



**Leidschendam-
Voorburg**

Ontwerp Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

Fiets- en autoparkeernormen voor het faciliteren van de
mobiliteitsbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	4
1.1	Een kansgerichte benadering voor mobiliteit in gebiedsontwikkelingen.....	4
1.2	Trends	6
1.3	Beleidskader.....	6
2.	Toepassingskader.....	7
2.1	Basis parkeernorm	7
2.1.1	Plaats op de bandbreedte	7
2.1.2	Gebiedsindeling.....	8
2.2	Totstandkoming parkeereis	9
2.2.1	Dubbelgebruik	10
2.2.2	Sloop, nieuwbouw of transformatie	10
3.	Fietsparkeren	11
3.1	Fietsparkeernormen	11
4.	Autoparkeren	13
4.1	Nadere invulling autoparkeereis.....	13
4.1.1	Maximale loopafstanden	13
4.1.2	Instandhoudingsplicht parkeerplaatsen.....	13
4.1.3	Garages en opritten.....	14
4.1.4	Bezoekersparkeren	14
4.1.5	Afmetingen parkeervakken	15
4.2	Speciale doelgroepen en voertuigcategorieën.....	15
4.2.1	Gehandicaptenparkeren.....	15
4.2.2	Elektrische voertuigen	16
4.3	Parkeernorm specifieke functies	16
4.3.1	Jongerenwoningen	17
4.3.2	Flexwoningen, tijdelijke huisvesting	17
4.3.3	Woon-zorgwoningen	17
4.3.4	Winkelgebieden.....	18
4.3.5	Wijk- en culturele centra	18
4.3.6	Basisscholen	18
5.	Afwijken van de parkeereis	19
5.1	Mobiliteitscorrectie.....	19
5.1.1	Nabijheid openbaar vervoer	19
5.1.2	Deelmobiliteit.....	20
5.1.3	Excellente fietsparkeervoorzieningen	22
5.2	Vrijstellings- of afwijkingsmogelijkheden	23
5.2.1	Vrijstelling voor beperkte ontwikkelingen	23
5.2.2	Nul-norm.....	23
5.2.3	Benutting parkeerruimte omgeving	23

Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

6. Juridisch kader	25
6.1 Inwerkingtreding	25
6.2 Overgangssituatie	25
6.3 Hardheidsclausule	25
Bijlage 1 Gebiedsindeling	26
 Bijlage 2 Gebiedsindeling gecombineerd met Den Haag	27
Bijlage 3 Gereguleerd gebied (blauwe zones)	28
Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages	29
Bijlage 5 Fietsparkeernormen	30
Bijlage 6 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen	33
Bijlage 7 Autoparkeernormen	34
Bijlage 8 Stappenplan parkeereis	39
Bijlage 9 Grensbedragen huur- en koopwoningen	40

1. Inleiding

In Leidschendam-Voorburg is beleid op het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen, dat bij nieuwe ontwikkelingen moet worden gerealiseerd, oftewel de parkeernormen. Die hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw of transformatie en functiewijzigingen, oftewel alle ontwikkelingen waar een omgevingsvergunning voor nodig is. De juridische basis voor het stellen van parkeernormen wordt geboden in bestemmings- of omgevingsplannen, waarbij de mogelijkheid bestaat hiervoor te verwijzen naar het parkeernormenbeleid. De Nota Parkeernormen is daarmee een belangrijk instrument om vraag en aanbod van auto- en fietsparkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden en daarmee uiteindelijk een goede bereikbaarheid en een leefbare openbare ruimte te bewerkstelligen.

1.1 Een kansgerichte benadering voor mobiliteit in gebiedsontwikkelingen

Het college werkt aan een Omgevingsvisie waarin richting gekozen wordt voor de inrichting en kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dat is een uitdagende operatie, want in de Omgevingsvisie moeten meerdere ruimtelijke opgaven een plek krijgen terwijl de ruimte in Leidschendam-Voorburg schaars is en mondiale transities als een klimaat neutrale toekomst ook lokaal handelen vragen. De opgaven zijn uitgewerkt in vier bouwstenen die voor de Omgevingsvisie zijn gemaakt: een goed bereikbare gemeente, een aantrekkelijke groene woongemeente, een gemeente met ruimte voor werk en ondernemerschap, een duurzame gemeente. In de voorbereidingen voor de Omgevingsvisie is inmiddels het inzicht ontstaan dat de opgaven alléén zijn waar te maken als de vier bouwstenen slim gecombineerd worden.

De gebieden in Leidschendam-Voorburg die de komende jaren herontwikkeld worden, zijn bij uitstek de plekken waar al die opgaven samenkomen. Dat zijn gebieden als Overgoo, Klein Plaspoelpolder en de omgevingen van de stations Laan van NOI en Mariahoeve (onder meer Appellaarde). De bouwopgave is fors: 4.500 à 5.000 woningen en vestigingsruimte voor 2.000 arbeidsplaatsen. In combinatie met een groene en klimaatbestendige openbare ruimte, maatschappelijke en commerciële voorzieningen voor het dagelijks leven, infrastructuur om van A naar B te gaan, enzovoorts. Dit vraagt een visie op de wijze waarop de mobiliteit zich lokaal en regionaal ontwikkelt en vervolgens regie op de verwezenlijking van die visie.

Aan de Omgevingsvisie wordt nu gewerkt. Vooruitlopend daarop is de Bouwsteen Bereikbaarheid en Mobiliteit, in 2021 vastgesteld door de Raad, richtinggevend voor keuzes op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit binnen gebiedsontwikkelingen. De bouwsteen kiest als insteek om de beschikbare capaciteit van bestaande verkeersinfrastructuur zo goed mogelijk te benutten en daarnaast duurzame vormen van vervoer (lopen en fietsen, vormen van openbaar vervoer, vormen van deelmobiliteit) te stimuleren. Het doel daarvan is dat Leidschendam-Voorburg goed bereikbaar is en blijft,

Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

met zo min mogelijk nadelige omgevingseffecten: minder ruimtebeslag, een schonere lucht, minder verkeerslawaaï, meer ruimte om natte voeten of juist verdroging te voorkomen.

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn onderdeel van de programmatische en stedenbouwkundige invulling van de gebieden die herontwikkeld worden. Dat geldt meer in het bijzonder voor de parkeernormen voor auto en fiets. Het college ervaart dat de huidige Nota Parkeernormen uit 2012 eerder hindert dan helpt in integrale oplossingen binnen gebiedsontwikkelingen. Dat komt kort gezegd doordat de norm de regel is en de afwijking de uitzondering. Het college wil bewegen naar gebiedsontwikkelingen met een integrale benadering van de bouwopgave, de kwaliteit en het groen van de openbare ruimte, het klimaat en de bereikbaarheid. In gebieden nabij NS-stations of haltes van Randstadrail (hoogwaardig openbaar vervoer) kan de autoparkeernorm aanzienlijk lager zijn dan gemiddeld. Het college wil in de parkeernormen voor gebiedsontwikkelingen deze 'kansgerichte' benadering in de plaats stellen van de huidige 'normgerichte' benadering en daarbij de projectontwikkelaars medeverantwoordelijk maken voor de bereikbaarheid van een gebied. Concreet, tegenover het profijt van een bepaald volume woningen in een gebied hoort medeverantwoordelijkheid te staan voor investeren in bijvoorbeeld fietsvoorzieningen of ruimte voor concepten van deelmobiliteit. Het college ervaart dat projectontwikkelaars open staan voor die benadering, wat ook bleek tijdens de expertmeeting op 13 februari 2023.

Voor de gemeente zélf betekent de kansgerichte benadering dat de parkeernormen een bestanddeel zijn van een integrale gebiedsontwikkeling, waarbij de gemeente kritisch toetst of een maatwerknorm voldoende ambitieus is in het licht van de beleidsopgaven en voldoende realistisch is om ongewenste neveneffecten te voorkomen. Neveneffecten zoals parkeerdruk op omliggende bestaande wijken als een parkeernorm té laag wordt bepaald en bewoners met een auto verderop gaan parkeren. De kansgerichte benadering betekent dus niet dat het college het gebruik van parkeernormen wil 'loslaten' maar op een andere manier wil gaan sturen op de invulling van de parkeernormen in een gebied.

Het college heeft een Nota Parkeernormen gemaakt die de omslag van een normgerichte naar kansgerichte benadering mogelijk maakt voor de gebieden die de komende jaren worden herontwikkeld. De parkeernormen voor de auto en de fiets zijn daarmee nog steeds in technische zin 'normen', en zijn gebaseerd op de richtlijnen van het CROW. Want het blijven normen die sturend zijn op het volume parkeerplaatsen. Maar als sturende *uitkomst* van een integraal proces van gebiedsontwikkeling, niet als sturende *start* voor gebiedsontwikkeling. Het college ziet de parkeernorm daarmee als middel om op maat per gebied invulling te geven aan een goede integratie van afwegingen van bereikbaarheid, woongenot, schaarse ruimte, duurzaamheid en kwaliteit van de openbare ruimte.

Wel is het goed om te monitoren of de kansgerichte benadering van parkeernormen in de praktijk tot het gewenste resultaat leidt. Bij de definitieve vaststelling van de Nota Parkeernormen zal een procesvoorstel gedaan worden voor het monitoren van de nieuwe werkwijze.

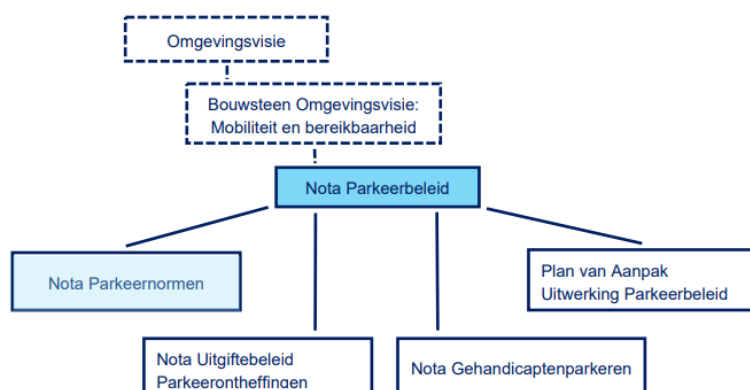
1.2 Trends

Zowel landelijk als binnen onze gemeente wordt het gebruik van andere vervoerwijzen dan de eigen auto, zoals openbaar vervoer, fiets, lopen en deelmobiliteit gestimuleerd. Dit is duurzamer, heeft een lagere milieubelasting en een kleiner ruimtegebruik, is gezonder en draagt bij aan de leefbaarheid. Als alternatieve vervoerswijzen, zoals deelauto's, hoogwaardig openbaar vervoer of goede fietsmogelijkheden nadrukkelijk aanwezig zijn, zal er meer gebruik van worden gemaakt. Hierdoor kan afhankelijk van de locatie gekeken worden naar de mogelijkheden voor aangepaste parkeernormen voor auto en fiets.

