

Gemeente Midden-Delfland

# Nota Parkeernormen 2020

# Inhoud


1 Inleiding ..... 5
1.1 Aanleiding ..... 5
1.2 Doel van deze nota parkeernormen ..... 5
1.3 Juridisch kader ..... 5
1.4 Leeswijzer ..... 6
2 Parkeernormen auto ..... 7
2.1 Inleiding ..... 7
2.2 Stedelijkheidsgraad ..... 7
2.3 Functies ..... 8
2.3.1 Wonen ..... 8
2.3.2 Overige functies ..... 11
2.4 Dubbelgebruik bij meer functies ..... 15
2.5 Gebruik bestaande parkeerplaatsen openbaar gebied ..... 16
2.5.1 Voorwaarden gebruik parkeerplaatsen openbaar gebied ..... 16
2.5.2 Invloedgebied ..... 16
2.5.3 Parkeerdruk ..... 16
2.6 Openbare of privé parkeerplaatsen ..... 18
2.7 Deelauto's ..... 19
2.8 Klimaatadaptatie ..... 19
3 Toepassing van de parkeernormen ..... 21
4 Parkeernormen fiets ..... 25
Bijlage 1: Begrippenlijst ..... 27

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Parkeren is een belangrijk onderwerp in Midden-Delfland. De komende jaren zal op verschillende locaties in de centra van de dorpen worden gebouwd: de zogenaamde transformatie- en inbreidingslocaties. Dit vraagt om meer specifieke parkeernormen per type woning en een verhoging van de maximaal aanvaardbare bezettingsgraad.

## 1.2 Doel van deze nota parkeernormen

Doel van de Nota parkeernormen Midden-Delfland 2020 is, bij nieuw- of verbouwplannen, of functiewijzigingen, de juiste hoeveelheid parkeer- en stallingsruimte voor auto's en fietsen te realiseren. Niet te weinig om parkeerproblemen te voorkomen, maar ook niet te veel vanwege efficiënt ruimtegebruik.

Deze nota is niet bedoeld om bestaande situaties te toetsen op de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen.

## 1.3 Juridisch kader

**Goede ruimtelijke ordening**
De gemeente heeft een wettelijke taak om toe te zien op een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening). De gemeente moet erop toezien dat ruimtelijke ontwikkelingen – en de besluiten die ten behoeve van deze ontwikkelingen worden genomen - aanvaardbare effecten hebben op het woon- en leefklimaat. Een aspect dat daarin moet worden meegewogen is parkeren.

Als gevolg van een wijziging van de Woningwet in 2014 moeten stedenbouwkundige voorschriften, waaronder de parkeernorm, voortaan in het bestemmingsplan zelf worden geregeld en niet meer in de bouwverordening.

Artikel 3.1.2, tweede lid, aanhef en onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening maakt het mogelijk om in een bestemmingsplan te verwijzen naar een beleidsregel voor de invulling van de parkeernorm. Dit artikel bepaalt dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels moet bevatten, waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels.

**Toepassing**
Deze nota parkeernormen is een beleidsregel als bedoeld in het artikel van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze nota wordt toegepast bij het opstellen van een nieuw of wijziging van een bestaand bestemmingsplan, alsmede bouwplannen of een functieverandering waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is.

**Voorbereidingsprocedure**
Voor de vaststelling van deze Nota parkeernormen Midden-Delfland 2020 is, ingevolge artikel 4 van de Inspraakverordening Midden-Delfland, de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd.

**Afwijken**
Afwijken van de nota parkeernormen is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders. Dit afwijken moet sterk gemotiveerd worden (motiveringsbeginsel).
Afwijken is mogelijk als:

- de functie niet is beschreven in deze nota parkeernormen. In dat geval worden, indien beschikbaar, kentallen van het CROW[1] toegepast. Zijn deze kengetallen niet beschikbaar dan zal maatwerk worden geleverd aan de hand van de lokale situatie;
- de functie wel is beschreven in deze nota parkeernormen, maar de kencijfers van het CROW slechts globale kencijfers zijn.[2] Bij het toepassen van de normen gebaseerd op deze globale kencijfers, kan in specifieke gevallen worden afgeweken. Een en ander is wederom afhankelijk van de lokale situatie en mits in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening;
- de functie wel beschreven is in de nota parkeernormen, maar er bijzondere omstandigheden zijn die leiden tot een andere norm, mits deze alternatieve norm in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

**Kencijfers CROW**
Deze nota parkeernormen is gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW. Deze zijn in overleg met veel partijen in het werkveld ontwikkeld en zijn afgeleid van algemeen geaccepteerde onderzoeksgegevens. Door parkeernormen te baseren op deze parkeerkencijfers kan ervan worden uitgegaan dat de basis van de parkeernormen solide is en voldaan wordt aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, met name het motiveringsbeginsel. Bij het omzetten van de parkeerkencijfers naar gemeentelijke normen moet gemotiveerd worden waarom voor bepaalde cijfers is gekozen. In deze nota parkeernormen wordt daarom uitgebreid ingegaan op de stedelijkheidsgraad, het huidige autobezit, de huidige woningvoorraad en de huidige parkeerdruk.

