo nodig in een (privaatrechtelijke) overeenkomst.

4 Fietsparkeren

4.1 Uitgangspunten fietsparkeren

Bij de beoordeling van het aspect fietsparkeren in ruimtelijke plannen zijn de volgende specifieke uitgangspunten van toepassing.

1. *Voor fietsparkeren wordt correctiefactor 1,2 op de kencijfers van het CROW gehanteerd om de bijbehorende parkeernorm vast te stellen.*
2. *Wanneer bij de beoordeling van de parkeerbehoefte de maatgevende eenheid nog niet bekend is, wordt verwezen naar tabel 20 van CROW-publicatie 291 Leidraad fietsparkeren.*
3. *Voor de woonfunctie geldt een specifieke regeling, te vinden in paragraaf 7.2.1.*
4. *Voor de uitoefening van een beroep/bedrijf of praktijk aan huis zijn geen extra fietsparkeerplaatsen vereist, onder de voorwaarde dat er geen sprake is van een bezoekers intensieve functie.*
5. *De benodigde fietsparkeervoorzieningen worden voor de woonfunctie op eigen terrein gerealiseerd.*
6. *De benodigde fietsparkeervoorzieningen voor publieke voorzieningen kunnen bij ruimtegebrek op eigen terrein ook in het openbaar gebied mogelijk gemaakt worden. Dit kan via een met de gemeente te sluiten (privaatrechtelijke) overeenkomst waarin nadere afspraken worden vastgelegd.*
7. *Fietsparkeerplaatsen moeten kwalitatief voldoen aan kwaliteitskenmerk Fietsparkeur.*
8. *De mogelijkheid voor het realiseren van parkeervoorzieningen voor bromfietsen en scooters wordt per nieuwe ontwikkeling gezamenlijk met de ontwikkelaar beoordeeld.*
9. *In specifieke gevallen kan van de fietsparkeernormen worden afgeweken. Hiervoor is paragraaf 4.3 van toepassing.*
10. *Wanneer een bouwplan wordt ingediend voor een functie die niet in deze nota wordt genoemd, wordt verwezen naar de ASVV 2012 en CROW-publicatie 291 Leidraad fietsparkeren.*

4.2 Fietsparkeernormen

Bij de beoordeling van het aspect fietsparkeren in ruimtelijke plannen zijn de volgende normen van toepassing.

Hoofdcategorie	Functie	Norm	Eenheid	Opmerkingen
Wonen	Wonen	**Zie 7.2.1**	Zie 7.2.1	
Werken	Kantoor personeel	**1,4**	100 m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik en ook afhankelijk van cultuur van de branche
	Kantoor bezoekers	**6**	Balie	Minimaal 10
Winkelen en boodschappen	Supermarkt	**3,5**	100 m2 bvo	
	Bouwmarkt	**0,3**	100 m2 bvo	
	Tuincentrum	**0,5**	100 m2 bvo	Buiten de bebouwde kom: 0,1 per 100 m2 bvo
	Detailhandel overig	**3,2**	100 m2 bvo	
Sport, cultuur en ontspanning	Bibliotheek	**3,6**	100 m2 bvo	
	Bioscoop	**5,2**	100 m2 bvo	
	Fitness	**4,4**	100 m2 bvo	
	Museum	**1,1**	100 m2 bvo	
	Sporthal	**3**	100 m2 bvo	
	Sportveld	**73,2**	Hectare netto terrein	
	Sportzaal	**4,8**	100 m2 bvo	
	Theater/ schouwburg	**25,2**	100 zitplaatsen	
	Zwembad overdekt	**24**	100 m2 bassin	
	Zwembad openlucht	**33,6**	100 m2 bassin	
Horeca en (verblijfs-) recreatie	Fastfoodrestau-rant, bar, cafeta-ria	**21,6**	100 m2	Een terras telt mee.
	Restaurant	**4,8**	100 m2 bvo	

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Apotheek bezoekers	**8,4**	Locatie	
	Apotheek medewerkers	**4,8**	Locatie	
	Begraafplaats/ crematorium	**6**	Gelijktijdige plechtigheid	
	Gezondheids-centrum bezoekers	**1,6**	100 m2	
	Gezondheids-centrum medewerkers	**0,5**	100 m2	
	Religiegebouw	**48**	100 zitplaatsen	
	Ziekenhuis bezoekers	**0,6**	100 m2	
	Ziekenhuis medewerkers	**0,5**	100 m2	
Onderwijs	Basisschool leerlingen	**6,2**	10 leerlingen	Bij groter verzorgingsgebied rekening houden met meer fietsen
	Basisschool medewerkers	**0,5**	10 leerlingen	
	Middelbare school leerlingen	**16,8**	100 m2 bvo	
	Middelbare school medewerkers	**0,6**	100 m2 bvo	

4.3 Flexibiliteitsbepalingen

4.3.1 Belemmeringen om te voldoen aan de parkeereis

In specifieke gevallen kan onder de volgende voorwaarden het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen worden teruggebracht.

- Er is sprake van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeereis te voldoen.
- Andere belangen wegen zwaarder of er is sprake van tegenstrijdige eisen (bijvoorbeeld brandweer, milieu).
- Het bouwplan moet al zodanig specifiek zijn, dat goed onderbouwd wordt waarom een andere norm wordt gehanteerd.
- Een goede onderbouwing bevat minstens een motivering waarom het vereiste aantal fietsparkeerplaatsen niet gerealiseerd wordt.

In de benodigde vergunning of zo nodig in een (privaatrechtelijke) overeenkomst, te sluiten voordat de benodigde medewerking door de gemeente wordt verleend, moet worden vastgelegd welke eventuele compenserende maatregelen genomen worden en dat de per uitzondering toegepaste norm geen betrekking heeft op eventuele toekomstige uitbreidingen of functieveranderingen.

4.3.2 Ontheffing van parkeerplaatsen op eigen terrein

Afwijking van het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen is voor publieke functies mogelijk als de fietsparkeerplaatsen niet op eigen terrein, maar wel op acceptabele loopafstand kunnen worden gerealiseerd. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden.

- Met de gemeente worden middels de benodigde vergunning of zo nodig middels een (privaatrechtelijke) overeenkomst afspraken vastgelegd over in ieder geval de locatie, realisatie en het kostenverhaal.
- De loopafstanden tussen de parkeergelegenheid en de bestemming blijven zo kort mogelijk.

Deel II – Toelichting

5 Toelichting basisuitgangspunten

5.1 Beleidskader en wettelijk kader

5.1.1 GVVP

Op 4 februari 2010 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2010-2020 (GVVP) door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin ons parkeerbeleid vastgelegd. Het opstellen van een parkeernota maakt onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma van het GVVP. In de Parkeernota Teylingen van 2010 is opgenomen dat deze na vijf jaar waar nodig wordt aangepast. Vanwege actuele ontwikkelingen op landelijk en lokaal niveau op het gebied van parkeren, is gekozen om de Parkeernota eerder te actualiseren.

5.1.2 Coalitieakkoord 2014-2018

In het Coalitieakkoord 2014-2018 is vastgesteld dat de gemeente zorgt voor voldoende openbare parkeergelegenheid met als uitgangspunt dat het parkeren gratis is. Extra aandacht wordt gegeven aan parkeer-, en ten aanzien van elektrische voertuigen, oplaadproblematiek bij nieuwe ontwikkelingen. De oplaadproblematiek krijgt overigens specifieke aandacht in de Notitie op St(r)oom van juni 2013.