1.3 Beleidskader

In 2021 is de Nota Parkeerbeleid vastgesteld door de raad, waarin het overkoepelend beleid op parkeren is vastgelegd. Vanuit dit beleid wordt een aantal deelproducten opgeleverd, waarvan de Nota Parkeernormen de eerste is. De Nota Parkeerbeleid volgt uit de, ook in 2021 vastgestelde

Bouwsteen 'Mobiliteit en bereikbaarheid', die een tussenstap vormt naar de vaststelling van de Omgevingsvisie. Vanwege de urgentie om te komen tot geactualiseerde parkeernormen, is gekozen de Nota Parkeernormen vooruit te laten lopen op vaststelling van de Omgevingsvisie. Reden hiervoor is het grote aantal nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, dat binnen de gemeente speelt, waarbij behoefte is aan duidelijkheid over de hoogte van de parkeernorm. Mocht de Omgevingsvisie alsnog aanleiding geven om de Nota Parkeernormen te herzien, dan doet het college een nieuw voorstel hiervoor.



Afbeelding 1.1 Schematische weergave beleidskader parkeernormen

2. Toepassingskader

Het vaststellen van parkeernormen is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Er is landelijk geen wettelijke norm voor het aantal aan te leggen auto- of fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen. Wel heeft CROW, het kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, richtlijnen opgesteld voor parkeernormen gebaseerd op onderzoek. Deze kencijfers zijn in de praktijk getoetst en landelijk geaccepteerd.

2.1 Basis parkeernorm

In de CROW-richtlijn is voor alle functies (wonen, werken, winkelen, onderwijs, etc.) de parkeerbehoefte bepaald. Deze is behalve van de functie ook afhankelijk van waar die is gelegen (centrum, schil, buitengebied). Eerder vormde de CROW-richtlijn al de basis voor de parkeernormen in Leidschendam-Voorburg en ook nu blijft dit het startpunt. De CROW-richtlijn beweegt mee op de landelijke tendens om vanuit duurzaamheids-overwegingen parkeernormen naar beneden bij te stellen. De meest recente richtlijn uit 2018, is lager dan waar de huidige parkeernormen op gebaseerd zijn. Die verlaging wordt meegenomen in deze parkeernormen. Voor bepaalde functies, zoals jongerenwoningen of tijdelijke huisvesting is daarnaast gebleken dat binnen de richtlijn geen passende categorie is. Hiervoor zal in deze parkeernormen een (onderbouwde) norm worden opgenomen.

2.1.1 Plaats op de bandbreedte

De richtlijn van het CROW geeft voor de verschillende functies een bandbreedte aan, waarbij een minimum en maximum wordt aangegeven. Eerder werd in de parkeernormen voor de hele gemeente uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte, omdat het autobezit in Leidschendam-Voorburg overeenkomt met het landelijke gemiddelde. Hierbij is de parkeernorm dus volgend aan het autobezit. In de Bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid is die ambitie aangescherpt en wordt de mogelijkheid geboden op locaties waar alternatieve vervoersmogelijkheden uitdrukkelijk aanwezig zijn, een lagere parkeernorm toe te passen.

Er worden daarbij grote verschillen geconstateerd binnen de gemeente. In het centraal gelegen, verstedelijkte gebied zijn veel alternatieve vervoermogelijkheden aanwezig. Daarbij is de ruimte er schaars, waardoor ontwikkelingen door een hoge parkeereis soms lastig haalbaar zijn. Dit bemoeilijkt de woningbouwopgave, terwijl de verstedelijkingsopgave juist in die gebieden wenselijk is. Aanscherping van de parkeernorm naar de onderkant van de bandbreedte is daar dan ook noodzakelijk. In de buitenwijken en het buitengebied is de ruimte minder schaars en zijn er minder alternatieven voor de auto aanwezig, waardoor het logisch is de parkeernorm daar niet aan te scherpen en het gemiddelde van de bandbreedte aan te blijven houden.

Er wordt dus differentiatie toegepast ten aanzien van de plaats op de bandbreedte;

- Voor het centrumgebied hanteren we de onderkant van de bandbreedte;
- Voor het schilgebied hanteren we:
 - de onderkant van de bandbreedte in gereguleerd gebied in de schil;
 - het gemiddelde van de bandbreedte in de overige delen van de schil;
- Voor de overige gebieden hanteren we het gemiddelde van de bandbreedte

Voor de begrenzing van de gebieden zie de kaarten in bijlage 1 en 2. Een kaart van de gereguleerde gebieden (blauwe zones) is te vinden in bijlage 3. Omdat het gereguleerd gebied aan verandering onderhevig kan zijn, wordt daarnaast verwezen naar de website (<https://lv.kaartviewer.nl/?BlauweZones>)

2.1.2 Gebiedsindeling

In de CROW-richtlijn wordt de hoogte van de parkeernorm behalve door de functie ook ingegeven door de locatie van de ontwikkeling. Zo heeft een functie in stedelijk gebied een lagere parkeernorm dan eenzelfde functie in landelijk gebied. Dat komt doordat in het landelijke gebied de autoafhankelijkheid groter is en de alternatieve vervoermogelijkheden beperkter.

CROW gaat hierbij in haar richtlijn uit van de mate van stedelijkheid, ofwel de concentratie van menselijke activiteiten in een gebied. Deze is gebaseerd op de gemiddelde adressendichtheid in een omgeving. De gemeente Leidschendam-Voorburg kent een hoge adressendichtheid. Deze bedroeg in 2022 gemiddeld 2.949 adressen per km², waarmee de gemeente in de categorie 'zeer sterk stedelijk' valt. De kern Stompwijk heeft een sterk afwijkende stedelijkheid ten opzichte van Voorburg en Leidschendam. Daar ligt de dichtheid op 258 adressen per km², waarmee Stompwijk in de categorie 'niet-stedelijk' valt.

Daarnaast hanteert CROW een zogenaamde gebiedsindeling, waarbij gebieden worden aangeduid als centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Bij deze gebiedsindeling is rekening gehouden met het feit dat Leidschendam-Voorburg feitelijk uit meerdere kernen bestaat. Verder is de indeling in combinatie met de aangrenzende Haagse gebieden bekeken.

In de oude parkeernormen was het centrumgebied beperkt tot een deel van Oud-Voorburg en het stationsgebied. De schil besloeg alleen het deel van Voorburg direct eromheen en in Leidschendam het oude centrum en The Mall of the Netherlands. Vanwege de steeds verder oprukkende verstedelijking en goede openbaar vervoer mogelijkheden is het centrumgebied in Voorburg uitgebreid in noordwestelijke richting tot de gemeentegrens met Den Haag, vanwege de belangrijke functie van Intercitystation Laan van NOI. In noordoostelijke richting loopt het centrumgebied tot de centrale groene parkzone, die Voorburg doorsnijdt.

Het schilgebied in Voorburg wordt uitgebreid tot de as Randstadrail - Rodelaan – Prins Bernhardlaan – N14. Dit ligt binnen de invloedssfeer van de hoogwaardig openbaar vervoerhaltes Leidschendam-Voorburg en Voorburg 't Loo en station Mariahoeve. Het schilgebied rond het Damcentrum wordt uitgebreid met ontwikkelgebieden Klein Plaspoelpolder en Overgoo, vanwege de toekomstige ontwikkelingen, die een duurzame gebiedsontwikkeling voorstaan waarbij gebruik van alternatieve vervoerwijzen (fiets, deelauto) wordt gestimuleerd. Het gebied rond The Mall of the Netherlands blijft ongewijzigd als onderdeel van de schil.

Het gebied 'rest bebouwde kom' wordt aan de noordoostzijde van de gemeente uitgebreid tot de gemeentegrens met Voorschoten, tussen het spoor en de Vliet. Dit heeft te maken met de woningbouwontwikkelingen in dit gebied (rond de Veursestraatweg en de Vliethaven). Hierdoor zal ook de grens van de bebouwde kom verschuiven. De kern van Stompwijk en Park Leeuwenburg in Voorburg blijven nagenoeg ongewijzigd behoren tot het 'rest bebouwde kom'-gebied.

De overgebleven groene gebieden, zoals Vlietland, de groene strook ten noorden van het spoor en het buitengebied van Stompwijk blijven behoren tot het buitengebied. Kaarten van de gebiedsindeling en de aangrenzende Haagse gebiedsindeling zijn te vinden in bijlage 1 en 2.

2.2 Totstandkoming parkeereis

Naast de normhoogte, die bepaald wordt door de functie en de ligging van een ontwikkeling, zijn er andere aspecten, die de uiteindelijke hoogte van de parkeereis bepalen. Zo moet bij de parkeereis gekeken worden naar de parkeerbehoefte op het maatgevend moment. Het kan voorkomen dat parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen gebruikt worden (dubbelgebruik), waardoor er per saldo minder parkeerplaatsen nodig zijn.

Bij realisatie van de parkeereis is verder het uitgangspunt dat deze binnen de contouren van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dat kan een plangebied zijn als er een woonbuurt wordt gerealiseerd, maar ook een kavel bij een individueel initiatief. Het is daarnaast overigens ook toegestaan om beschikbare (private) parkeerruimte in de nabijheid van een ontwikkeling aan te kopen om aan de parkeereis te voldoen, mits dit op acceptabele loopafstand is. Meer hierover is te vinden in paragraaf 5.2.3. De maximale acceptabele loopafstanden worden toegelicht in paragraaf 4.1.1.

Verder is de ontwikkelende partij uitsluitend verantwoordelijk voor de parkeerbehoefte, die door de ontwikkeling zelf wordt veroorzaakt. Dat betekent dat parkeerbehoefte van een functie, die door de ontwikkeling komt te vervallen (bijvoorbeeld door sloop) in mindering mag worden gebracht op de parkeereis. Een eventueel bestaand tekort in de omgeving kan niet op de ontwikkeling worden afgewenteld.

2.2.1 Dubbelgebruik

De parkeernorm geeft de parkeerbehoefte op basis van de functie. Bij een ontwikkeling met meer functies kunnen parkeerplaatsen soms dubbel gebruikt worden, als de parkeerbehoefte van die functies op verschillende momenten in de tijd ligt. Zo worden parkeerplaatsen bij woningen vooral 's avonds en 's nachts gebruikt, terwijl parkeerplaatsen bij bedrijven juist overdag de hoogste bezetting kennen. Hierdoor hoeven voor ontwikkelingen met meerdere functies minder parkeerplaatsen te worden aangelegd. Dubbelgebruik wordt niet toegepast bij bewoners en bezoekers, als er uitsluitend sprake is van een woonfunctie.

Voorwaarde voor dubbelgebruik is, dat de parkeerplaatsen volledig uitwisselbaar zijn. Dat wil zeggen dat een plaats bij dubbelgebruik niet kan worden toegewezen aan een bepaalde woning of doelgroep, omdat dubbelgebruik dan vanzelfsprekend niet mogelijk is. In het kader van een zo efficiënt mogelijke benutting van de parkeerruimte is het wenselijk daar waar mogelijk te kiezen voor zoveel mogelijk, voor eenieder toegankelijke plekken.

De mate van dubbelgebruik, die dus alleen kan worden toegepast bij menging van functies en volledige uitwisselbaarheid, is vastgelegd in aanwezigheidspercentages. Voor elke functie is bepaald, wat de parkeerbehoefte per moment is. Die parkeerbehoefte wordt voor alle functies per moment opgeteld, waarbij het moment met de hoogste totale parkeerbehoefte maatgevend is. Hierbij wordt uitgegaan van aanwezigheidspercentages van het CROW. Deze zijn te vinden in bijlage 4.