## 1.4 Leeswijzer
In hoofdstuk 2 worden de parkeernormen voor de auto beschreven. Hoofdstuk 3 gaat over de toepassing van deze parkeernormen. In hoofdstuk 4 worden de normen het stallen van de fiets beschreven.

[1] Toekomstbestendig parkeren, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek) Online kennisbank 2019
[2] In de tabellen met parkeernormen (paragraaf 2.3) wordt met een voetnoot aangegeven als een norm gebaseerd is op globale kencijfers.

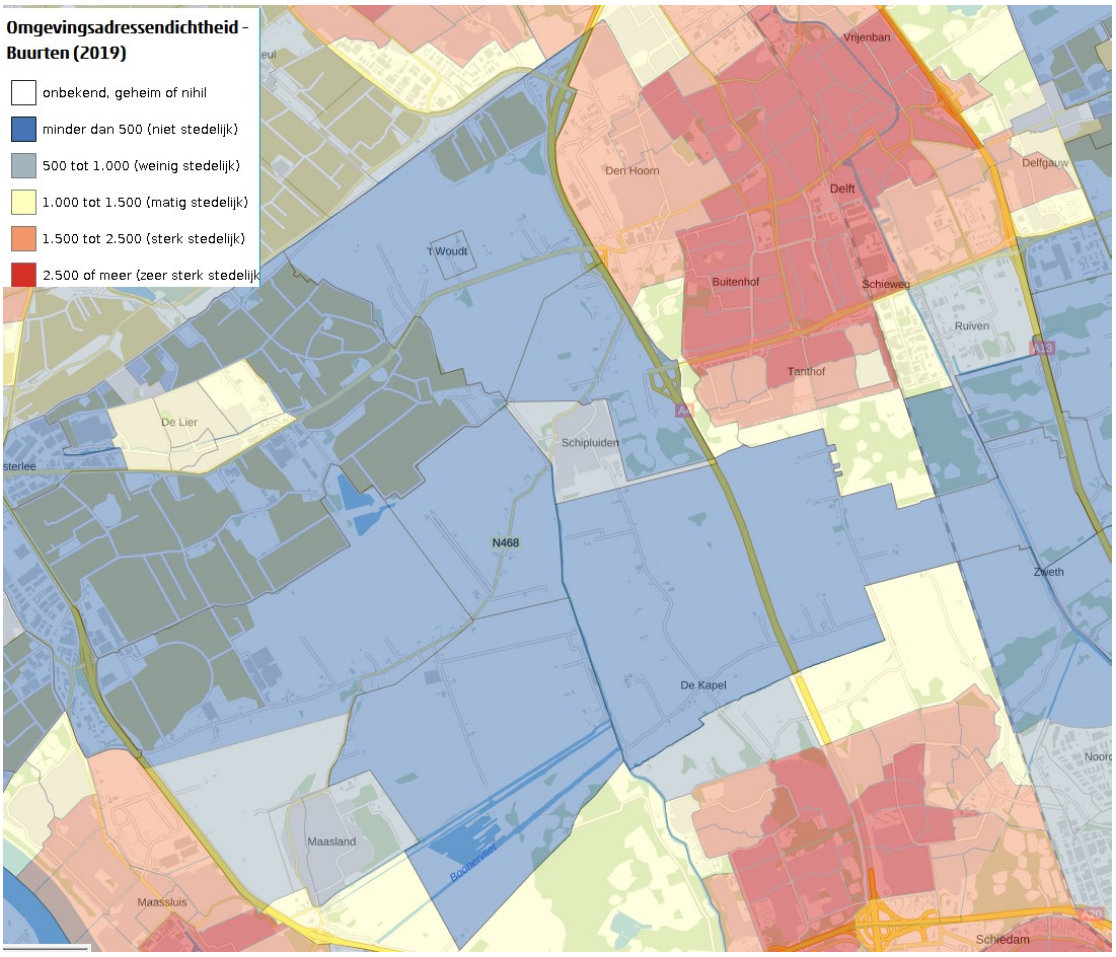
# 2 Parkeernormen auto

## 2.1 Inleiding

Voor de normen van deze nota parkeernormen is voor de functie wonen uitgegaan van de meest recente parkeerkencijfers van het CROW[3]. De parkeernormen voor de overige functies zijn ongeveer gelijk aan de Nota parkeernormen Midden-Delfland 2012. Er is geen aanleiding om de normen uit de nota parkeernormen 2012 te wijzigen omdat het gaat om minimale verschillen. Gemeenten kunnen parkeernormen vaststellen op basis van deze kencijfers. Het CROW maakt bij het opstellen van parkeerkencijfers onderscheid in gebieden met een verschillende stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van voorzieningen. Parkeerkencijfers worden normen als deze door een gemeente zijn vastgesteld.