5.1.3 Wet ruimtelijke ordening

Opzet van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 (Wro) is dat bestemmingsplannen een uitputtende planologische regeling bieden. Ook het onderdeel parkeren maakt hiervan onderdeel uit. De Wro en de Woningwet leiden ten aanzien van parkeren van auto's en fietsen tot het volgende:

- De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten, dus ook een parkeerbeleidsplan mag dat niet.
- Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten en dus ook geen parkeervoorschriften.
- In 2013 moet voor het hele grondgebied van een gemeente een nieuw of herzien bestemmingsplan gelden.

Tot op heden is voor het beoordelen van nieuwe ontwikkelingen het parkeren altijd wettelijk verankerd geweest met de gemeentelijke bouwverordening. Er is inmiddels een 'uitsterfregeling' van toepassing op de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening, inclusief de regeling inzake het parkeren. Als uitwerking hiervan is in artikel 8.17 van de Invoeringswet Wro bepaald dat artikel 8, vijfde lid van de Woningwet komt te vervallen.

In de bouwverordening van Teylingen van 1 april 2012 is in artikel 2.5.30, lid 1 over parkeren opgenomen dat als de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte is aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw. Daarbij moet rekening worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Het parkeerartikel uit de bouwverordening is op het moment van opstellen van deze nota nog van toepassing vanwege wetstechnische problemen in de overgang van het onderwerp parkeren van de bouwverordening naar het bestemmingsplan. De Invoeringswet Wro is daardoor nog niet in werking getreden. Wel wordt hierop al geanticipeerd door de Rijksoverheid. Via het Besluit omgevingsrecht (Bor) kan nu namelijk een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan worden opgenomen. Zo kunnen onder andere eisen ten aanzien van parkeren in bestemmingsplannen worden vastgelegd. Teylingen zal de komende tijd in haar bestemmingsplannen gepast inspelen op deze ontwikkeling. Wanneer het vervallen van het parkeertartikel in de bouwverordening in werking is getreden, zal een overgangsperiode van vijf jaar gelden voor gemeenten om de bestemmingsplannen aan te passen. Een nota voor parkeernormen is zodoende een goed middel om de basis te leggen voor een goede parkeerregeling in de nabije toekomst. Voordeel van deze nota is daarnaast dat parkeernormen gedefinieerd kunnen worden zonder dat alles in elk bestemmingsplan uitvoerig beschreven hoeft te worden.

5.2 Totstandkoming parkeernormen

5.2.1 Functie van parkeernormen

In Teylingen willen we alle vervoerwijzen (modaliteiten) goed faciliteren; men heeft keuzevrijheid. Tegelijkertijd willen we een prettig leefbare leefomgeving voor jong en oud. Parkeernormen die gelden voor nieuwe ontwikkelingen moeten er daarom voor zorgen dat:

- voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor zowel automobilisten als fietsers. Hiermee wordt de belasting op en verrommeling van de openbare ruimte geminimaliseerd.
- goede parkeerfaciliteiten het gebruiksgemak voor zowel bewoners en ondernemers als bezoekers ten goede komen.
- het opnemen van fietsparkeernormen het fietsgebruik aantrekkelijker maakt, wat weer ten goede kan komen aan een duurzame leefomgeving.

Grote gemeenten met bereikbaarheidsproblemen en goed openbaar vervoer in centrumgebieden hanteren voor auto's vaak naast de minimumnormen ook maximumnormen. Hoewel Teylingen het gebruik van alternatieve vervoerwijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer wil stimuleren, worden de parkeernormen niet ingezet met het primaire doel om het autogebruik terug te dringen. Ten aanzien van fietsen is het primaire doel om het fietsgebruik te stimuleren. Om deze redenen worden in de Parkeernota geen maximumnormen gebruikt, maar geldt per functie een vaste (minimum)norm. Daarnaast is om dezelfde redenen het uitgangspunt dat meer fietsparkeerplaatsen in een ontwikkeling niet betekent dat er minder autoparkeerplaatsen nodig zijn. Praktijkervaring in de toekomst zal moeten uitwijzen of meer c.q. betere faciliteiten voor fietsers het fietsgebruik daadwerkelijk toe laten nemen ten koste van het autogebruik.

Een (bouw)plan moet voldoen aan de Parkeernota wanneer er sprake is van (vergunningplichtige):

- nieuwbouw.
- uitbreiding van een bestaand object.
- functieverandering.

Voor 1-op-1 vervangende nieuwbouw op dezelfde locatie, bijvoorbeeld de sloop van een woning en het terugbouwen van een nieuwe woning, hoeft dus geen rekening te worden gehouden met een nieuwe parkeerbehoefte. Het idee hierachter is dat alleen de extra parkeerbehoefte door ontwikkelaars moet worden gerealiseerd, omdat het niet redelijk is om bestaande parkeerproblemen af te wentelen op nieuwe ontwikkelingen. Bestaande parkeerproblemen worden waar mogelijk aangepakt met het Uitvoeringsprogramma GVVP.

Deze benadering resulteert in de volgende aanpak. Bij verbouw/uitbreiding van een bestaand object of bij functieverandering wordt er gekeken naar het aantal extra parkeerplaatsen dat nodig is. Rekening wordt gehouden met de bestaande voorzieningen. De berekende parkeereis op basis van de nieuwe functie wordt verminderd met de parkeereis van de laatste actieve functie of de in het bestemmingsplan toegestane functie. De functie waarvoor de hoogste parkeereis geldt, wordt dan in mindering gebracht. Dit geldt ook bij sloop van de bestaande panden. Het bestaande aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt niet in mindering gebracht met de totale nieuwe parkeerbehoefte.

Voorbeeld 1
Een woning wordt vervangen door een winkel met twee appartementen. De woning had geen autoparkeerplaats op eigen terrein. De parkeernorm voor auto's voor één woning wordt afgetrokken van het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Voor wat betreft fietsparkeren moet in de nieuwe situatie op eigen terrein worden voldaan aan de fietsparkeernorm per appartement zoals beschreven in paragraaf 7.2.1. Ook voor de winkelruimte moeten fietsparkeervoorzieningen in beginsel op eigen terrein worden gerealiseerd. Wanneer hiervoor echter sprake is van ruimtetekort, is de regeling in paragraaf 4.3.2 van toepassing.

Voorbeeld 2
Een gebied met twee vrijstaande woningen en een pand met een supermarkt wordt ontwikkeld. De twee woningen worden gesloopt en de supermarkt wordt uitgebreid. Op de plaats van de woningen komt een appartementencomplex. In beide gevallen was altijd sprake van autoparkeren op eigen terrein. In de nieuwe situatie moet voor alle parkeerplaatsen die nodig zijn voor de nieuwe situatie die niet meer op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden, door de ontwikkelaar een alternatieve oplossing aangedragen worden. Voorbeelden zijn toepassing van het parkeerfonds of ondergronds parkeren op eigen terrein.

Ruimte voor fietsparkeren was in de oude situatie op eigen terrein. Met de nieuwe ontwikkeling is deze ruimte nu echter alleen beschikbaar voor de woonfunctie. In de nieuwe situatie wordt daarom voor wat betreft de appartementen op eigen terrein voldaan aan de fietsparkeernorm per appartement zoals beschreven in paragraaf 7.2.1. Voor de supermarkt is de regeling in paragraaf 4.3.2 van toepassing.