Hierbij zal scherp in de gaten gehouden worden, dat dubbelgebruik niet leidt tot te hoge parkeerdruk, doordat de overlap tussen functies op sommige momenten toch te groot is. Mocht dat in de praktijk blijken, dan kunnen de aanwezigheidspercentages van die betreffende functies bij actualisatie van de Nota Parkeernormen worden aangepast.

2.2.2 Sloop, nieuwbouw of transformatie

Als bij een nieuwe ontwikkeling sprake is van sloop en nieuwbouw of er wordt in een bestaand gebouw een nieuwe functie gerealiseerd (transformatie), dan mag de parkeerbehoefte van de oude functie in mindering worden gebracht op die van de nieuwe functie. Zowel de nieuwe als de oude functie worden daarbij volgens de geldende norm beoordeeld. Zo hoeft dus alleen het verschil aan parkeerbehoefte tussen de oude en de nieuwe functie te worden gerealiseerd.

Voorwaarde hierbij is, dat de oude functie tot maximaal 3 jaar geleden nog in gebruik moet zijn geweest. Verder is belangrijk, dat de bestaande parkeercapaciteit behouden wordt. Als dat niet het geval is, dan moeten vervallen parkeerplaatsen vanzelfsprekend worden gecompenseerd.

3. Fietsparkeren

De fiets vervult een steeds belangrijkere rol in onze mobiliteitsbehoefte. De elektrische fiets is niet meer weg te denken uit ons straatbeeld, waardoor grotere afstanden met de fiets kunnen worden afgelegd. Ook is het met de opkomst van de elektrische bakfiets gemakkelijker om kinderen of goederen per fiets te vervoeren, in plaats van de auto. In Leidschendam-Voorburg zien we deze ontwikkelingen als een belangrijke kans om een goede bereikbaarheid te behouden, zonder



Afbeelding 3.1 E-bike en bakfiets zijn niet meer weg te denken uit het straatbeeld

dat dat ten koste gaat van duurzaamheid en leefbaarheid. Daarom wordt, ook bij de parkeernormen, ingezet op het stimuleren van de fiets.

Dit doen we enerzijds door bij nieuwe ontwikkelingen naast een parkeereis voor auto's ook een parkeereis voor de fiets neer te leggen. Anderzijds door ontwikkelaars te stimuleren om zich daarbovenop nog éxtra in te spannen, door bijvoorbeeld ruime, goed-toegankelijke fietsparkeervoorzieningen te realiseren, waarmee de ontwikkelaar reductie kan krijgen op de autoparkeereis. Excellente fietsvoorzieningen stimuleren immers het fietsgebruik, wat leidt tot verlaging van het autobezit, waarmee via ontwikkelingen de (geleidelijke) mobiliteitstransitie, zoals in de Bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid is opgenomen, mede tot stand wordt gebracht.

3.1 Fietsparkeernormen

De eisen ten aanzien van fietsparkeren bij nieuwe woonfuncties (aanwezigheid en minimale maatvoering van een fietsenberging) is vastgelegd in het Bouwbesluit (artikel 4.31, lid 1). Hierin staat, dat bij elke woning een berging van een minimale grootte van 5 m² gerealiseerd moet worden. Bij appartementen mag dit een gezamenlijke fietsenberging zijn. Dat laatste heeft zelfs de voorkeur boven individuele bergingen, omdat die minder snel voor andere doeleinden dan fietsparkeren worden gebruikt, waar dat bij privébergingen soms wel het geval is.

Voor niet-woonfuncties worden de normen uit de CROW-richtlijn aangehouden (bijlage 5). Verder geldt dat de fietsparkeerplaatsen in principe altijd op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. De fiets moet immers, om het gebruik ervan zo aantrekkelijk mogelijk te maken, zo dichtbij mogelijk bij de bestemming geparkeerd kunnen worden.

De te realiseren fietsparkeerplaatsen moeten vanzelfsprekend zo ontworpen te zijn, dat deze goed bruikbaar zijn. Zo moet de stalling goed toegankelijk zijn en de plaatsen ruim genoeg om je fiets te kunnen stallen. Denk daarbij ook aan voldoende plaats voor buitenmodelfietsen, zoals bijvoorbeeld bakfietsen, fietsen met een krat of kinderzitje. De te realiseren fietsparkeerplaatsen moeten minimaal voldoen aan de ontwerpeisen van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). In bijlage 6 zijn de belangrijkste eisen opgenomen.



Afbeelding 3.2 Een stalling moet voldoen aan toegankelijkheids- en kwaliteitseisen

4 Autoparkeren

Autoparkeernormen worden bepaald door de functie, grootte en ligging van een initiatief. Een overzicht van gehanteerde autoparkeernormen is te vinden in bijlage 7. In bijlage 8 zijn de stappen te vinden hoe te komen tot de parkeereis. Belangrijk naast het aantal parkeerplaatsen is waar ze liggen, door wie ze gebruikt kunnen worden, wanneer ze gerealiseerd worden en de toegankelijkheid. In dit hoofdstuk staat hoe daaraan invulling gegeven moet worden. Ook komen bijzondere voertuigcategorieën en afwijkende normen voor specifieke functies en doelgroepen aan bod.

4.1 Nadere invulling autoparkeereis

Aan de invulling van de autoparkeereis zijn de volgende voorwaarden verbonden;

4.1.1 Maximale loopafstanden

Bij realisatie van de parkeereis wordt uitgegaan van maximaal geaccepteerde loopafstanden afhankelijk van de functie. Die bepalen de maximale afstand waarop parkeerplaatsen van de functie gerealiseerd kunnen worden. Deze afstanden zijn ten opzichte van de eerdere parkeernormen en de CROW-richtlijn voor bepaalde functies en gebieden verhoogd. Dit maakt bij ontwikkelingen een optimale efficiëntie qua inrichting van de openbare ruimte mogelijk, waarbij maximaal ingezet kan worden op dubbelgebruik (bij functiemenging). Daarnaast geven grotere loopafstanden de mogelijkheid onbenutte private parkeerruimte in de omgeving te gebruiken. Grotere loopafstanden geven bovendien meer ruimte voor ontmoeten, spelen en groen. Voor de functie wonen wordt bij de maximale loopafstanden onderscheid gemaakt in centrum/schil en rest bebouwde kom/buitengebied, waarbij een grotere loopafstand bij de eerste vanwege de hoge stedelijkheidsgraad acceptabel wordt geacht.

Functie	Maximale acceptabele loopafstand	
Wonen	Centrum- en schilgebied	250 meter
	Rest bebouwde kom en buitengebied	100 meter
Winkelen	Alle gebieden	400 meter
Werken	Alle gebieden	400 meter
Ontspannen	Alle gebieden	400 meter
Gezondheidszorg	Alle gebieden	200 meter
Onderwijs	Alle gebieden	200 meter

Afbeelding 4.1 Maximale loopafstanden

4.1.2 Instandhoudingsplicht parkeerplaatsen

Als de parkeereis op eigen terrein wordt ingevuld, moet deze ook na realisatie in stand gehouden worden. Anders wordt uiteindelijk nog in de openbare ruimte geparkeerd, wat de parkeerdruk in de omgeving verhoogt. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij grondgebonden woningen (garage, carport of oprit) geldt dat deze niet mogen worden omgevormd tot (bijvoorbeeld) een tuin. Dit wordt in een privaatrechtelijke overeenkomst vastgelegd met kettingbeding). Verder mogen bezoekers-parkeerplaatsen bij appartementencomplexen niet worden toegewezen aan bewoners.

4.1.3 Garages en opritten

Garages en opritten op eigen terrein worden vaak niet of niet volledig benut. Het gebruik ervan kan ook niet afgedwongen worden. Daarom worden bij de invulling van de parkeereis deze voorzieningen niet voor het theoretische aantal parkeerplaatsen dat ze kunnen bieden meegerekend, maar voor een berekeningsaantal gebaseerd op ervaringscijfers ten aanzien van gebruik van deze voorzieningen.

voorziening	Theoretisch aantal plaatsen	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	1	0,8
Lange oprit zonder garage	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5
Garage met enkele oprit	2	1,0
Garage met lange oprit	3	1,3
Garage met dubbele oprit	3	1,8

Afbeelding 4.2 Berekeningsaantal garages en opritten

Uitzondering hierop zijn situaties, waarbij het parkeren op eigen terrein is voorzien en sprake is van gereguleerd parkeren. In die gevallen kan het theoretisch aantal plaatsen aangehouden worden, onder de voorwaarde dat bewoners niet in aanmerking komen voor een ontheffing of vergunning. Deze afspraken worden geborgd door vastlegging in het ontheffingenbeleid en de zogenaamde POET-lijst (Parkeren op eigen terrein).

4.1.4 Bezoekersparkeren

Landelijk wordt de in de CROW-richtlijn gehanteerde bezoekersnorm bij woningen van 0,3 te hoog bevonden. Onderzoek wijst uit dat het aantal autobezoekers inderdaad wordt overschat. Een bezoekersnorm van 0,1 tot 0,2 per woning benadert de werkelijkheid beter. Leidschendam-Voorburg vormt daarop geen uitzondering.

Wel wordt geconstateerd dat er binnen de gemeente verschillen zijn tussen centraal gelegen, verstedelijkte gebieden met veel alternatieve vervoermogelijkheden, schaarse ruimte en in sommige gevallen regulering (blauwe zone) én de buitenwijken en het buitengebied, waar de ruimte minder schaars is en minder alternatieven voor de auto zijn. De ligging speelt een belangrijke rol in de vervoerwijzekeuze van de bezoeker.

Er wordt daarom, in afwijking op de CROW-richtlijn gekozen voor een lagere bezoekersnorm bij woningen, waarbij differentiatie wordt toegepast, afhankelijk van de ligging:

- In centrumgebied hanteren we een bezoekersnorm bij woningen van 0,1;
- In het schilgebied hanteren we:
 - een bezoekersnorm bij woningen van 0,1 in gereguleerd schilgebied;
 - een bezoekersnorm bij woningen van 0,2 in het overige schilgebied;
- In de overige gebieden (rest bebouwde kom en buitengebied) een bezoekersnorm bij woningen van 0,2.

Dit geldt overigens niet voor de categorie '*Serviceflat*', waar het bezoekersaandeel vaak hoger dan gemiddeld is (mantelzorgers).

Verder geldt voor de categorie *Kamerhuur, zelfstandig* in de CROW-richtlijn al een bezoekersnorm van 0,2. Deze blijft op 0,2 behalve in het centrum en de gereguleerde delen van de schil, waar we 0,1 hanteren.

Voor de begrenzing van de gebieden zie de kaarten in bijlage 1 en 2. Een kaart van het gereguleerde gebieden (blauwe zones) is te vinden in bijlage 3. Omdat het gereguleerd gebied aan verandering onderhevig kan zijn, wordt daarnaast verwezen naar de website (<https://lv.kaartviewer.nl/?BlauweZones>)

4.1.5 Afmetingen parkeervakken

De aan te leggen parkeerplaatsen moeten zodanige afmetingen hebben, dat ze bruikbaar zijn voor gangbare personenauto's. Voor de maatvoering van parkeerplaatsen wordt verwezen naar het Handboek Openbare Ruimte. Bij garages en afgesloten terreinen van 20 of meer parkeerplaatsen gelden de eisen uit de NEN 2443:2013.