## 2.2 Stedelijkheidsgraad

Naar mate de stedelijkheidsgraad toeneemt zijn de afstanden tot voorzieningen kleiner en stijgt de vervoerwaarde van alternatieve vervoermiddelen zoals de fiets en het openbaar vervoer. Hierdoor daalt in het algemeen het autobezit en daarmee de vraag naar parkeerruimte. Het CROW baseert haar kencijfers op de stedelijkheidsgraad van een bepaald gebied. De door het CROW gehanteerde maat voor de stedelijkheidsgraad is gebaseerd op de adressendichtheid op buurtniveau van het Centraal Bureau voor de Statistiek.



*figuur 2.1: Stedelijkheidsgraad van gebieden in Midden-Delfland (bron: CBS Statline 2019)*

[3] Toekomstbestendig parkeren, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek) Online kennisbank 2019

Midden-Delfland behoort grotendeels tot de categorieën weinig stedelijk gebied (Schipluiden en Maasland) en niet stedelijk gebied (het buitengebied). Den Hoorn behoort tot de categorie sterk stedelijk gebied. Voor sterk stedelijk gebied zijn de kencijfers van het CROW over het algemeen lager dan de kencijfers voor weinig stedelijk en niet stedelijk gebied. Wel is uiteraard sprake van een bandbreedte.

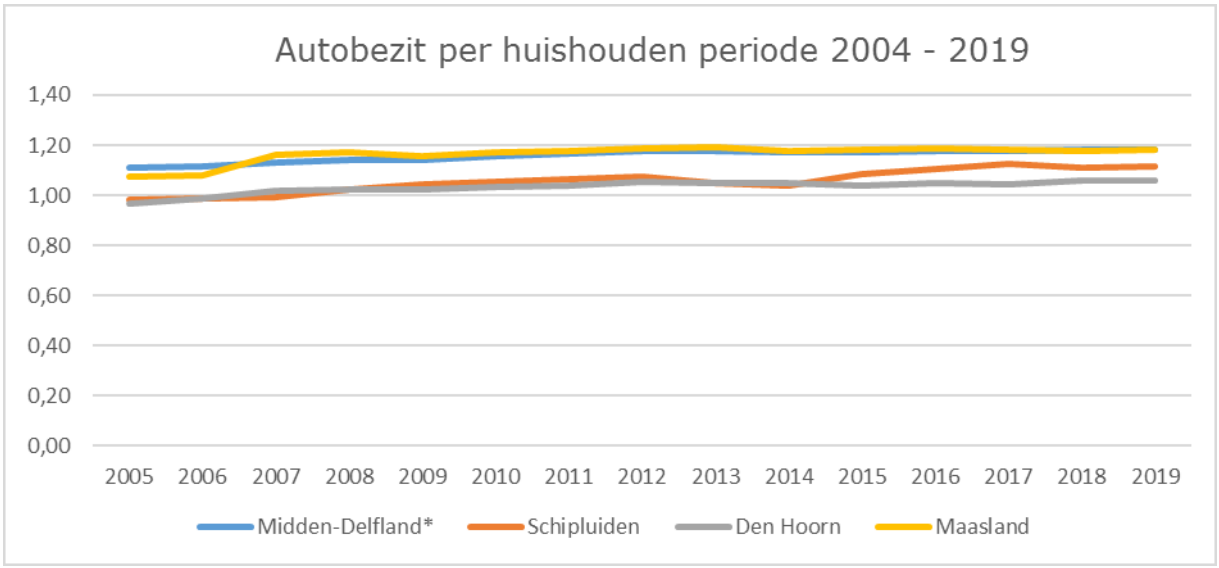
## 2.3 Functies

### 2.3.1 Wonen

**Autobezit**
De parkeerbehoefte bij de functie wonen is direct terug te voeren op het autobezit van bewoners. Daarnaast is in de parkeernormen rekening gehouden met het bezoek dat bewoners ontvangen.