De bedoeling van deze aanpak is ten aanzien van auto's niet dat historisch gegroeide en bestaande parkeerproblemen worden aangepakt, maar wel dat wordt voorkomen dat de problemen nog groter worden. Ten aanzien van fietsen geldt dat de oude 'theoretische' fietsparkeerbehoefte niet wordt verhaald op nieuwe ontwikkelingen, terwijl er anderzijds wel nieuwe fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

5.2.2 Gebruik parkeerkencijfers CROW

De begrippen parkeernormen en parkeerkencijfers worden veel door elkaar gebruikt. Parkeerkencijfers zijn door het CROW opgestelde ervaringscijfers -met landelijk gezien een redelijk officiële status- als hulpmiddel om gedurende het ontwerpproces rekening te houden met het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen het ontwerp. Bij parkeernormen heeft de gemeente voor haar grondgebied passende cijfers ontwikkeld en deze beleidsmatig vastgesteld. Parkeernormen kan men wel baseren op de parkeerkencijfers als daarbij een correctie aangebracht wordt, gebaseerd op lokaal parkeerbeleid en de lokale kenmerken van de gemeente wat betreft autobezit en auto-/fietsgebruik.

In de vorige Parkeernota is gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers in publicatie 182 van het CROW. Inmiddels is CROW-publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie uitgebracht. Deze nieuwe publicatie kent een aantal belangrijke toevoegingen zoals parkeerkencijfers voor fietsen en kencijfers voor verkeersgeneratie van verschillende functies. Daarnaast is het aantal functies waarvoor parkeerkencijfers zijn opgenomen uitgebreid. Zo is er uitgebreid onderscheid gemaakt in typen woningen en supermarkten. De parkeernormen en de daaraan gekoppelde functies moeten echter toepasbaar en representatief zijn voor Teylingen, dus zijn niet alle functies overgenomen in deze nota. Ook zijn de oude parkeerkencijfers vaak naar boven bijgesteld. Reden hiervoor is dat het gemiddelde autobezit nog steeds toeneemt.

De parkeerkencijfers in publicatie 317 voor fietsen zijn overigens overgenomen uit CROW-publicatie 291 Leidraad fietsparkeren van december 2010. Naast publicatie 317 geldt daarom specifiek voor fietsen ook publicatie 291 als basis voor de normering.

5.2.3 Criteria

Bij het vaststellen van parkeernormen wordt rekening gehouden met:
- stedelijkheid van het gebied;
- functies in het gebied;
- keuze voor vaste parkeernorm, minimumnorm, maximumnorm of norm met bandbreedte;
- gecombineerd gebruik/aanwezigheidspercentages;
- parkeren op eigen terrein;
- rekenmethodes voor parkeerbalans;
- bijzondere schoolsituaties;
- eventuele afkoopregeling (parkeerfonds).

Voor enkele van deze criteria geldt dat deze in dezelfde mate opgaan voor auto en fiets. De rest zal aan bod komen in het specifiek daarvoor bestemde hoofdstuk.

5.3 Referentiegegevens

Het CROW maakt naast het onderscheid in functietype ook onderscheid in stedelijkheidsgraad en gebiedskenmerken. De kencijfers hebben daarnaast een bandbreedte, zodat binnen een ruimtelijk

ontwerp een keuze gemaakt kan worden voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Om onze parkeernormen op basis van deze kencijfers op een eenduidige wijze te bepalen voor zowel auto als fiets, is het nodig om referentiecijfers te hanteren. De parkeernormen worden onder andere gebaseerd op enkele statistische gegevens van de gemeente Teylingen (afkomstig uit StatLine april 2013 van het CBS).

Tabel 5.1 – *Inwoners en werkgelegenheid Teylingen 2013*

	Aantal
Inwoners	35.800
Arbeidsplaatsen	13.410

5.3.1 Stedelijkheid

Parkeernormen kunnen vastgesteld worden aan de hand van de verstedelijking van gebieden. In zeer stedelijke gebieden kunnen de normen over het algemeen lager liggen, omdat daar meer voorzieningen voor alternatieve vervoermiddelen, zoals openbaar vervoer aanwezig zijn. De mate van stedelijkheid oftewel de omgevingsadressendichtheid wordt bepaald door het aantal adressen per vierkante kilometer. Deze gegevens zijn afkomstig uit de demografische kerncijfers per gemeente van 2012 (CBS).

Tabel 5.2 – *Indeling in stedelijkheidsgraad*

	Klasse	**Omgevingsadressendichtheid**
Zeer stedelijk gebied	1	>2500
Sterk stedelijk gebied	2	1500-2500
Matig stedelijk gebied	3	1000-1500
Weinig stedelijk gebied	4	500-1000
Niet stedelijk gebied	5	<500

In 2012 bedroeg de omgevingsadressendichtheid in Teylingen 1291. Daarmee is Teylingen aan te merken als matig stedelijk gebied.

5.3.2 Gebiedskenmerken en bereikbaarheidskenmerken van de locatie

Uit een studie van het CROW blijkt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Functies in centra hebben een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit komt door het verschil in aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen, zoals openbaar vervoer. Dit is voor het CROW aanleiding geweest om voor de parkeerkencijfers onderscheid te maken naar:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

De verschillen in inrichting en bebouwing in de kernen van Teylingen zijn te klein om een onderscheid te maken in deze gebiedskenmerken. Dit is anders in grotere gemeenten waar in het centrum vaak geen ruimte is voor parkeren. Bij het opstellen van de parkeernormen is uitgegaan van de kencijfers voor schil/overloopgebied. Wanneer een bepaalde functie alleen/ook van toepassing is in een bepaald gebied, wordt (ook) uitgegaan van dat specifieke gebied, zoals bijvoorbeeld maneges zijn te vinden in het buitengebied.

5.4 Gecombineerd gebruik

Een apart criterium dat van toepassing is op het vaststellen van de parkeerbehoefte is het gecombineerd gebruik. In een ontwikkeling of gebied is er regelmatig sprake van een combinatie van functies. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk. Het is met andere woorden niet nodig om de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen. De mogelijkheid van gecombineerd gebruik hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de bestemming. Het CROW heeft een tabel opgesteld met aanwezigheidspercentages. Deze tabel -hier tabel 5.3- wordt door de gemeente Teylingen gebruikt bij berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Opmerking ten aanzien van de zondag is dat de opgenomen percentages gebaseerd zijn op de oude situatie waarin geen sprake is van openstelling van detailhandel en commerciële dienstverlening op de zondag. Inmiddels is de zondag vrijgegeven voor openstelling van deze functies. De komende jaren zullen moeten uitwijzen hoeveel gebruik wordt gemaakt van deze uitbreiding van winkeltijden en wat dit betekent voor de parkeerdruk op de zondag in de woon- en winkelgebieden.

Tabel 5.3 – *Aanwezigheidspercentages bij gecombineerd gebruik*

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop, theater e.d.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/consultatie-bureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
Verpleeg/verzorgings-tehuis/aanleunwoning/verzor-gingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuispatiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuismedewer-kers	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%

5.5 Evaluatie

Deze nota wordt binnen vijf jaar geëvalueerd en waar nodig aangepast. Een nieuwe ontwikkeling die de parkeernormen kan gaan beïnvloeden, is mobiliteitsmanagement. Belangrijke peilers hiervoor zijn bijvoorbeeld mogelijke mobiliteitsmaatregelen die de komende jaren worden genomen en/of doorgezet door werkgevers, het (verder) stimuleren van het fietsgebruik en autodelen.