4.2 Speciale doelgroepen en voertuigcategorieën

Voor bepaalde doelgroepen of voertuigcategorieën gelden aanvullende regels op de parkeernormen. Dat betreft plaatsen voor gehandicapten, die op korte loopafstand van een bestemming moeten kunnen parkeren. En ook voor elektrische voertuigen worden, vanwege de wens om elektrisch rijden te stimuleren, nadere regels gesteld.

4.2.1 Gehandicaptenparkeren

Leidschendam-Voorburg wil een toegankelijke gemeente zijn. Dat betekent dat er bij nieuwe ontwikkelingen rekening wordt gehouden met voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten op korte afstand van de bestemming. In de parkeernormen wordt het minimum aantal aan te leggen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij ontwikkelingen vastgelegd. Bij alle functies, met uitzondering van de woonfunctie, moet 2% van het totaal aantal aan te leggen plaatsen aangelegd worden als algemene gehandicaptenparkeerplaats.

Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is niet van toepassing op woonfuncties. Daar kunnen gehandicapten, indien nodig, in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Zo wordt in woongebieden alleen daar waar dat daadwerkelijk nodig is, ruimte hiervoor gereserveerd. Uitzondering hierop vormen wooncomplexen voor senioren, waar naast gehandicapte bewoners, ook vaak meer gehandicapte bezoekers komen. Hier kunnen om die reden ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd naast eventuele gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Gekozen wordt niet op voorhand normen hiervoor te stellen, maar op basis van gebruik en behoefte te bepalen hoeveel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij dergelijke complexen nodig zijn.

De richtlijn van het CROW geeft aan dat bij publieke voorzieningen, zoals een gemeentekantoor, bibliotheek of gezondheidscentrum 5% van het totaal aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten gereserveerd zou moeten worden. Hoewel deze richtlijn vanuit het streven naar toegankelijkheid en zelfstandige deelname van gehandicapten aan het maatschappelijk verkeer begrijpelijk is, wordt vanwege de wens om openbare parkeerruimte zo efficiënt mogelijk te benutten, er niet voor gekozen om op voorhand deze aantallen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te reserveren. Mocht uit ervaringen van gehandicapte gebruikers blijken, dat het aantal op specifieke locaties niet volstaat, dan zullen er extra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden gerealiseerd, aanvullend aan de basiseis van 2%.

De afmetingen van een gehandicaptenparkeerplaats zijn groter dan reguliere parkeerplaatsen, vanwege de benodigde manoeuvreerruimte. Dat betreft:

- Langsparkeerplaats: 3,5 x 6 meter
- Haaksparkeerplaats: 3,5 x 5 meter

Gehandicaptenparkeerplaatsen worden op een zo kort mogelijk afstand van de ingang aangelegd. Bij voorkeur op niet meer dan 30 meter van de entree.

4.2.2 Elektrische voertuigen

Leidschendam-Voorburg stimuleert het gebruik van elektrische auto's. Die zijn immers schoner dan auto's op fossiele brandstof. Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen met een parkeereis van minimaal 10 plaatsen moet daarom 100% van de plaatsen 'EV-ready' zijn. Dat houdt in dat de ondergrondse infrastructuur en elektra wordt aangelegd bij elke parkeerplaats, zodat er laadpunten kunnen worden gerealiseerd, zodra de behoefte ontstaat. Voor initiatieven anders dan woonfuncties geldt, eveneens bij een minimale parkeereis van 10 plaatsen, dat er minimaal één oplaadpunt wordt gerealiseerd en 20% van de parkeerplaatsen 'EV-ready' is. Deze eisen zijn conform het Bouwbesluit (2012, afdeling 5.4, art. 5.15, 1^e en 2^e lid). Realisatie van laadpunten op eigen terrein is een taak van de initiatiefnemer. Laadpunten in de openbare ruimte zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente.



Afbeelding 4.3 Leidschendam-Voorburg wil elektrisch rijden stimuleren

4.3 Parkeernorm specifieke functies

Voor een aantal specifieke functies of doelgroepen is gebleken dat er afwijkende normen voor autoparkeren moeten worden vastgesteld, ten opzichte van de CROW-richtlijn. Dit omdat voor Leidschendam-Voorburg is gebleken dat het gebruik in de praktijk afwijkt. Soms kan voor functies geen passende categorie worden gevonden. Daarom wordt daarvoor een aparte norm vastgesteld.

We zien, meer dan voorheen, dat autobezit per leeftijd en doelgroep sterk kunnen verschillen. Om op deze ontwikkelingen mee te bewegen, stellen we een aantal op de CROW aanvullende functiecategorieën vast. Aangezien deze functies qua verschijningsvorm en doelgroep per ontwikkeling sterk kunnen variëren, behouden wij ons het recht voor in voorkomende gevallen afwijkende normen te hanteren. Als leidraad kunnen de volgende begripsomschrijvingen en indelingen worden gehanteerd.

4.3.1 Jongerenwoningen

Voor een jongerenwoning is in de CROW geen specifieke richtlijn opgenomen. Voor deze doorgaans kleine (<30 m²), meestal door één persoon bewoonde woningen wordt aangesloten bij de norm voor zelfstandige kamerwoningen. Bij jongerenwoningen die door middel van een campuscontract uitsluitend door die specifieke doelgroep bewoond kunnen worden, kan onderbouwd een lagere norm worden gehanteerd, omdat het autobezit onder jongeren laag is en bovendien al jaren geen stijgende trend laat zien.

4.3.2 Flexwoningen, tijdelijke huisvesting

Flexwoningen zijn een relatief nieuw fenomeen, waar in de CROW-richtlijn nog geen specifieke norm voor is vastgelegd. Het betreft woningen op locaties die niet voor permanente bewoning zijn aangewezen. Het gaat doorgaans om kleine eenheden, geschikt voor één- of tweepersoonshuishoudens, vaak bewoond door jongeren of starters, maar soms ook door arbeidsmigranten of vluchtelingen. Ook verschillen de verschijningsvormen van kant-en-klare woonunits (containers) tot omgebouwde kantoorvoorzieningen. Gezien deze diversiteit moet altijd overleg met de gemeente worden gevoerd over de voor de gekozen doelgroep te hanteren parkeernorm.

Indicatief kan worden gesteld, dat bij flexwoningen in de vorm van containerwoningen (<30 m²) wordt aangesloten bij de norm voor kleine eenpersoonswoningen. Bij grotere flexwoningen wordt afhankelijk van de grote en doelgroep in overleg een geschikte norm gekozen, waarbij rekening gehouden wordt dat specifieke doelgroepen binnen deze categorie vaak een laag autobezit hebben.

4.3.3 Woon-zorgwoningen

Zorgwoningen komen in de CROW-richtlijn op verschillende plekken terug, namelijk in de categorie wonen en bij gezondheidszorg. Afhankelijk van de mate van zelfstandigheid wordt de parkeernorm voor deze woningen ingevuld. Voor intramurale zorgwoningen (dagverzorging) wordt de in de CROW-richtlijn aangeduide categorie verpleeg-, verzorgingshuis aangehouden. Het autobezit is hier zeer beperkt. De te realiseren plaatsen zijn vooral voor bezoek en personeel.

Zelfstandige extramurale zorgwoningen zijn woningen bedoeld voor mensen die zorg op afroep nodig hebben, maar nog wel zelfstandig wonen. Hiervoor wordt de in de CROW-richtlijn gehanteerde norm voor aanleunwoning/serviceflat gehanteerd, op voorwaarde dat de woning uitsluitend door bewoners met een zorgindicatie bewoond mag worden.

Levensloop bestendige woningen tenslotte zijn woningen die geschikt zijn of geschikt te maken voor bewoning tot op hoge leeftijd, ook in geval van fysieke beperkingen van de bewoners. Bij deze woningen zal in de regel sprake zijn van een verlopend autogebruik en -bezit. In de regel start men relatief gezond met een reguliere mobiliteitsbehoefte en zal men pas in een latere fase afscheid nemen van de auto. Daarom wordt bij deze woningen uitgegaan van een normaal bij de omvang van de woning passend autobezit en wordt deze categorie niet separaat benoemd.

4.3.4 Winkelgebieden

Evenals in de vorige Nota Parkeernormen kiezen we ervoor om bij verschillende winkelgebieden aparte categorieën parkeernormen te hanteren, die aansluiten bij de winkelgebieden zoals opgenomen in de regionale structuurvisie detailhandel. In onderstaande tabel wordt aangegeven voor welke winkelgebieden welke norm uit de CROW-richtlijn gehanteerd wordt.

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

Afbeelding 4.4 Categorisering parkeernormen voor winkelgebieden

4.3.5 Wijk- en culturele centra

Locaties voor culturele en maatschappelijke doeleinden met een op de wijk gericht activiteiten aanbod zijn in de normtabel opgenomen onder de categorie wijkcentra. In de praktijk worden deze voorzieningen veelal gebruikt door een relatief ouder publiek. Bezoekers komen echter zowel met de (elektrische fiets) als met de auto. Uitgangspunt is 2,5 pp per 100m² BVO.

4.3.6 Basisscholen

Voor de parkeernorm voor basisscholen wordt aangesloten bij de CROW-richtlijn, die uitgaat van een norm exclusief halen en brengen (kiss & ride). De norm houdt dus uitsluitend rekening met het parkeren van personeel en niet met (kort)parkerende ouders. Dat sluit goed aan bij de wens om kinderen waar mogelijk te stimuleren om te voet of per fiets naar school te komen. Het type school kan echter veel invloed hebben op de wijze waarop kinderen naar school komen. Zo hebben sommige bijzondere scholen een bovenwijks of zelfs regionaal bereik, waardoor kinderen soms van ver komen. Op basis van het type school, kan hierop maatwerk worden geleverd.

5. Afwijken van de parkeereis

In principe moet bij elke ontwikkeling worden voldaan aan de parkeernormen. De eis landt daarom in de omgevingsvergunning. Er zijn echter gevallen waar dat om diverse redenen moeilijk haalbaar is. In dit hoofdstuk wordt beschreven onder welke voorwaarden maatwerk mogelijk is of afgeweken kan worden.

Daarnaast is het mogelijk de (auto)parkeereis te reduceren als er voorwaarden zijn of worden geschapen, die het autogebruik verminderen. Bijvoorbeeld als een ontwikkeling in de directe invloedssfeer ligt van een station, er ingezet wordt op deelmobiliteit of een extra inspanning wordt gepleegd op fietsparkeren. Dat leidt immers tot een lager autogebruik en -bezit.

5.1 Mobiliteitscorrectie

In Leidschendam-Voorburg willen we initiatiefnemers stimuleren om zich in te zetten voor maatregelen die alternatieve vervoerwijzen als deelmobiliteit, fiets of openbaar vervoer stimuleren. Dit bevordert de (geleidelijke) mobiliteitstransitie. Met deze zogenaamde mobiliteitscorrectie is reductie mogelijk op de autoparkeereis, met het uitgangspunt dat door het stimuleren van de alternatieven, bewoners en bezoekers minder autoafhankelijk worden, wat leidt tot een lager autogebruik en -bezit. De totale mobiliteitscorrectie kan opgeteld maximaal 30% van de autoparkeereis bedragen.