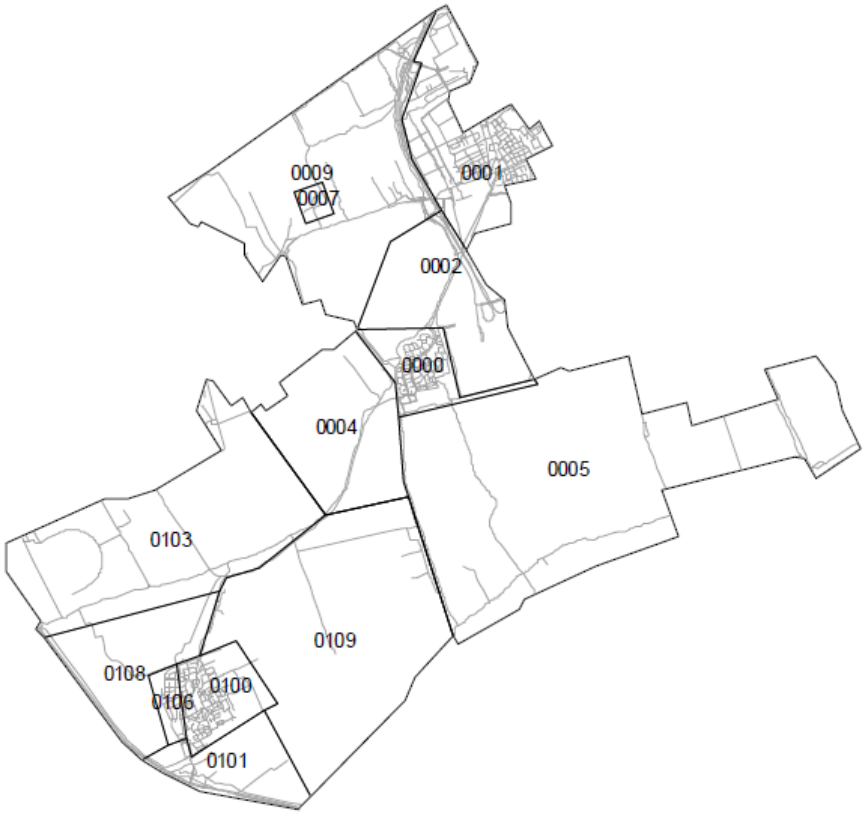
In de Nota parkeernormen Midden-Delfland 2012 was voor wonen een generieke parkeernorm opgenomen: dezelfde norm voor zowel een vrijstaande woning als voor een (klein) appartement. De norm was 1,5 parkeerplaats per woning waarvan 1,2 parkeerplaats voor bewoners en 0,3 parkeerplaats voor bezoekers.

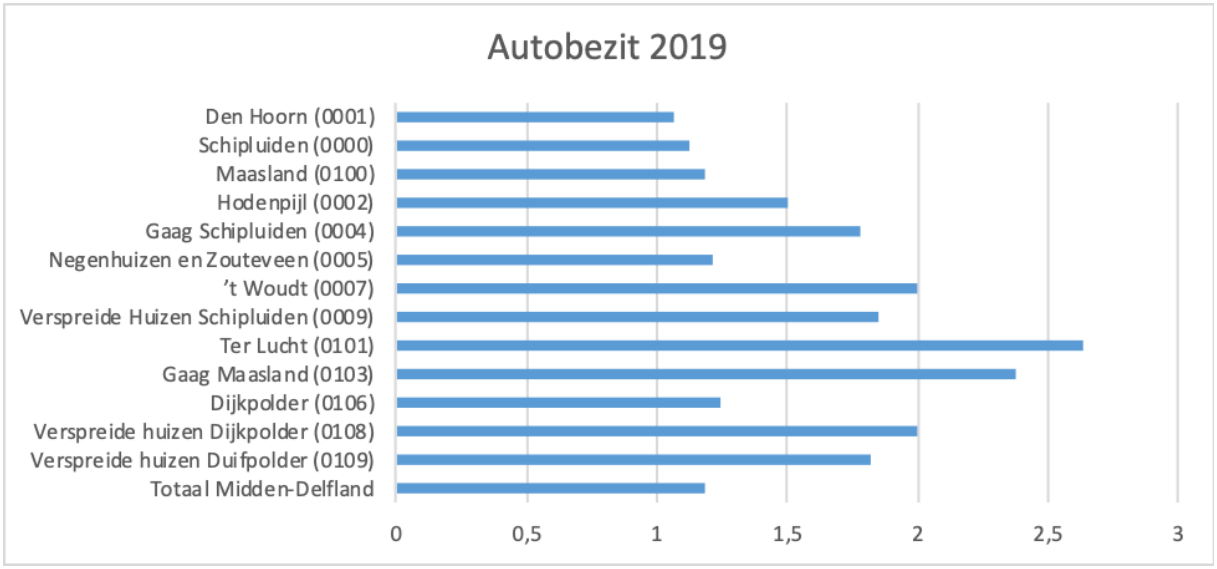
Het autobezit in Midden-Delfland is gemiddeld 1,2 auto per huishouden. Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde (1,1 auto per huishouden). Over heel Midden-Delfland en de dorpen Den Hoorn, Schipluiden en Maasland gezien, voldoet de parkeernorm uit 2012 nog steeds, zie figuur 2.2:.