6 Toelichting autoparkeren

6.1 Hoogte parkeernormen op basis van autobezit

Het autobezit in een gemeente is een graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen in woongebieden. In gemeenten met een laag autobezit kan een lagere parkeernorm per woning worden gehanteerd dan in gemeenten met een hoog autobezit.

Tabel 6.1 – *Autobezit*	**Teylingen**	**Zuid-Holland**	**Nederland**
Autobezit per 1000 inwoners	462	420	472

(peiljaar 2013, bron: CBS)

Het autobezit in Teylingen ligt onder het landelijk gemiddelde, maar beduidend boven het gemiddelde van de provincie Zuid-Holland. Daarnaast groeit het aantal auto's in de gemeente nog steeds. Ter indicatie: in 2009 bedroeg het aantal auto's in Teylingen per 1000 inwoners 432. Er worden daarom geen parkeernormen gehanteerd die lager zijn dan de parkeerkencijfers. Binnen de aangegeven bandbreedten wordt steeds het gemiddelde genomen om de parkeernorm te bepalen.

6.2 Functionele indeling en specifieke eigenschappen van de functie

Bouwprojecten kennen verschillende functies. Voor elke functie gelden specifieke parkeernormen. De functies kunnen in vier groepen onderverdeeld worden:

1. wonen;
2. werken;
3. winkelen en boodschappen;
4. overig.

Binnen deze functies zijn er verschillende subcategorieën. In deze paragraaf worden enkele specifieke categorieën toegelicht.

6.2.1 Wonen algemeen

De parkeerkencijfers van het CROW voor woningen ten aanzien van auto's zijn onderverdeeld in drie segmenten:

- koop;
- huur;
- kamerverhuur;
- serviceflat en aanleunwoning.

Binnen de segmenten koop, huur en kamerverhuur worden weer verschillende categorieën onderscheiden die duiden op een bepaald prijsniveau. Het CROW heeft ervoor gekozen om de prijscategorieën alleen als duur, goedkoop of middensegment aan te duiden en niet in cijfers uit de drukken, omdat deze kwantificering per gemeente kan verschillen. In de praktijk is echter gebleken dat op basis van deze categorieën moeilijk een betrouwbare parkeerbeoordeling gegeven kan worden. Het aantal auto's in een huishouden is niet per se afhankelijk van de prijsklasse van een woning, maar wordt bijvoorbeeld ook beïnvloed door het meenemen van bedrijfsauto's c.q. –busjes. Een andere mogelijkheid is de parkeernorm te bepalen aan de hand van de grootte van de woning. Ook hierbij is het echter moeilijk een betrouwbare indeling te maken. Teylingen werkt daarom alleen met een onderscheid tussen woningen, appartementen, kamerverhuur en serviceflats/ aanleunwoningen.

Bezoekers

De parkeernormen voor woningen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek is gebleken dat de parkeerbehoefte van bezoekers uit gemiddeld 0,3 tot 0,4 parkeerplaats per woning bestaat. Belangrijk hierbij is dat voldoende parkeerplaatsen in openbare of openbaar toegankelijke ruimte gerealiseerd worden. Bijvoorbeeld bij een appartementengebouw kan daarom niet volstaan worden met de aanleg van een gesloten parkeergarage.

Theoretische parkeervraag

In een woonwijk met veel garages en opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal echter blijken dat een groot gedeelte van het theoretische aanbod niet wordt gebruikt, doordat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Teylingen heeft geen systeem voor betaald parkeren waarmee het parkeren in de openbare ruimte kan worden gereguleerd. Daarom wordt bij woningen niet elke parkeerplaats volledig meegeteld. Hiervoor worden de cijfers, weergegeven in tabel 6.2 en afkomstig uit CROW-publicatie 317 gehanteerd.

Tabel 6.2 – *Theoretische parkeervraag*

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Minimaal 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Minimaal 10,0 meter lang en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Minimaal 5,0 meter diep en 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 en 2,5 meter breed
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit minimaal 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 4,5 meter breed

Elektrische auto's en autodelen
Elektrisch rijden en autodelen zijn sterk in ontwikkeling en verdienen speciale aandacht. In juni 2013 heeft Teylingen daarom al de Notitie op St(r)oom vastgesteld. Hiermee willen we bereiken dat inwoners die een elektrisch voertuig aanschaffen of gebruiken zo weinig mogelijk obstakels tegenkomen bij het laden van de accu's. Deze faciliterende rol vervullen we door adviserend en bemiddelend op te treden bij het zoeken naar geschikte locaties voor laadpunten in het openbaar gebied.

We plaatsen zelf een bord bij voor een laadpunt of deelauto's gereserveerde parkeerplaatsen als deze in het openbaar gebied zijn gelegen. In principe worden dan bestaande parkeerplaatsen gereserveerd, zonder dat hiervoor nieuwe parkeerplaatsen terugkomen. De elektrische auto of deelauto wordt door de bewoners immers gebruikt ter vervanging van een (eigen) auto met verbrandingsmotor. Wel geldt als voorwaarde een onherroepelijk verkeersbesluit.

6.2.2 Ouderenhuisvesting
Er gelden aangepaste normen binnen de categorie wonen voor ouderenhuisvesting. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:
- zelfstandige woningen;
- een woning in of bij een zorginstelling;
- een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers;
- een woning die specifiek bestemd is voor 55-plussers met een zorgindicatie.

Een zelfstandige woning wordt als een normale woning beoordeeld. Een woning in of bij een zorginstelling hoort bij de categorie verpleeg-/ verzorgingshuis. Een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers of voor 55-plussers met een zorgindicatie krijgt een lagere norm, namelijk de norm die geldt voor de functie serviceflat/aanleunwoning. Voorwaarde is wel dat dit gebruik ook als zodanig in een overeenkomst met de gemeente is vastgelegd. Deze overeenkomst moet bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning worden voorgelegd.

6.2.3 Werken
Hierbij moet gedacht worden aan zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen als kapper, accountant of een schoonheidsspecialist. Een belangrijk kenmerk is dat de activiteiten kleinschalig zijn en passen binnen het woonmilieu. De norm voor dergelijke kleinschalige commerciële ruimte aan huis wordt vastgelegd op 1,0 parkeerplaats per behandelkamer c.q. arbeidsplaats. Dit is exclusief de parkeernorm van de bijbehorende woning. In de praktijk is dit voor de aanvrager vaak moeilijk te realiseren. Voor een beroep of praktijk aan huis wordt daarom wanneer een vergunning wordt aangelegd in principe ontheffing verleend door het college van B&W op grond van artikel 2.5.30 lid 4a van de bouwverordening zonder dat hier

financiële consequenties aan verbonden worden. Voorwaarde is dat er sprake is van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de hoofdbewoner een eenmanszaak runt. Er mag geen sprake zijn van intensieve bezoekersfuncties.

6.2.4 Winkelen en boodschappen

Er is in CROW-publicatie 317 voor supermarkten een uitgebreid onderscheid gemaakt in type supermarkt. Om te voorkomen dat het hanteren van de juiste norm bij een ontwikkeling onnodig complex wordt, is dit onderscheid buiten beschouwing gelaten.