Afbeelding 5.1 De mobiliteitscorrectie telt op tot maximaal 30% van de parkeerbehoefte

5.1.1 Nabijheid openbaar vervoer

De eerste mogelijkheid voor het toepassen van een mobiliteitscorrectie is de nabijheid van het openbaar vervoer. Ervan uitgegaan wordt, dat een ontwikkeling op korte afstand van een hoogwaardige openbaar vervoervoorziening bewoners en bezoekers kan verleiden om eerder gebruik te maken van het openbaar vervoer. Hierbij wordt uitgegaan van de trein (zowel intercity als sprinterstations), de randstadrail en de tram (alleen op korte afstand). De afstand tot de openbaar vervoervoorziening bepaalt daarbij de hoogte van de reductie op de autoparkeereis.

OV-knooppunt of halte	Afstand 0 - 250 meter (loopafstand)	Afstand 250 - 600 meter (loopafstand)	Afstand 600 - 1000 meter (fietsafstand)
Laan van NOI (IC station)	- 25%	- 20%	- 15%
Mariahoeve, Voorburg (sprinterstations) Leidschendam-Voorburg en Voorburg 't Loo (randstadrailhaltes)	- 15%	- 10%	- 5%
Tramhalte lijn 2, 6 en 19	- 5%	-	-

Afbeelding 5.2 Mobiliteitscorrectie vanwege nabijheid van hoogwaardige openbaar vervoer

5.1.2 Deelmobiliteit

De tweede mogelijkheid voor het toepassen van een mobiliteitscorrectie is het toevoegen van deelmobiliteit bij een ontwikkeling. Dat betreft in ieder geval deelauto's, maar aanvullend kunnen ook deeltweewielers of een deelbakfiets een goede toevoeging zijn. Deze correctie kan alleen ingezet worden bij woningontwikkelingen, want alleen daar kan deelmobiliteit een alternatief zijn voor privé-autobezit. De mogelijkheden van reductie op de parkeereis zijn afhankelijk van de locatie ten aanzien van OV en het randvoorwaardelijk aanbod.

De locatie van een project- of gebiedsontwikkeling is bepalend in hoeverre deelauto's een waardig alternatief kunnen zijn voor de eigen auto. De belangrijkste factor hierin is, of er voor het woon-werkverkeer een acceptabel alternatief voorhanden is, bijvoorbeeld in de vorm van hoogwaardig openbaar vervoer op korte afstand (maximaal 1000 meter), of door de ligging in een hoogstedelijke omgeving, waardoor veel banen per fiets bereikbaar zijn. Er zijn dan ook met name kansen om deelmobiliteit in een gebiedsontwikkeling tot bloei te laten komen rond treinstations en randstadrailhaltes.

Er is onderscheid gemaakt op basis van 5 type gebieden. Voor deze 5 gebieden is een percentage vastgesteld dat kan worden gebruikt om af te wijken van de parkeereis, zonder toevoeging van deelmobiliteit: In het gebied rond intercystation Laan van NOI is er de mogelijkheid om maximaal 20% af te wijken van de parkeerbalans. Voor ontwikkelingen in de directe omgeving van de sprinterstations (Mariahoeve en Voorburg) en de randstadrailhaltes geldt een maximale afwijking van 15%. Voor de overige stedelijke gebieden geldt 5% of 10% afhankelijk van de aanwezigheid van gereguleerd parkeren (blauwe zone). Voor het landelijk gebied waar geen competitief OV beschikbaar is, wordt deelmobiliteit niet als onderbouwing voor het verlagen van de parkeernorm gehanteerd. Sowieso geldt dat het toevoegen van deelmobiliteit moet aansluiten bij de doelgroep.

Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

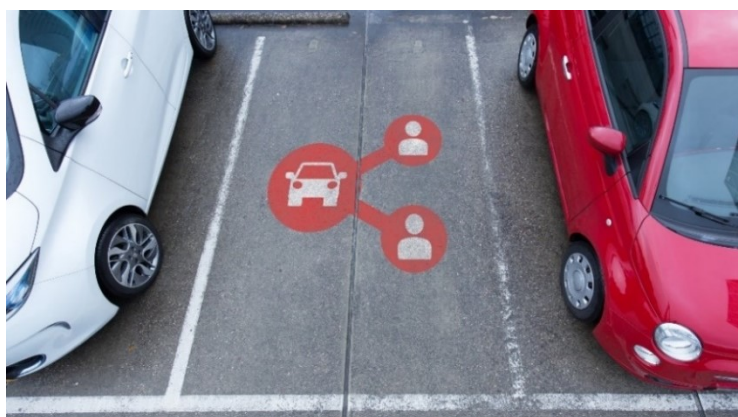
Gebied	Maximale mobiliteitscorrectie deelmobiliteit t.o.v. normale parkeereis
Nabije omgeving station Laan van NOI	20%
Nabije omgeving stations Mariahoeve/Voorburg/Randstadrail	15%
Overige gereguleerd gebied	10%
Overige stedelijk gebied (rest bebouwde kom)	5%
Landelijke gebieden (buitengebied)	0%

Afbeelding 5.3 Maximaal mobiliteitscorrectie door toepassing deelmobiliteit

Het enkel plaatsen van deelauto's levert niet direct massale adaptatie op. Met name fietsfaciliteiten gelden als aanvullende randvoorwaarde om het deelmobiliteitsconcept te laten slagen. Ontwikkelaars moeten daarom ook aandacht hebben voor goede stallingsmogelijkheden voor privéfietsen, (deel)bakfietsen, (deel)scooters en (deel-)e-bikes, waar e-bikes en speedpedelecs veilig gestald en opgeladen kunnen worden. Dit kan eraan bijdragen dat bewoners de fiets kiezen als (hoofd)vervoermiddel in het woon-werkverkeer. In combinatie met een deelauto voor langere ritten heeft men dan minder behoefte aan een privéauto. Ook het aanbod van deelbakfietsen en -scooters biedt een toevoeging. Bewoners die niet zelf over deze voertuigen beschikken kunnen hier op bepaalde ritten gebruik van maken ter vervanging van de auto. Een goede stalling met oplaadfaciliteiten en een aanvullend deeltweewieleraanbod, afgestemd op de doelgroep is een voorwaarde om van deelmobiliteitsreductie gebruik te kunnen maken.

Bij deelmobiliteitsreductie wordt de stelregel gehanteerd dat één deelauto maximaal 5 privé auto's vervangt. Ook wordt uitgegaan van maximaal 1 deelauto op 30 woningen, waarbij het totaal aantal deelauto's niet kleiner kan zijn dan 3, omdat je als gebruiker niet mis wilt grijpen. Inzet van deelauto's is daarmee het meest haalbaar bij grotere woningbouw-ontwikkelingen.

Om ervoor te zorgen dat deelauto's ook daadwerkelijk worden gebruikt, moet de ontwikkelaar aantonen een contract met een deelmobiliteit-aanbieder van minimaal 5 jaar af te sluiten. Daarnaast moet hij gedurende 3 jaar het gebruik en de



Afbeelding 5.4 Toevoeging deelmobiliteit geeft mogelijkheid mobiliteitscorrectie

parkeerdruk in de omgeving monitoren en zo nodig actie ondernemen, om het gebruik bij bewoners te stimuleren of, zo nodig, beter af te stemmen op de vraag. Tenslotte wordt een ruimtereservering in het plangebied of op maximaal 200 meter loopafstand als terugvaloptie gevraagd. Die kan op een later moment alsnog worden ingevuld met parkeerplaatsen als de deelmobiliteit na deze periode niet het gewenste effect heeft. Deze afspraken worden in een overeenkomst met de ontwikkelaar vastgelegd.

5.1.3 Excellente fietsparkeervoorzieningen

De laatste mogelijkheid voor het toepassen van een mobiliteitscorrectie, is door realisatie van zogenaamde excellente fietsparkeervoorzieningen. Deze komen bovenop de basiseisen voor fietsparkeervoorzieningen, waar sowieso aan voldaan moet worden. Bij excellente fietsparkeervoorzieningen kan gedacht worden aan een 'infietsbare', inpandige stalling op maaiveld, direct bij de ingang aan de voorzijde van het gebouw gesitueerd of een extra ruim opgezette stalling met volop daglichttoetreding met ruimte voor fietsreparaties en voorzieningen als perslucht of fietsgereedschap.

Het doen van deze extra inspanning voor fietsers, door het realiseren van bijzonder goede fietsparkeervoorzieningen leidt, afhankelijk van de aspecten waar de stalling buitengewoon op scoort, tot maximaal 15% reductie op de parkeereis. Daarbij geldt dat aspecten ten aanzien van de toegankelijkheid (bijv. een 'infietsbare' stalling op maaiveld) van het hoogste belang zijn en daarom het meeste reductie opleveren (8%). Ruimtelijke aspecten (bijv. een lichte stalling met ruime plaatsen) volgen daarna en kunnen 5% reductie opleveren. Aanvullende faciliteiten (bijv. ruimte voor reparatie met fietsgereedschap) leveren tenslotte 2% reductie op.

Aspect excellente fietsparkeervoorziening	Voorbeeld	Maximale mobiliteitscorrectie t.o.v. normale parkeereis
Toegankelijkheidsaspecten	Infietsbare stalling	8%
Ruimtelijke aspecten	Extra ruime stallingsplaatsen	5%
Aanvullende aspecten	fietsreparatiemogelijkheden	2%
Totale maximale mobiliteitscorrectie		15%

Afbeelding 5.5 Overzicht mobiliteitscorrectie door excellente fietsparkeervoorzieningen per aspect

Een voorbeeld van een excellente fietsparkeervoorziening, is de inpandige stalling bij een appartementencomplex in Delft (Mercury), met een ruime, inpandige stalling die direct naast de hoofdingang aan de voorzijde is gelegen met volop daglichttoetreding.



Afbeelding 5.6 Voorbeeld excellente fietsparkeervoorziening bij appartementengebouw in Delft

5.2 Vrijstellings- of afwijkingsmogelijkheden

Tenslotte zijn er mogelijkheden tot vrijstelling of afwijking van de parkeereis. Daarbij gaat het allereerst om kleine ontwikkelingen met een zeer beperkte parkeerbehoefte. Verder kan onder voorwaarden afgeweken worden van de eis om het parkeren binnen de begrenzing van het plan te realiseren.

5.2.1 Vrijstelling voor beperkte ontwikkelingen

Bij beperkte ontwikkelingen, zoals een (niet-ingrijpende) functieverandering of een beperkte uitbreiding binnen een bestaande functie, kan afgeweken worden van de autoparkeereis. Dit kan alleen bij ontwikkelingen met een parkeereis van maximaal 2 parkeerplaatsen. Bij woningsplitsingen geldt dit voor ontwikkelingen met een maximale parkeereis van 1.