** Midden-Delfland is inclusief buitengebied.*
*figuur 2.2: Aantal personenauto's per huishouden in de periode 2005 – 2019 (bron: CBS Statline 2019)*

De verschillen binnen Midden-Delfland zijn nogal groot: van 1,1 auto per huishouden in Schipluiden en Den Hoorn, tot 2,6 auto's per huishouden in het buitengebied (Ter Lucht).
Door verschillende normen voor de kernen en het buitengebied te gebruiken wordt hiermee rekening gehouden.

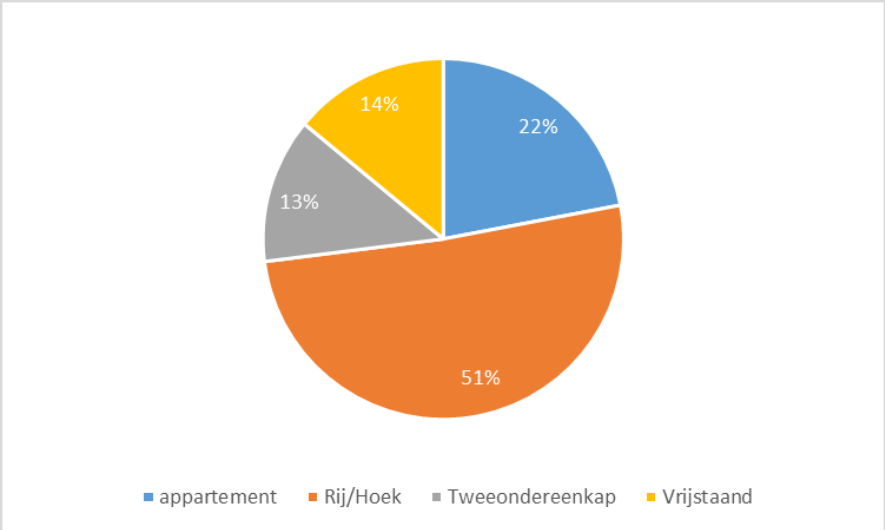



*figuur 2.3 Aantal personenauto's per huishouden voor de verschillende CBS-buurten in Midden-Delfland (bron: CBS Statline 2019)*

**Categorieën woningen**
De woningvoorraad bestaat voor de helft uit eengezinswoningen (rij/hoek), voor 22% uit appartementen, voor 14% uit vrijstaande woningen en voor 13% uit twee-onder-een-kap woningen. Zie figuur 2.4.

In de Nota parkeernormen Midden-Delfland uit 2012 werd uitgegaan van één parkeernorm voor alle woningen. Deze norm past bij ongeveer de helft van de woningen (de rij/hoekwoning). Om ontwikkelingen in centrumgebieden mogelijk te maken met meer differentiatie in woningen (met name voor kleine/goedkope woningen) en om goed in te kunnen spelen op lokale omstandigheden is meer maatwerk in parkeernormen nodig. Ten opzichte van de normen uit de Beleidsnota Parkeren 2012 is sprake van een lagere norm bij kleine/goedkope woningen en een hogere norm bij grote/dure woningen.



*figuur 2.4: Verdeling typen woningen (Companen 2015)*

Het CROW hanteert voor een bepaald type woning een bandbreedte. Omdat er geen reden is om de minimum of de maximumwaarde van de bandbreedte te nemen (er is openbaar vervoer en er zijn voorzieningen aanwezig in de dorpen) is het gemiddelde kencijfer als norm genomen.
De typen woningen waarvoor in deze nota normen zijn opgesteld zijn een vereenvoudiging van de categorieën die het CROW hanteert; categorieën zijn samengevoegd. De norm is daarbij in grote lijnen gebaseerd op een gemiddelde van de kencijfers voor de categorieën.
Voor een overzicht van de norm per type woning, zie tabel:2.1.

Ervaringen met recente bouwplannen laten zien dat één type woningen ontbreekt: de kleine woning (< 50 m2 gbo[4], grondgebonden of appartement). Dit type is in tabel:2.1 aan de typen woningen van het CROW toegevoegd. Omdat deze woningen beduidend kleiner zijn dan een gemiddeld appartement of eengezinswoning sociale huur (ongeveer 80 á 90 m2 gbo) is een lagere norm gerechtvaardigd. Omdat de kernen van de gemeente Midden-Delfland matig ontsloten zijn per openbaar vervoer is voor dit type woningen een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning uitgegaan. Dit is inclusief de parkeerplaatsen voor bezoekers.