6.2.5 Onderwijs

De situatie rond scholen en kinderdagverblijven is bijzonder. Slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen wordt de hele dag bezet, namelijk door het personeel. Het halen en brengen van de kinderen veroorzaakt echter ook een piekvraag naar parkeerplaatsen. Deze vraag doet zich slechts voor op vaste, beperkte momenten per dag. Voldoende parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein om aan deze piekvraag te voldoen zal meestal niet mogelijk zijn. Afhankelijk van de kenmerken van de omgeving, zal de gemeente per situatie beslissen of de aanleg van parkeerplaatsen voor brengen en halen op de openbare weg door de gemeente mogelijk en wenselijk is.

Dit hangt bijvoorbeeld af van het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in de omgeving. Wanneer de gemeente besluit parkeerplaatsen aan te leggen, moeten die aan de volgende eisen voldoen:

- ze moeten langs een doorgaande route liggen in verband met de doorstroming;
- er moet sprake zijn van een zeer korte loopafstand naar school, want wanneer parkeerplaatsen te ver weg liggen, worden ze niet gebruikt;
- de parkeerplaatsen mogen niet gebruikt worden door het personeel; voor personeel moeten voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden;
- voor een school met een regionale functie moet bij de afmeting van de vakken rekening gehouden worden met de mogelijkheid dat busjes gebruik maken van de parkeervoorziening;
- de parkeerplaatsen mogen niet in het (verblijfs)gebied voor voetgangers en fietsen gelegen zijn; routes mogen elkaar niet kruisen.

Het CROW heeft voor scholen de volgende rekenmethode ontwikkeld.

Rekenmethode halen en brengen bij scholen

Groepen 1 tot en met 3	Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75
Groepen 4 tot en met 8	Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85
Kinderdagverblijf	Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75

Verklaring
Er worden twee reductiefactoren toegepast:

1) parkeerduur:
    a. groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten bij aanvang en einde school (0,5);
    b. groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuut in een periode van 10 minuten bij aanvang en einde school (0,25);
    c. kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in een periode van 60 minuten (0,25) bij brengen en halen.
2) aantal kinderen per auto.

Het percentage kinderen dat wordt gebracht en gehaald met de auto ligt landelijk tussen de 1% en de 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- de stedelijkheidsgraad.
- stedelijke zone.
- de gemiddelde afstand naar school.

In Teylingen hanteren we de volgende percentages:

- groepen 1 t/m 3: 50%.
- groepen 4 t/m 8: 40%.
- kinderdagverblijf: 80%.

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 tot en met 3 en 4 tot en met 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

6.2.6 Overige functies

Voor alle overige functies geldt dat de benadering en functiebenaming van het CROW is gehandhaafd om de gemeentelijke normen te bepalen. Wanneer een functie niet in paragraaf 3.2 wordt genoemd, wordt verwezen naar CROW-publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie en kan een norm bepaald worden door het toepassen van de uitvoeringsregels.

6.3 Locatie en afmetingen autoparkeervoorzieningen

De parkeerplaatsen moeten in principe gerealiseerd worden op eigen terrein en moeten voldoen aan de volgende afmetingen:

- haaks parkeren minimaal 2,50 m breed en 5,00 m diep;
- langsparkeren minimaal 2,00 m breed en 6,00 m lang, beginnend en eindigend onder een hoek van 45º;
- voor gestoken parkeren of als de parkeerplaatsen direct naast een muur of ander obstakel liggen, zijn de daarvoor bestemde richtlijnen uit de ASVV 2012 van toepassing.

Aanvullend gelden de eisen uit de ASVV 2012 die gesteld worden aan de breedte van de weg en de eisen die aan de inrichting van parkeerplaatsen gesteld worden in het Programma van Eisen voor projecten infrastructuur openbare ruimte van de gemeente Teylingen.

6.4 Parkeren voor mensen met een handicap

6.4.1 Landelijke richtlijnen

Voor autogebruikers met een lichamelijke handicap gelden specifieke regels ten aanzien van parkeerplaatsen. Met de gehandicaptenparkeerkaart kan voor deze groep in bepaalde gevallen een uitzondering gelden op algemene parkeerverboden. Om de toegankelijkheid tot gebouwen vanaf de auto voor mensen met een handicap verder te waarborgen, adviseert het CROW aanvullend het volgende.

- Bij publieke voorzieningen moet er minimaal voorzien worden in 5% aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk te liggen bij de ingang van het betreffende gebouw c.q. de aangepaste woning; volgens de ASVV maximaal 50 meter. Overigens is een criterium voor een gehandicaptenparkeerkaart dat je

niet in staat bent om een afstand van 100 meter te voet zonder onderbreking te overbruggen.
- Voor grote (openbare) parkeerterreinen en –garages geeft de ASVV een verhouding van 1 aangepaste parkeerplaats op 50 reguliere parkeerplaatsen.
- Voor het bepalen van de benodigde vormgeving en maatvoering van deze parkeerplaatsen is CROW-publicatie 177 Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte van toepassing.

6.4.2 Gemeentelijk beleid

Teylingen kent in de centrumgebieden een blauwe zone. De openbare voorzieningen zijn gelegen in of in de nabijheid van de centrumgebieden. Mensen met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen met deze kaart gebruik maken van de parkeerplaatsen in de blauwe zone zonder parkeerschijf. De loopafstanden blijven daarom beperkt. In het geval van Teylingen zijn daarom geen aanvullende regels nodig voor het aandeel van gehandicaptenparkeerplaatsen bij openbare voorzieningen.

Het is daarnaast al mogelijk om een gehandicaptenparkeerplaats bij een aangepaste woning aan te vragen. De regels die op deze parkeerplaats van toepassing zijn, sluiten aan bij de richtlijnen van het CROW. Er wordt gezocht naar een parkeerplaats die zo dicht mogelijk bij de betreffende woning aangelegd kan worden en het overige verkeer mag niet worden gehinderd of in gevaar worden gebracht.

Wel is het wenselijk om voor grootschaligere nieuwe ontwikkelingen de ASVV-norm voor openbare parkeerterreinen c.q. –garages van 1 aangepaste parkeerplaats op 50 reguliere parkeerplaatsen in deze nota vast te leggen. Hiermee wordt gewaarborgd dat het parkeerbestand voor mensen met een handicap bij dergelijke ontwikkelingen op peil blijft met die in de rest van de openbare ruimte. Voor wat betreft vormgeving en situering van de aangepaste parkeerplaatsen zijn de richtlijnen uit CROW-publicatie 177 en de ASVV 2012 van toepassing.

7 Toelichting fietsparkeren

Het opnemen van fietsparkeernormen is zinvol om verschillende redenen. Er wordt gezorgd voor handhaving van een fraaie openbare ruimte waar fietsen niet zorgen voor verrommeling van het straatbeeld. Daarnaast passen bij het kwalitatief verbeteren, uitbreiden en veiliger maken van het fietsnetwerk faciliteiten voor het veilig en comfortabel stallen van fietsen. Op deze manier wordt het fietsgebruik aantrekkelijker gemaakt, wat weer invloed kan hebben op de duurzaamheidsdoelstellingen voor een gezondere en schonere gemeente.

7.1 Hoogte parkeernormen op basis van fietsgebruik

Het Fietsberaad heeft in 2010 op basis van cijfers uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) een overzicht opgesteld van het aandeel in procenten van fietsgebruik in alle verplaatsingen en in procenten van de korte verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Het betreft alle verplaatsingen met herkomst en/of bestemming in de desbetreffende gemeente, ongeacht of de persoon in deze gemeente woont. Er is op basis van de fietsaandelen en de korte afstanden een categorieverdeling gemaakt voor gemeenten voor een zeer laag tot en met een zeer hoog fietsgebruik.