5.2.2 Nul-norm

Op specifieke ontwikkellocaties, die zich daar qua ligging (centraal gelegen met uitstekende openbaar vervoermogelijkheden) en beoogde doelgroep (bijv. studenten) voor lenen, wordt de mogelijkheid geboden woningen zonder parkeervoorziening te realiseren. Een voorwaarde voor mogelijke toepassing is in ieder geval dat de locatie zich op het moment van realisatie (ruim) binnen gereguleerd gebied bevindt en er geen ongereguleerde parkeermogelijkheden op loopafstand zijn (minimaal 400 meter). Een nul-norm zou dan toegepast kunnen worden onder de voorwaarde dat geen van de bewoners, en dat geldt ook voor toekomstige bewoners, aanspraak kan maken op een ontheffing of vergunning. Bewoners die ervoor kiezen daar te gaan wonen weten van tevoren dat er geen parkeervergunning of ontheffing voor hen beschikbaar is. Deze afspraken worden vastgelegd in het ontheffingenbeleid en de zogenaamde POET-lijst (Parkeren op eigen terrein). Deze oplossing betreft overigens altijd maatwerk en wordt in overleg met de initiatiefnemer nader uitgewerkt.

5.2.3 Benutting parkeerruimte omgeving

Het uitgangspunt bij de invulling van de parkeereis is dat deze binnen de contouren van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Het komt echter voor dat een parkeereis niet binnen de plangrenzen kan worden opgelost.

Het is in die gevallen óók toegestaan om niet-openbare onbenutte parkeerruimte in de nabijheid van een ontwikkeling te betrekken, op een privéterrein of in een garage in de buurt van het plan. Hiervoor moet aangetoond worden dat dit een toekomstvaste oplossing is (minimaal voor 10 jaar) en binnen de maximale loopafstand valt.

Daarnaast is het in uitzonderlijke gevallen mogelijk voor de invulling van de parkeereis gebruik te maken van onbenutte, openbare parkeerruimte in de omgeving. Dit geldt echter niet voor het bewonersdeel van woonfuncties, omdat die extra druk geeft op het doorgaans meest drukke moment. Verder mag dit alleen als het aantoonbaar onmogelijk is het plan zo aan te passen, dat de parkeereis wél binnen de plangrens ingevuld zou kunnen worden, noch dat het mogelijk is hiervoor in de omgeving

Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

parkeerruimte te huren of kopen. Tenslotte is het alleen toegestaan beschikbare, openbare parkeerplaatsen in de omgeving te benutten, als daarmee de parkeerdruk in de omgeving niet boven de 85% komt. De bewijslast daarvan ligt bij de initiatiefnemer, die dit aantoont op basis van onderzoek op voorwaarden van de gemeente op kosten van de initiatiefnemer. Hierbij mag de openbare ruimte tot maximaal 150 meter buiten het plangebied worden benut. Dit wijkt af van de maximale loopafstanden, om het gebruik van de openbare ruimte door nieuwe ontwikkelingen slechts beperkt te faciliteren.

Dit betreft een aanscherping van het beleid ten opzichte van de Nota Parkernormen 2012, omdat het wél belangrijk is de bestaande parkeerruimte optimaal te benutten, maar het daarbij ongewenst om in gebieden waar de parkeerdruk al hoog is op de momenten met de hoogste parkeerdruk (avond en nacht), de parkeerdruk verder te verhogen. Daarom is gekozen hier een beperking op te leggen voor het bewonersdeel van de nieuwe ontwikkelingen en initiatieven.

6. Juridisch kader

In dit hoofdstuk wordt tenslotte het juridisch kader rond de parkeernormen behandeld. Dat betreft de inwerkingtreding, de overgangssituatie en de hardheidsclausule.

6.1 Inwerkingtreding

De in deze nota vastgelegde regels treden in werking de dag na bekendmaking in het elektronisch Gemeentebblad van de vaststelling van de Nota Parkeernormen door de Raad. Het vaststellen van het parkeernormenkader is een bevoegdheid van de raad.

6.2 Overgangssituatie

Tot de vaststelling van de Nota Parkeernormen zijn de initiatieven door het college getoetst aan de Nota Parkeernormen uit 2012. Dat betekent dat voor initiatieven die al liepen rond de periode van de totstandkoming van de nieuwe parkeernormen de parkeereis op basis van de nota uit 2012 anders kan uitvallen dan op basis van deze Nota Parkeernormen.

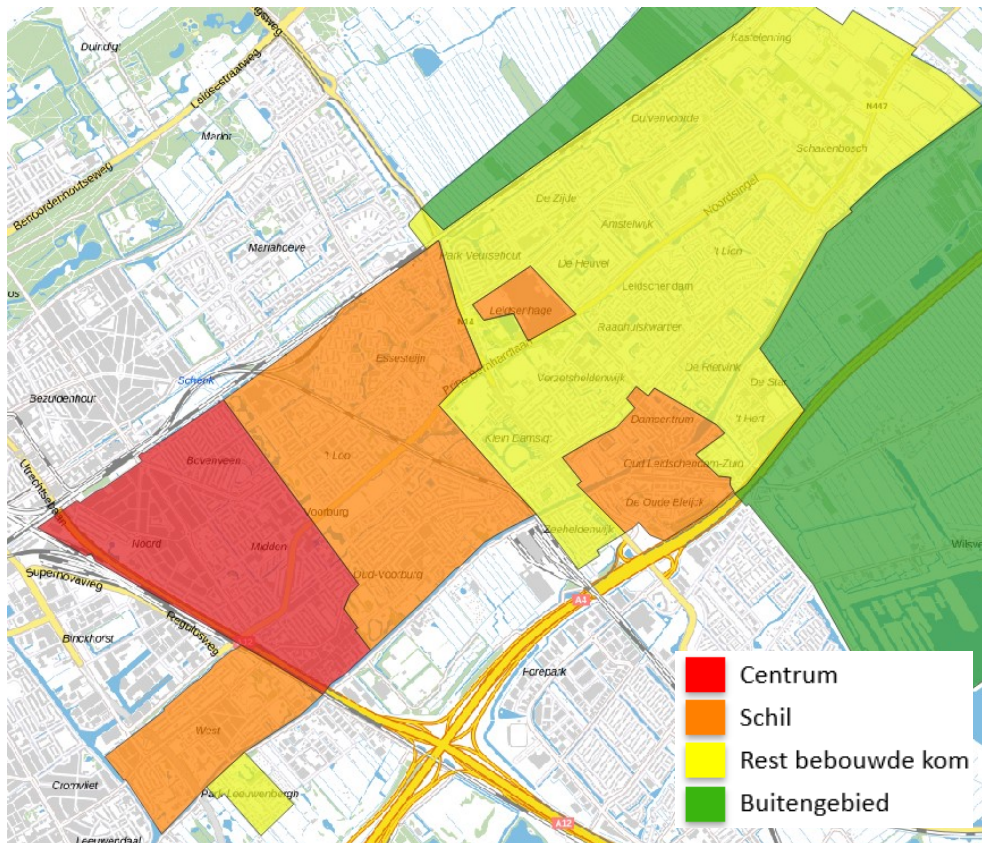
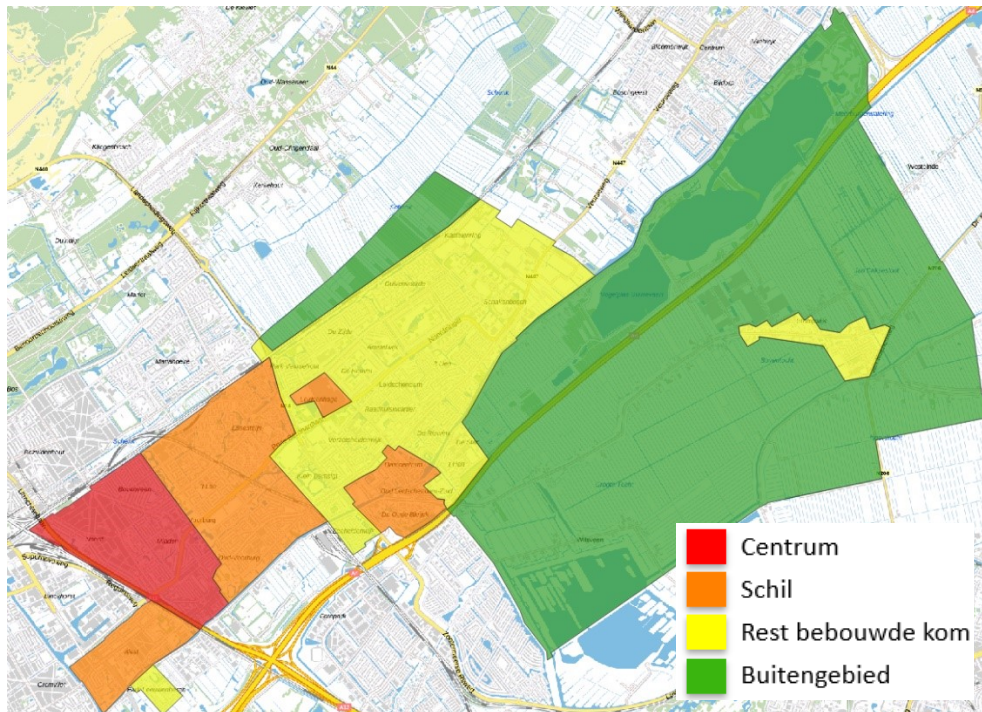
Initiatieven die voor inwerkingtreding van de 'Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023' een positief principebesluit van het college hebben ontvangen, voorafgaand aan de daadwerkelijke aanvraag van de omgevingsvergunning, kunnen tot een jaar na inwerkingtreding van deze nota een uitgewerkt plan op basis van de oude parkeernormen (uit de Nota Parkeernormen 2012) in procedure brengen. Er kan echter ook voor gekozen worden, om op basis van de nieuwe normen te worden getoetst, omdat deze in veel gevallen gunstiger zullen zijn.

Omgevingsvergunningen waar voorafgaand geen principebesluit op is ontvangen, worden altijd getoetst aan de, op het moment van in procedure brengen van de vergunning geldende parkeernormen.