**Leefbaarheid**
De gemeente heeft een belangrijke taak in het behouden en versterken van het karakteristieke landschap van Midden-Delfland. Daarnaast ligt er ook een opgave voor de regio en de gemeente om woningbouw te realiseren. De woningbouwopgave zal dan ook voornamelijk binnenstedelijk worden gerealiseerd. Omdat naast de kwaliteit van het landschap ook de leefbaarheid van de kernen zeer belangrijk is, is ervoor gekozen om voor de functie wonen in Den Hoorn iets hogere

[4] Gbo staat voor gebruiksoppervlakte. Zie NEN 2580. In grote lijnen: de totale oppervlakte binnen de buitenmuren met een vrije hoogte hoger dan 1,5 meter, zonder het trapgat indien dit groter dan 4m$^2$ is.

parkeernormen te hanteren dan op grond van de stedelijkheidsgraad (sterk stedelijk) nodig zou zijn. In delen van Den Hoorn is sprake van een hogere parkeerdruk dan in de kernen Maasland en Schipluiden. Een iets hogere parkeernormen zorgt ervoor dat de leefbaarheid van de kern niet verder onder druk komt te staan. De parkeernormen voor de functie wonen worden daarom voor Den Hoorn gelijkgetrokken met de parkeernormen voor de kernen Maasland en Schipluiden.

**Elektrisch rijden**
Bij nieuwe ontwikkelingen moeten in het plangebied voorzieningen worden getroffen om in de toekomst voldoende openbare oplaadpunten te kunnen aanleggen. Per woningtype is het benodigde percentage openbare oplaadpunten aangegeven. Het percentage openbare oplaadpunten is een onderdeel van de parkeernorm en komt daar dus niet bovenop.

| woning | eenheid | Den Hoorn[5] | Maasland/ Schipluiden | buitengebied | waarvan bezoek[6] | percentage openbare oplaadpunten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| vrijstaand/ 2/1 kap | woning | 1,7 | 1,7 | 2,2 | 0,3 | 1,2% |
| eensgezinswoning (rij/hoek) koop, huur vrije sector en sociaal | woning | 1,5 | 1,5 | 2,0 | 0,3 | 0,4% |
| appartement[7] koop, huur vrije sector en sociaal | woning | 1,3 | 1,3 | 1,6 | 0,3 | 0,14% |
| kleine woningen <50m$^2$ | woning | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 0,3 | 0,14% |
| tiny houses[8], studio's[9] | woning | 0,8 | 0,8 | 1,0 | 0,3 | 0,14% |
| verpleeg- en verzorgingshuis[10] | wooneenheid | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,4 | 2,5% - 3% |

*tabel:2.1 Parkeernormen functie wonen*

### 2.3.2 Overige functies

**Totstandkoming**
Bij de overige functies vormen de parkeernormen uit Nota parkeernormen Midden-Delfland 2012 de basis. Waar de normen niet veel verschillen van de actuele kencijfers van het CROW, zijn de normen hetzelfde gebleven. Voor Den Hoorn zijn de normen hetzelfde gebleven omdat ze nog steeds binnen de bandbreedte van het CROW vallen. Voor Maasland en Schipluiden zijn dezelfde normen gehanteerd omdat Schipluiden nu, net als Maasland, tot de categorie 'weinig stedelijk' gebied behoort. In 2012 behoorde Schipluiden net als het buitengebied tot de categorie 'niet stedelijk' gebied. De normen voor het buitengebied uit de Nota Parkeernormen 2012 zijn anno 2020 aan de lage kant. Daarom zijn deze normen aangepast op basis van de meest recente kencijfers van het CROW.

[5] Om de leefbaarheid te verbeteren is ervoor gekozen om binnen Den Hoorn hogere parkeernormen voor functie wonen aan te houden dan op grond van de stedelijkheidsgraad nodig zou zijn.

[6] Het percentage bezoekers en het percentage openbare oplaadpunten is een onderdeel van de parkeernorm en komt daar dus niet bovenop.

[7] Een appartement is een woning van één of meer woonlagen in een groter gebouw.

[8] Tiny houses is een verzamelbegrip voor milieuvriendelijke, op zichzelf staande woningen van beperkte omvang die verschillende doelgroepen de kans bieden een andere balans te creëren tussen werk en privé, mobiel en vastigheid. Zij worden bewust bewoond en zorgen voor een kleine ecologische 'voetafdruk'. De motivatie voor het leven in een tiny house wordt gedreven door duurzaamheid en minder gebruik van materialen en spullen (Gemeente Midden-Delfland 2017).