Tabel 7.1 – *Classificatie mate van fietsgebruik in gemeenten*

	Fietsgebruik in procenten	Categorie
Alle verplaatsingen	<15%	Zeer laag
	15-20%	Laag
	20-25%	Gemiddeld
	25-30%	Hoog
	>30%	Zeer hoog
Korte afstanden	<22%	Zeer laag
	22-30%	Laag
	30-38%	Gemiddeld
	38-46%	Hoog
	>46%	Zeer hoog

Voor Teylingen komt het fietsgebruik in een overzicht er dan als volgt uit te zien.

Tabel 7.2 – *Fietsgebruik in Teylingen*

Aandeel fiets in alle verplaatsingen	Categorie	Aandeel fiets in verplaatsingen tot 7,5 kilometer	Categorie
26%	Hoog	36%	Gemiddeld

De fiets is hiermee in Teylingen na de auto de belangrijkste vervoerwijze. Er is echter nog voldoende ruimte om het fietsgebruik verder te stimuleren, bijvoorbeeld om bereikbaarheid en verkeersafwikkeling verder te verbeteren. Bijkomend voordeel kan daarnaast het terugdringen van de parkeerdruk van auto's zijn. Naast ruimtelijke aspecten en leefbaarheid zijn ook bijvoorbeeld economie en toerisme drijfveren om het fietsgebruik verder te optimaliseren. Om deze reden wordt een correctiefactor 1,2 toegepast op de modale fietsparkeerkencijfers van het CROW.

Voorbeeld
Voor kantoren in schil centrum geldt als kencijfer 1,2 per 100 m2 bvo. Uitgangspunt voor Teylingen is dat het fietsgebruik hoog is. Hiervoor wordt correctiefactor 1,2 toegepast. De norm bedraagt daarom 1,2 x 1,2 = 1,44 of terwijl 1,4 voor kantoren in plaats van 1,2.

In aanvulling hierop kan het voorkomen dat het bepalen van de parkeervraag bij een ontwikkeling wordt bemoeilijkt, omdat de maatgevende eenheid, bijvoorbeeld de brutovloeroppervlakte op dat moment nog niet bekend is. In die gevallen wordt verwezen naar tabel 20 van CROW-publicatie 291 Leidraad feitsparkeren. Hierin zijn voor verschillende functies alternatieve eenheden genoemd waarmee alsnog de parkeervraag kan worden bepaald.

Bromfietsen en scooters
Met de komst van het kwaliteitskenmerk Fietsparkeur en de kencijfers van het CROW is er een theoretische basis voor het vaststellen van fietsparkeernormen. Ook scooters en bromfietsen zijn echter bepalend voor het straatbeeld. Vooral op locaties met publieke voorzieningen zoals winkelgebieden en stations is vaak een tekort aan goede parkeervoorzieningen voor deze voertuigen. Aangezien nog geen kencijfers, maatvoeringen en kwaliteitseisen zijn verbonden aan bromfietsparkeren, zal de gemeente per ontwikkeling beoordelen in hoeverre parkeergelegenheden voor bromfietsen en scooters gewenst en realiseerbaar zijn.

7.2 Functionele indeling en specifieke eigenschappen van de functie
Hieronder worden per functiegroep de uitgangspunten bij de bijbehorende fietsparkeernormen toegelicht.

7.2.1 Wonen
De CROW-systematiek voor fietsparkeernormen is eenvoudiger van opzet dan die voor auto's. Er wordt onderscheid gemaakt in:
- rij- en vrijstaande woning;
- appartement met fietsenberging;
- appartement zonder fietsenberging;
- studentenhuis.

Er is voor appartementen zonder fietsenberging een apart kencijfer opgenomen voor het realiseren van buurtstallingen en fietstrommels. Dit kencijfer wordt in deze nota niet opgenomen/ doorvertaald naar een norm, omdat een dergelijke vorm voor wonen niet de voorkeur geniet. Uitgangspunt voor woonfuncties blijft dat fietsparkeren op eigen terrein plaatsvindt. Voor wonen is in plaats van normen op basis CROW-publicatie 291 de volgende regeling van toepassing:

1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m2 bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m2 de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m2 per woonfunctie bedraagt.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Lid 3 sluit aan bij het uitgangspunt in het GVVP om bij nieuwbouwwoningen bij voorkeur te zorgen voor een 'achterom' of een centrale ruimte voor het stallen van fietsen.

Voor de functies verpleeg-/verzorgingshuis en serviceflat/ aanleunwoning zijn voor het fietsparkeren nog geen kencijfers beschikbaar. Voor deze functies is daarom per ontwikkeling maatwerk vereist.

7.2.2 Werken
Voor deze functiegroep wordt een onderscheid gemaakt in kantoren met baliefunctie en kantoren zonder baliefunctie. De fietsparkeernorm kan ook voor meer bedrijfsmatige werkfuncties toegepast worden. Voor arbeidsextensieve bedrijven (weinig werknemers in relatie tot de oppervlakte) is het echter niet zinvol om fietsparkeernormen op te leggen en hiervoor zijn dan ook geen kencijfers beschikbaar.

Voor het uitoefenen van een beroep/bedrijf of praktijk aan huis zoals zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen als kapper, accountant of een schoonheidsspecialist geldt dat de woonfunctie leidend is en dergelijke beroepsmatige functies

passend zijn binnen de woonbestemming. Voor deze functies vervalt daarom de verplichting om een parkeerplaats per behandelkamer c.q. arbeidsplaats te realiseren. Voorwaarde is dat er sprake is van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de hoofdbewoner een eenmanszaak runt; er mag geen sprake zijn van intensieve bezoekersfuncties. Deze benadering werkt ook door op het fietsparkeren.

7.2.3 Winkelen en boodschappen

Detailhandelsvestigingen zoals supermarkten zijn in het algemeen bezoekersintensief en worden bezocht voor een korte duur (hoge 'turnover'). De parkeernorm valt daarom hoog uit in vergelijking met andere commerciële functies. Bovendien zullen bezoekers van dergelijke detailhandel sneller de fiets kunnen gebruiken dan bezoekers van tuincentra, bouwmarkten en dergelijke.

7.2.4 Horeca

Voor wat betreft horecagelegenheden wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het onderscheid dat voor autoparkeren ook wordt gemaakt. Er is alleen onderscheid gemaakt tussen eenvoudige restaurants (met een hoge turnover van fietsers) en meer luxe restaurants (met een minder hoge turnover van fietsers). Voorbeelden van restaurants met een hoge turnover zijn cafetaria's en fastfoodrestaurants.

7.2.5 Overige functies

Voor alle overige functies geldt dat de benadering en functiebenaming van het CROW is gehandhaafd om de gemeentelijke normen te bepalen. Wanneer een functie niet in de parkeernormering wordt genoemd, is CROW-publicatie 291 Leidraad fietsparkeren van toepassing en kan een norm bepaald worden door het toepassen van de uitvoeringsregels.