6.3 Hardheidsclausule

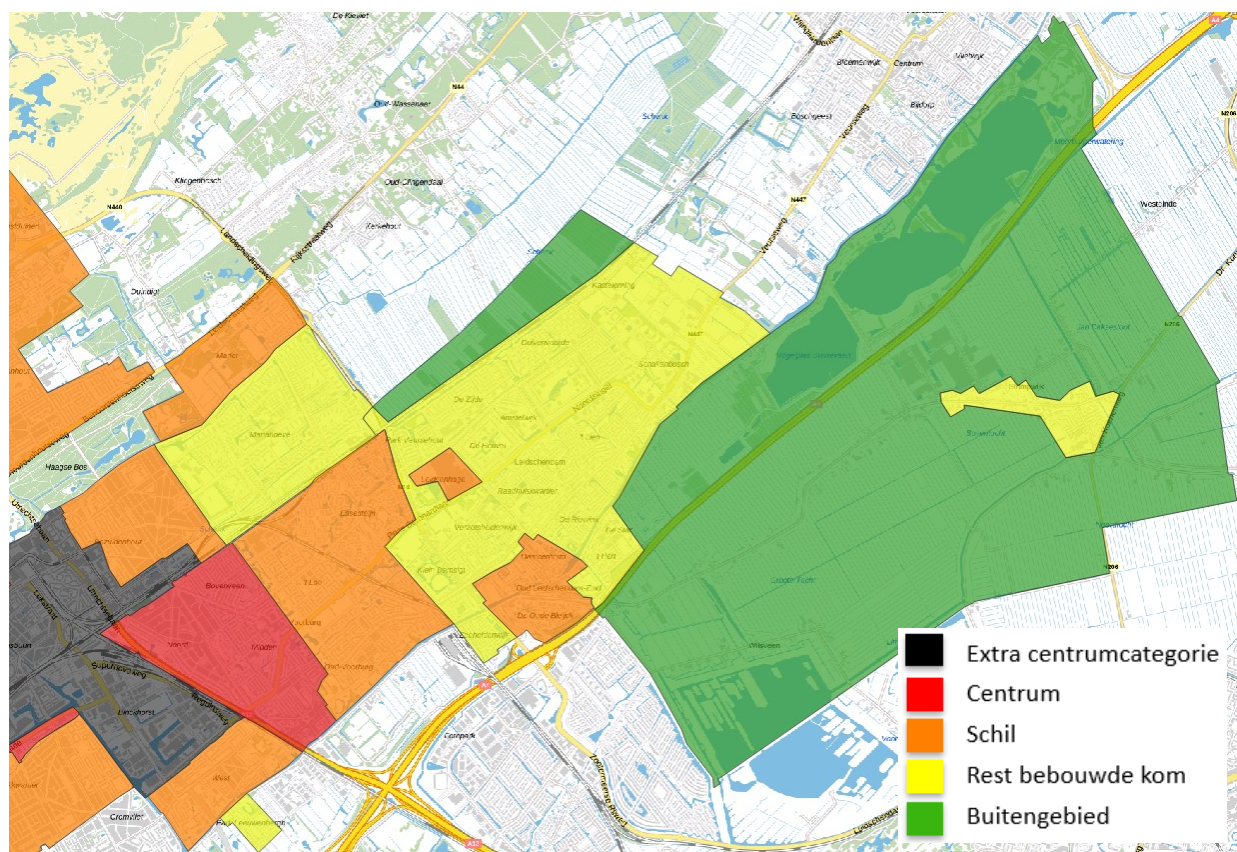
Het college kan afwijken van de Nota Parkeernormen als de strikte toepassing daarvan leidt tot bijzondere hardheid die niet door dringende redenen of noodzaak wordt gerechtvaardigd. Deze dringende reden of noodzaak moet worden aangetoond om van deze hardheidsclausule gebruik te kunnen maken.

Bijlage 1 Gebiedsindeling

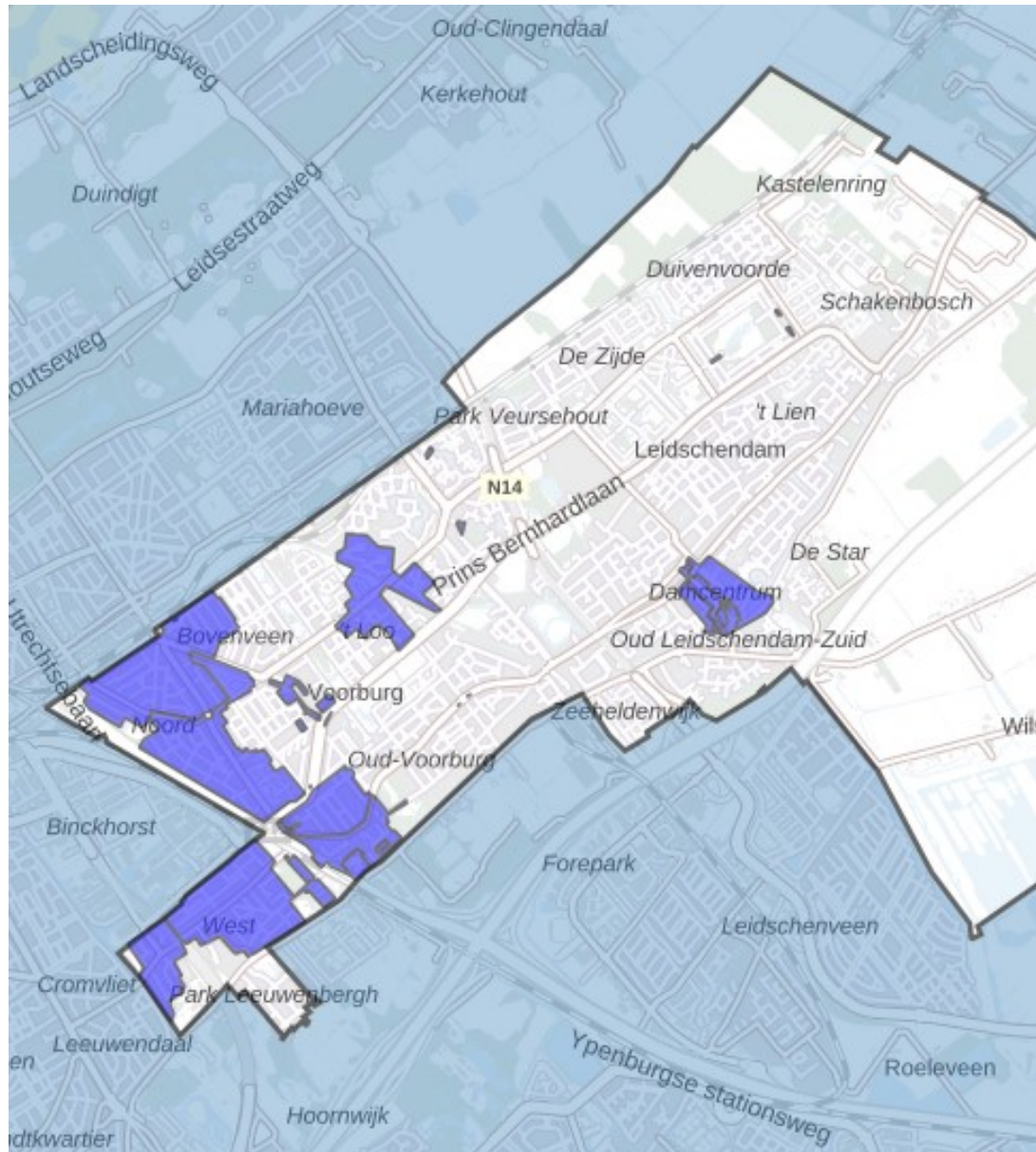


Gebiedsindeling Leidschendam-Voorburg (boven) en ingezoomd op kern Voorburg en Leidschendam (onder)

Bijlage 2 Gebiedsindeling gecombineerd met Den Haag



Bijlage 3 Gereguleerd gebied (blauwe zones)



Let op! Het gereguleerd gebied kan aan verandering onderhevig zijn. Voor de meest actuele kaart, verwijzen we u naar de website <https://lv.kaartviewer.nl/?BlauweZones>

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen (bewoners)	50	60	90	80	100	60	80	70
Wonen (bezoekers)	10	20	80	70	0	60	100	70
Kantoren/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	75
Grootschalige detailhandel	30	60	70	80	0	100	0	75
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	75
Sportfuncties binnen	50	50	100	100	0	100	100	75
Sportfuncties buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
Bioscoop, theater, podium etc.	5	25	90	90	0	40	100	40
Sociaal medisch: Arts, maatschap, therapeut, consultatie bureau	100	75	10	10	0	10	10	10
Verpleeg-/ verzorgingstehuis, aanleunwoning	50	50	100	100	25	100	100	100
Ziekenhuis, patiënten, incl. 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
Café, bar, discotheek, cafetaria	30	40	90	85	0	75	100	45
Restaurant	30	40	90	85	0	75	100	45
Hotel	50	60	100	100	100	60	75	30
Congrescentrum/ vergaderzaal	100	100	5	5	0	0	0	0
Museum	20	45	0	0	0	100	0	90
Bibliotheek	30	70	100	70	0	75	0	0

Bijlage 5 Fietsparkeernormen

Voor de fietsparkeernorm worden de kencijfers uit de CROW-richtlijn gehanteerd (Leidraad Fietsparkeren, 2010).

Kantoor	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	1,7	1–2,9	100m² bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook cultuur van branche heeft invloed
	Schil centrum	1,2	0,7–2		
	Rest bebouwde kom	1,2	0,7–2		
	Buitengebied	0,7	0,4–1,2		
	Op NS-station	0,9	0,5–1,5		
Kantoor met balie (bezoekers)		5	3–7	balie	Minimaal 10

Basisscholen	Schoolgrootte	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,3	3–5	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
	250 tot 500 leerlingen	5,0	3,5–5,8		
	leerlingen	6,2	4,3–7,2		
	> 500 leerlingen				
Basisschool (medewerkers)		0,4	0,2–0,7	10 leerlingen	

Middelbare scholen en ROC's	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Middelbare school (leerlingen)		14	10–16	100 m² bvo	Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	0,6	0,4–1,1	100 m² bvo	
	Schil centrum	0,5	0,3–0,9		
	Rest bebouwde kom	0,4	0,2–0,7		
ROC (leerlingen)		12	8–14	100 m² bvo	Op ov-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	0,6–1	100 m² bvo	

Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

Winkelen en boodschappen	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,7	1,5–4	100 m² bvo	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,9	1,6–4,3	100 m² bvo	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	0,1–0,4	100 m² bvo	
Tuincentrum	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	0,4 0,1	0,2–0,6 0,1–0,1	100 m² bvo (totaal)	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil Rest bebouwde kom Buitengebied	29 10 5	16–45 5–15 3–7	locatie	Terras meetellen
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	18 15	10–28 8–23	100 m² bvo	Bv pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luke)		4	2–7	100 m² bvo	

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	4–10	locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	2–7	locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/ crematorium		5	3–8	gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	1–2	100 m² bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	0,3–0,7	100 m² bvo	
Kerk/moskee		40	22–62	100 zitplaatsen	
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	0,3–0,7	100 m² bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	0,4 0,4 0,2	0,2–0,7 0,2–0,6 0,1–0,4	100 m² bvo	Grote aantallen

Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

Sport, cultuur en ontspanning	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Bibliotheek		3	2–5	100 m² bvo	
Bioscoop	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	7,8 4,3 1,4	4–12 2–7 0,8–2,2	100 m² bvo	Grote aantallen
Fitness	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	5,0 3,7 2,0	3–8 2–5,8 1,1–3,1	100 m² bvo	
Museum		0,9	0,5–1,4	100 m² bvo	
Sporthal		2,5	1,4–3,9	100 m² bvo	
Sportveld		61	33–95	ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	2,2–6,2	100 m² bvo	
Stadion		9	5–14	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		32	18–50	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	24 21 18	13–38 11–33 10–28	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Zwembad (openlucht)		28	15–43	100 m² bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	11–32	100 m² bassin	Grote aantallen

Overstappen	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Busstation	Centrum en schil	42	23–61	halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	0,5–1,3	autoparkeerplaats	

Woning	Kencijfer 1	Per	Opmerking	Kencijfer 2	Per
Rij- en vrijstaande woning	1	kamer	Bij voorkeur plus 1	5–6	woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	kamer	Minimaal 2 plekken	2–3	woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,25	kamer	Tbv buurtstallingen en fiets-trommels. Heeft niet de voorkeur	0,5–1	woning
Studentenhuis	1	kamer			

De tabel betreft alleen de fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5–1 per woning).