[9] Een studio is een klein appartement bestaande uit één kamer, bedoeld voor één persoon.

[10] Voor deze functie geeft het CROW globale kencijfers. Bij het toepassen van de normen gebaseerd op deze globale kencijfers kan in specifieke gevallen worden afgeweken.

Verdere aanpassingen:
- enkele categorieën zijn niet meer opgenomen omdat het verschil binnen een categorie te groot is. Het gaat hierbij om hotel, jachthaven en showroom; Bij een hotel maakt het CROW bijvoorbeeld onderscheid in vijf categorieën;
- er zijn enkele normen toegevoegd voor bestemmingen die relevant zijn voor Midden-Delfland, zoals bed & breakfast en camping;
- er is een norm voor parkeervakken t.b.v. elektrisch rijden toegevoegd.

In dit hoofdstuk zijn normen opgenomen voor functies die in Midden-Delfland voorkomen, of waarvan verwacht wordt dat ze in de toekomst in Midden-Delfland zullen voorkomen. Als een functie niet in de tabellen voorkomt, wordt verwezen naar de Toekomstbestendig parkeren, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW online kennisbank 2019).

**Elektrisch rijden**
Bij nieuwe ontwikkelingen moeten in het plangebied voorzieningen worden getroffen om in de toekomst voldoende openbare oplaadpunten te kunnen aanleggen. Per voorziening is het benodigde percentage openbare oplaadpunten aangegeven. Het percentage openbare oplaadpunten is een onderdeel van de parkeernorm en komt daar dus niet bovenop.

**Globale cijfers**
Het CROW geeft aan voor sommige functies aan dat alleen globale kencijfers kunnen worden gegeven. Bij het toepassen van de normen gebaseerd op deze globale kencijfers kan in specifieke gevallen worden afgeweken. Dit is in de tabellen bij de betreffende functie met een voetnoot aangegeven.

**Winkelen**

| | eenheid | Den Hoorn | Maasland/ Schipluiden | Buiten-gebied | percentage bezoekers | percentage openbare oplaadpunten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| supermarkt/ dorpscentrum | 100m² bvo | 3,0 | 3,5 | n.v.t. | 85% | 0% tot 2,5% |
| Bouwmarkt/ tuincentrum | 100m² bvo | 2,4 | 2,4 | 2,7 | 85% | |
| markt[11] | 100m² bvo | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 85% | |
| groothandel | 100m² bvo | 6,0 | 7,0 | 7,0 | 85% | |

*tabel 2.2: Parkeernormen functie winkelen*

**Werken**

| | eenheid | Den Hoorn | Maasland/ Schipluiden | buiten-gebied | percentage bezoekers | percentage openbare oplaadpunten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| kantoren met baliefunctie | 100m² bvo | 2,3 | 3,0 | 3,6 | 20% | 3% of meer |
| kantoren zonder baliefunctie | 100m² bvo | 1,3 | 2,0 | 2,6 | 5% | |
| industrie/laboratorium/ werkplaats[12] | 100m² bvo | 1,5 | 2,0 | 2,4 | 5% | |
| magazijn/distributiecentrum | 100m² bvo | 0,5 | 0,6 | 1,1 | 5% | |
| bedrijfsverzamelgebouw | 100m² bvo | 1,6 | 1,6 | 2,0 | 10% | |

*tabel 2.3: Parkeernormen functie werken*

[11] 1 strekkende meter kraam is 6m². Norm bij parkeren achter kraam. Anders 1 parkeerplaats per standhouder extra.

[12] De parkeernormen zijn exclusief het parkeren van vrachtwagens. Het parkeren van vrachtauto's moet op eigen terrein worden geregeld.

**Horeca/ overnachten**

| | eenheid | Den Hoorn | Maasland/ Schipluiden | Buiten-gebied | percentage bezoekers | percentage openbare oplaadpunten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| café/bar/cafetaria[13] | 100m$^2$ bvo | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 90% | 0% tot 2,5% |
| restaurant[14] | 100m$^2$ bvo | 9,0 | 11,0 | 13,0 | 80% | |
| bed & breakfast[14] | kamer | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 100% | 2,5% tot 3% |
| camping | standplaats | n.v.t. | n.v.t. | 1,2 | 90% | |