7.3 Locatie, kwaliteitseisen en afmetingen fietsparkeervoorzieningen

Om niet een te grote claim te leggen op de openbare ruimte, geldt voor fietsparkeren dat de benodigde voorzieningen in principe op eigen terrein worden gerealiseerd. Dit geldt in ieder geval voor de woonfunctie. Voor publieke voorzieningen zoals winkels, bibliotheken en dergelijke kunnen bij ruimtegebrek op eigen terrein fietsparkeervoorzieningen in het openbaar gebied mogelijk gemaakt worden. Dit kan via een met de gemeente te sluiten (privaatrechtelijke) overeenkomst, waarin afspraken gemaakt worden over de locatie, realisatie en het kostenverhaal. Uitgangspunt is in ieder geval dat de loopafstanden tussen de parkeergelegenheid en de bestemming zo kort mogelijk blijven. Voor bedrijven op een bedrijventerrein en functies in bijvoorbeeld het buitengebied, tuincentra, bouwmarkten en dergelijke zal doorgaans voldoende ruimte op eigen terrein aanwezig zijn.

Voor andere functies dan voor wonen en fietsparkeren in de openbare ruimte gelden ten aanzien van maatvoering geen wettelijke verplichtingen. Wel hebben het Fietsberaad en Fipavo (toonaangevende fabrikanten en leveranciers van fietsparkeervoorzieningen in Nederland) de stichting Fietsparkeur opgericht als keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen. Ten aanzien van kwaliteit is daarom het Normstellend document fietsparkeersystemen van toepassing, opgesteld in 1998 en herzien in 2004.

Naast kwaliteitseisen gelden verschillende maatvoeringen voor verschillende fietsparkeersystemen. Voor het bepalen van de maatvoering van een systeem zijn de voorzieningenbladen in CROW-publicatie 291 Leidraad Fietsparkeren van toepassing.

Bijlagen

Bijlage 1

Regeling parkeerfonds

Reikwijdte
Het parkeerfonds is ingesteld voor initiatiefnemers van ruimtelijke plannen die niet aan de gestelde parkeernorm op eigen terrein kunnen voldoen. Met toepassing van het parkeerreglement kunnen initiatiefnemers toch in aanmerking komen voor een omgevingsvergunning.

Het parkeerfonds geldt voor de bebouwde kommen van de kernen van de gemeente Teylingen. Uitgangspunt is dat wanneer onvoldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen in een bouwplan, in eerste instantie dient te worden bekeken of in het plan realisatie van voldoende parkeerplaatsen alsnog mogelijk is. Bij het beoordelen door de gemeente van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van voldoende parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, is de inschatting van de financiële consequenties daarvan in veel gevallen het grote knelpunt. Wanneer hier twijfel over bestaat, moet de initiatiefnemer aantonen dat het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein onevenredige kosten met zich meebrengt.

Beoordeling
De aanvrager geeft in detail aan waar de parkeerplaatsen door de gemeente gerealiseerd kunnen worden. Vervolgens beoordeelt de gemeente dit voorstel op in ieder geval de volgende punten.

- De parkeerplaatsen dienen op acceptabele loopafstanden gerealiseerd te kunnen worden. De feitelijke loopafstanden worden bepaald aan de hand van een online geografische kaartendienst zoals bijvoorbeeld Google Maps of Bing Maps. Zie tabel I voor wat geldt als acceptabele loopafstand.
- Na toetsing door de gemeente op geschiktheid van de aangegeven locatie voor de aanleg van parkeerplaatsen kan een omgevingsvergunning verleend worden waarbij de verplichting tot het aanleggen van parkeerplaatsen op eigen terrein vervalt.

Tabel I – *Acceptabele loopafstanden*

Hoofdfunctie	Aantal meters
Wonen	100
Winkelen	400
Werken	500
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

Procedure
De te volgen stappen van aanvraag tot realisatie van de benodigde parkeerplaatsen met behulp van het parkeerfonds zijn terug te vinden als bijlage 3.

Waarborging realisatie
In een privaatrechtelijke overeenkomst worden de afspraken tussen initiatiefnemer en gemeente vastgelegd. Een sjabloon van deze overeenkomst is terug te vinden als bijlage 2. De gemeente verplicht zich binnen vijf jaar na dagtekening van de overeenkomst de parkeerplaatsen aan te leggen. Als de gemeente niet binnen vijf jaar de parkeerplaatsen heeft aangelegd, ontvangt de aanvrager diens inleg inclusief wettelijke rente terug.

Bijdrage
Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een bijdrage verschuldigd is, wordt vastgesteld door het aantal op eigen terrein gerealiseerde of nog te realiseren parkeerplaatsen in mindering te brengen op de totale hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen, te bepalen volgens de parkeernormen zoals vastgesteld in deze nota. De te betalen bijdrage per parkeerplaats bedraagt exclusief BTW:

a) voor bovengronds (maaiveld) parkeren: € 6.000,-.
b) voor half verdiept en ondergronds parkeren: €30.000,-.

In het in september 2009 vastgestelde parkeerreglement werd voor half verdiept parkeren een tarief gerekend van €6.000,-. Vanwege de stand van het grondwater is dit bedrag echter niet voldoende voor het realiseren van een half verdiepte parkeerplaats. Tegelijk met de vaststelling van de Parkeernota Teylingen 2010 is daarom het parkeerreglement aangepast. De te betalen bijdragen in artikel 5.2 van het Parkeerreglement zijn daarom sindsdien:

a. €6.000,- (excl. BTW) per parkeerplaats voor de aanlegkosten voor bovengronds (maaiveld) parkeren inclusief ontsluiting en grondverwervingskosten. Uitgaande van een gemiddeld ruimtebeslag van 40 m2 per parkeerplaats (incl. ontsluiting) ad €100,- per m2 en voor de grondverwervingskosten €50,- per m2.
b. €30.000 (excl. BTW) voor de bouwkosten per parkeerplaats voor half verdiept en ondergronds parkeren.

Het college draagt daarnaast zorg voor jaarlijkse indexering en eventuele wijzigingen in de onder a en b genoemde bedragen.

Bijlage 2

Standaardovereenkomst parkeerfonds

Partijen:

<Naam en vestigingsplaats rechtspersoon/natuurlijke persoon die omgevingsvergunning aanvraagt>, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door <naam> (als het een rechtspersoon betreft), hierna te noemen "de initiatiefnemer";

en

de gemeente Teylingen, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer/mevrouw <naam>, hoofd van de afdeling <afdeling>, hierna te noemen "de gemeente";

overwegende:

1. dat de initiatiefnemer een omgevingsvergunning heeft aangevraagd voor het bouwen/ verbouwen van <xxxx>, plaatselijk bekend <xxxx> (adres invullen), kadastraal bekend gemeente <xxxx>, sectie <xxxx>, nummer <xxxx>, in <xxxx> (plaats);
2. dat het bouwplan gelegen is in de bebouwde kommen van de kernen van de gemeente Teylingen, zijnde het gebied waarvoor het Parkeerfonds van toepassing is;
3. dat krachtens het vigerende bestemmingsplan, dan wel artikel 2.5.30, eerste lid, van de Bouwverordening gemeente Teylingen, hierna te noemen "de Bouwverordening", indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort (de parkeereis);
4. dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Teylingen, hierna te noemen "het college", op grond van artikel 2.5.30, vierde lid, van de Bouwverordening op grond van bijzondere omstandigheden, dan wel op grond van de overweging dat op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte wordt voorzien, ontheffing kan verlenen van het vigerende bestemmingsplan, dan wel de in artikel 2.5.30, eerste lid, van de Bouwverordening opgenomen parkeereis;
5. dat de parkeertoets zoals omschreven in de nota Toepassing Parkeernormen en Parkeerfonds Teylingen met betrekking tot het onder overweging 1. genoemde bouwplan leidt tot de eis van een te scheppen parkeergelegenheid ter grootte van <xxxx> parkeerplaatsen, aan welke eis het bouwplan niet voldoet nu daarin <xxxx> parkeerplaatsen zijn opgenomen met als resultaat een tekort van <xxxx> parkeerplaatsen;

komen het volgende overeen:

Artikel 1 Verplichtingen initiatiefnemer
De initiatiefnemer verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de door de bouw/verbouw van het hiervoor onder overweging 1 genoemde pand te verwachten parkeerbehoefte te voorzien. De initiatiefnemer stort hiervoor een geldsom in het door de gemeente ingestelde Parkeerfonds voor <xxxx> parkeerplaatsen, zoals die wordt bepaald aan de hand van het normbedrag zoals die op het moment van het aangaan van de overeenkomst geldt.