Bijlage 6 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Toegankelijkheid:

- De toegang van de stalling is duidelijk zichtbaar vanaf de aanrijroute;
- De stalling heeft bij voorkeur een directe, inpandige toegang voor voetgangers van en naar de rest van het gebouw;
- Een stalling bevindt zich bij voorkeur op maaiveld, of is indien op -1 of +1 gemakkelijk en comfortabel te bereiken voor alle fietsen en scooters;
- Een hellingbaan heeft een hellingspercentage van maximaal 22%;
- Een trap heeft bij voorkeur een hellingspercentage van 18% en is uitgevoerd met fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden;
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen;

Kwaliteit:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld;
- De stalling is sociaal veiligheids door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding;
- Een openbare stalling heeft bij voorkeur bewaking (bemenst of met camera's)
- Stallingssystemen moeten voldoen aan de eisen van *Fietsparkeur*:
 - Hart-op-hart afstand bij hoog-laag rekken is minimaal 400 mm;
 - Gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed;
 - De stalling moet voldoende parkeermogelijkheid bieden voor buitenmodelfietsen;
 - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten;
 - minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (kratfietsen, kinderzitjes, brede sturen of banden etc.).

Bijlage 7 Autoparkeernormen

Parkeernormen woonfunctie

In deze bijlage zijn de autoparkeernormen voor de functie 'wonen' weergegeven. Deze wijken vanwege de verlaging op het bezoekersdeel af van de CROW-richtlijn. De grenswaarden voor koop- en huurwoningen zijn te vinden in bijlage 9. Voor de parkeernormen van de overige functies (werken, winkelen, onderwijs etc.) wordt verwezen naar de parkeernormen volgens de CROW-richtlijn 381 Toekomstbestendig parkeren, deel A).

Let op! Onderstaande tabellen geven de parkeernormen exclusief bezoekers weer. Het bezoekersdeel komt hier dus nog bij en is afhankelijk van de locatie (zie 4.1.4 Bezoekersparkeren). Een uitzondering hierop zijn de categorieën 'kamerverhuur, studenten (niet-zelfstandig)' en 'serviceflat', waarbij de norm zo laag is dat het bezoekersaandeel hier niet uitgehaald kan worden.

Koophuis, vrijstaand

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,8	1,6	1,0	1,8	1,3	2,1	1,6	2,4
Sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,4	2,2	1,7	2,5
Matig stedelijk	1,1	1,9	1,2	2	1,5	2,3	1,7	2,5
Weinig stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,7	2,5
Niet stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,7	2,5

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Koophuis, twee-onder-één-kap

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,7	1,5	0,9	1,7	1,2	2,0	1,4	2,2
Sterk stedelijk	0,8	1,6	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3
Matig stedelijk	1,0	1,8	1,1	1,9	1,4	2,2	1,5	2,3
Weinig stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3
Niet stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Koophuis, tussen/hoek

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,6	1,4	0,8	1,6	1,0	1,8	1,2	2,0
Sterk stedelijk	0,7	1,5	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1
Matig stedelijk	0,8	1,6	1,0	1,8	1,2	2,0	1,3	2,1
Weinig stedelijk	0,8	1,6	1,1	1,9	1,3	2,1	1,3	2,1
Niet stedelijk	0,8	1,6	1,1	1,9	1,3	2,1	1,3	2,1

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Koopappartement, duur

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,6	1,4	0,8	1,6	1,1	1,9	1,3	2,1
Sterk stedelijk	0,7	1,5	0,9	1,7	1,2	2,0	1,4	2,2
Matig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,3	2,1	1,4	2,2
Weinig stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,4	2,2	1,4	2,2
Niet stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,4	2,2	1,4	2,2

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Koopappartement, midden

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,7	1,5	0,9	1,7	1,1	1,9
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,8	1,6	1,0	1,8	1,2	2,0
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0
Weinig stedelijk	0,7	1,5	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0
Niet stedelijk	0,7	1,5	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Koopappartement, goedkoop

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,4	1,2	0,5	1,3	0,6	1,4	0,8	1,6
Sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,8	1,6	0,9	1,7
Matig stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,9	1,7
Weinig stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,9	1,7
Niet stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,9	1,7

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Huurhuis, vrije sector

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,6	1,4	0,8	1,6	1,0	1,8	1,2	2,0
Sterk stedelijk	0,7	1,5	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1
Matig stedelijk	0,8	1,6	1,0	1,8	1,2	2,0	1,3	2,1
Weinig stedelijk	0,8	1,6	1,1	1,9	1,3	2,1	1,3	2,1
Niet stedelijk	0,8	1,6	1,1	1,9	1,3	2,1	1,3	2,1

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Huurhuis, sociale huur

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,4	1,2	0,5	1,3	0,6	1,4	0,8	1,6
Sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,8	1,6	0,9	1,7
Matig stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,9	1,7
Weinig stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,9	1,7
Niet stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,9	1,7

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Huurappartement, duur

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,7	1,5	0,9	1,7	1,1	1,9
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,8	1,6	1,0	1,8	1,2	2,0
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0
Weinig stedelijk	0,7	1,5	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0
Niet stedelijk	0,7	1,5	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Huurappartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,2	1,0	0,3	1,1	0,4	1,2	0,6	1,4
Sterk stedelijk	0,3	1,1	0,4	1,2	0,6	1,4	0,7	1,5
Matig stedelijk	0,4	1,2	0,5	1,3	0,7	1,5	0,7	1,5
Weinig stedelijk	0,4	1,2	0,5	1,3	0,7	1,5	0,7	1,5
Niet stedelijk	0,4	1,2	0,5	1,3	0,7	1,5	0,7	1,5

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3	0,5
Sterk stedelijk	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,6
Matig stedelijk	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6
Weinig stedelijk	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6
Niet stedelijk	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2
Sterk stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Matig stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Weinig stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Niet stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3

Opmerking

Inclusief bezoekers (aandeel 0,2 pp per woning).

Norm is inclusief bezoekers, omdat deze te laag is om het bezoekersaandeel eruit te halen.

Serviceflat

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,5	0,1	0,5	0,7	1,2	0,9	1,3
Sterk stedelijk	0,2	0,6	0,8	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4
Matig stedelijk	0,8	1,3	0,9	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4
Weinig stedelijk	0,8	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4	1,0	1,4
Niet stedelijk	0,8	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4	1,0	1,4

Opmerking

Inclusief bezoekers (aandeel 0,3 pp per woning).

Norm is inclusief bezoekers, omdat deze te laag is om het bezoekersaandeel eruit te halen.

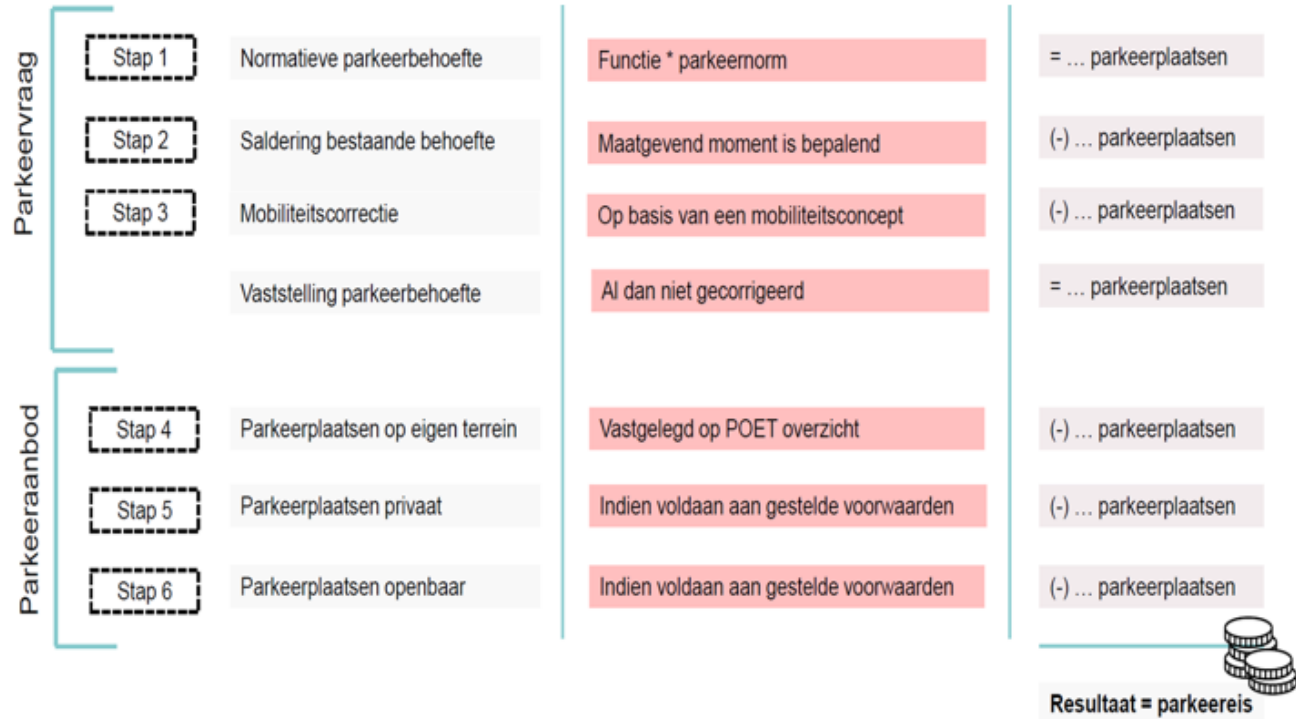
Kleine eenpersoonswoning (tiny house meestal grondgebonden)

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3	0,5
Sterk stedelijk	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,6
Matig stedelijk	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6
Weinig stedelijk	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6
Niet stedelijk	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6

Opmerking

Exclusief bezoekers (0,1 of 0,2 pp per woning, gebiedsafhankelijk, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Bijlage 8 Stappenplan parkeereis



Bijlage 9 Grensbedragen huur- en koopwoningen

Huurwoningen 2023

Categorie	Toelichting	Grens 2023
Extra goedkope huur		≤ € 452,20
Goedkope huur	Huurtoeslaggrens is € 808,06	€ 452,20 - € 808,06
Middeldure huur	Middenhuurgrens is € 1.015,31	€ 808,06 – € 1.015,31
Dure huur		≥ € 1.015,31

Koopwoningen 2023

Categorie	Toelichting	Prijs
Goedkope koop	Dit betreft woningen in de categorieën goedkope koop (tot €218.000) en betaalbare koop (tot € 355.000)	≤ € 355.000
Middeldure koop	Meersgezinswoningen	€ 355.000 - € 405.000
	Eengezinswoningen	€ 355.000 - € 405.000
Dure koop	Meersgezinswoningen	€ 405.000 - € 589.500
	Eengezinswoningen	€ 405.000 - € 589.500
Extra dure koop		€ 589.500 - € 1.013.000
Top koop		≥ € 1.013.000

Deze inkomens- en prijsgrenzen zijn gebaseerd op de (concept) Inkomensgrenzen en prijsgrenzen 2023 voor de regio Haaglanden van de Bestuurlijke Tafel Wonen.