1. Bij het aangaan van de overeenkomst geldt een bedrag van € <xxxx> (normbedrag invullen), prijspeil van het jaar <xxxx> (jaar invullen) per parkeerplaats. Het totaalbedrag bedraagt € <xxxx>.
2. Het in het eerste lid genoemde bedrag moet na het verlenen van de bouwvergunning voor de bouw/verbouw van het onder overweging 1 genoemde pand in het Parkeerfonds worden gestort. De initiatiefnemer ontvangt hiervoor een acceptgiro van de gemeente.
3. Bij niet tijdige betaling van de aan de gemeente krachtens deze overeenkomst toekomende gelden, komen de gerechtelijke en/of de buitengerechtelijke kosten van incasso voor rekening van de initiatiefnemer. Alsdan is de initiatiefnemer aan de gemeente rente verschuldigd gelijk aan de wettelijke rente, te rekenen vanaf de dag van opeisbaarheid.

Artikel 2 Verplichtingen gemeente
De gemeente aanvaardt de in artikel 1, eerste lid, van deze overeenkomst genoemde geldsom en verplicht zich om binnen vijf jaren na de datum van verlening van de bouwvergunning in het gebied waar het toepassingsbereik van het Parkeerfonds geldt, te voorzien in de behoefte aan voor openbaar gebruik bestemde parkeerplaatsen. De gemeente doet dit door middel van realisatie van

nieuw aan te leggen voor openbaar gebruik bestemde parkeerplaatsen, gelijk aan het aantal parkeerplaatsen zoals genoemd in artikel 1, eerste lid, van deze overeenkomst, op het perceel kadastraal bekend als <xxxxx>.

Artikel 3 Geen aanspraak op uitsluitend gebruik
De initiatiefnemer doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente uit hoofde van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaatsen.

Artikel 4 Geen recht ontlenen op omgevingsvergunning
De initiatiefnemer kan aan het sluiten van deze overeenkomst niet het recht ontlenen dat de vergunning voor de bouw/verbouw van het onder overweging 1 genoemde pand daadwerkelijk door de gemeente wordt verleend.

Artikel 5 Ontbinding overeenkomst
Deze overeenkomst wordt zonder gerechtelijke tussenkomst ontbonden als de vergunning voor de bouw/verbouw van het onder overweging 1 genoemde pand niet wordt verleend, in het kader van een bezwaar- of beroepsprocedure alsnog wordt geweigerd dan wel gedurende de bouw/verbouw van het onder overweging 1 genoemde pand wordt ingetrokken. In geval van ontbinding van de overeenkomst wordt – indien van toepassing - het in het parkeerfonds gestorte bedrag, inclusief de wettelijke rente, aan de initiatiefnemer gerestitueerd.

Artikel 6 Rechtsopvolging
De in deze overeenkomst opgenomen rechten en verplichtingen van de initiatiefnemer gaan over op diens rechtsopvolger.

Aldus opgemaakt in tweevoud en ondertekend op <xxxx>

De initiatiefnemer, De gemeente

(naam en handtekening) (naam en handtekening)

Bijlage 3

Checklist parkeertoets bouwplan

Handeling	Beoordeling door	Voltooid
Aanvraag omgevingsvergunning ingediend	Gemeentewinkel	
Toetsen aanvraag omgevingsvergunning op relatie parkeren en parkeernorm	Gemeentewinkel	
Indien onvoldoende parkeerplaatsen: - verzoeken aanpassing aanvraag omgevingsvergunning. - verzoeken schriftelijke motivering aanvrager.	Gemeentewinkel	
Toetsen nieuwe aanvraag (aantal/afmeting parkeerplaatsen) of schriftelijke motivering (wel/niet parkeerfonds)	Gemeentewinkel	
Verzoek aan aanvrager tot aanwijzen locatie voor realisatie alternatieve parkeerplaatsen	Gemeentewinkel	
Beoordeling locaties op geschiktheid	Gemeentewerken	
Beoordeling of aanleg parkeerplaatsen mogelijk is binnen bestemmingsplan	Gemeentewinkel/indien nodig, advies Ruimte	
Bepaling stortingsbedrag parkeerfonds	Gemeentewinkel	
Overeenkomst toezenden aan aanvrager	Gemeentewinkel	
Overeenkomst ondertekend retour	Gemeentewinkel	
Ontheffing verlenen voor parkeren	Gemeentewinkel	
Factuur verzenden	Gemeentewinkel	
Kopie afschrift van ontvangst verzenden aan Gemeentewerken	Financiën	
Aanleg parkeervoorziening voorleggen aan B&W	Gemeentewerken	
Parkeervoorziening aanleggen	Gemeentewerken	

Gezien de termijnen die verbonden zijn aan de afhandelingen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning, heeft het de voorkeur indien reeds bij een principeverzoek duidelijkheid bestaat over de noodzaak tot het doen van een beroep op het parkeerfonds. Bij de aanvraag voor de vergunning kan dan een ondertekende overeenkomst worden ingediend. Bij een principeverzoek zijn de handelingen als volgt:

Handeling	Beoordeling door	Voltooid
Principeverzoek ingediend	Ruimte	
Toetsen verzoek op relatie parkeren en parkeernorm	Ruimte	
Indien onvoldoende parkeerplaatsen: - verzoeken aanpassing principeverzoek. - verzoeken schriftelijke motivering aanvrager.	Ruimte	
Toetsen nieuwe aanvraag (aantal/afmeting parkeerplaatsen) of schriftelijke motivering (wel/niet parkeerfonds)	Ruimte	
Verzoek aan aanvrager tot aanwijzen locatie voor realisatie alternatieve parkeerplaatsen	Ruimte	
Beoordeling locaties op geschiktheid	Gemeentewerken	
Beoordeling of aanleg parkeerplekken mogelijk is binnen bestemmingsplan	Ruimte	
Bepaling stortingsbedrag parkeerfonds	Ruimte	
Overeenkomst toezenden aan aanvrager	Ruimte	
Overeenkomst ondertekend retour	Ruimte	
Ontheffing verlenen voor parkeren in vergunningenprocedure	Gemeentewinkel	
Factuur verzenden	Gemeentewinkel	
Kopie afschrift van ontvangst verzenden aan Gemeentewerken	Financiën	
Aanleg parkeervoorziening voorleggen aan B&W	Gemeentewerken	
Parkeervoorziening aanleggen	Gemeentewerken	