*tabel 2.4: Parkeernormen functie horeca/ overnachten*

**Cultuur**

| | eenheid | Den Hoorn | Maasland/ Schipluiden | buiten-gebied | percentage bezoekers | percentage openbare oplaadpunten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| bibliotheek | 100m$^2$ bvo | 0,5 | 0,7 | n.v.t. | 95% | 0%-2,5% |
| museum[13] | 100m$^2$ bvo | 0,5 | 0,7 | 1,1 | 95% | |
| religiegebouw[13] | zitplaats | 0,2 | 0,2 | n.v.t. | 99% | |

*Tabel 2.5: Parkeernormen functie cultuur*

**Sport**

| | eenheid | Den Hoorn | Maasland/ Schipluiden | buiten-gebied | percentage bezoekers | percentage openbare oplaadpunten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| sportschool/ fitnesstudio | 100m$^2$ bvo | 2,5 | 3,5 | 6,0 | 95% | 0% tot 2,5% |
| sportveld (buiten)[15] | ha netto terrein[15] | 27,0 | 27,0 | 27,0 | 95% | 2,5% tot 3% |
| sporthal (binnen)[16] | 100m$^2$ bvo | 2,0 | 2,0 | 3,4 | 95% | 2,5% tot 3% |
| golfbaan | hole | n.v.t. | n.v.t. | 8,0 | 95% | 2,5% tot 3% |

*tabel 2.6: Parkeernormen functie sport*

**Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen**

| | eenheid | Den Hoorn | Maasland/ Schipluiden | buiten-gebied | percentage bezoekers | percentage openbare oplaadpunten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| huisartsenpraktijk/ fysiotherapiepraktijk/ tandartsenpraktijk | behandelkamer | 2,1[17] | 2,5[17] | 3,3 | 65% | 0% - 2,5% |
| apotheek | 100 m$^2$ bvo | 2,2 | 2,5 | 3,6 | 85% | |

*tabel 2.7: Parkeernormen functie zorg*

**Onderwijs**

| | eenheid | Den Hoorn | Maasland/ Schuipluiden | buiten-gebied | percentage /aantal bezoekers | percentage openbare oplaadpunten |
|---|---|---|---|---|---|---|
| kinderdagverblijf | arbeidsplaats + 0,1 parkeerplaats per kind | 0,8 | 0,9 | 1,5 | - | 2,5% – 3% |
| basisschool | leslokaal + 0,1 parkeerplaats per leerling | 1,0 | 1,0 | 1,0 | - | |
| Middelbare school | leslokaal | 2,0 | 2,5 | 2,5 | - | |

*tabel 2.8: Parkeernormen functie onderwijs*

[13] Voor deze functie geeft het CROW globale kencijfers. Bij het toepassen van de normen gebaseerd op deze globale kencijfers kan in specifieke gevallen worden afgeweken.

[14] Het CROW heeft hier geen kencijfers voor. De norm is exclusief parkeren voor bewoners (tabel 2.1).

[15] De eenheid is exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten e.d.

[16] Bij grote aantallen bezoekers zijn de normen te laag en moet daarvan apart een schatting worden gemaakt.

[17] Met een minimum van 3 parkeerplaatsen.

**Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen**
Een algemene gehandicaptenparkeerplaats kan alleen worden aangelegd bij een openbaar toegankelijke voorziening[18]. De afstand tussen parkeerplaats en ingang moet zo klein mogelijk zijn, in ieder geval minder dan 100 meter (norm voor het verkrijgen van een gehandicapten-parkeerkaart) en bij voorkeur minder dan 50 meter.

Tabel 2.9 bevat het minimaal aantal te realiseren algemene gehandicaptenparkeerplaatsen per openbare voorziening. Het aandeel gehandicaptenparkeerplaatsen maakt onderdeel uit van de parkeernorm en komt daar dus niet bovenop.

| **functie** | **percentage algemene gehandicaptenparkeerplaatsen** |
|---|---|
| Gemeentehuis, bibliotheek, sportvereniging, activiteitencentrum, winkelcentrum, woonzorgcentrum met bezoekersfunctie | 5% (1 op 20 parkeerplaatsen) en minimaal 1 parkeerplaats |
| Kleinschalige medische voorziening | 10% (1 op 10 parkeerplaatsen) |

*tabel 2.9: Parkeernormen algemene gehandicapten parkeerplaatsen*

Bij andere dan de hier opgenomen voorzieningen wordt in overleg met de politie Haaglanden en het gehandicaptenplatform bekeken of een algemene gehandicaptenparkeerplaats nodig is.
Een algemene gehandicaptenparkeerplaats vervalt als de openbare voorziening ophoudt te bestaan.

**Nood- en hulpdiensten en eerstelijns hulpverleners**
In de directe nabijheid van brandweerkazernes, politieposten en ambulancestandplaatsen is tenminste één parkeerplaats beschikbaar voor voertuigen die, door de kleurstelling en/of zichtbaar aanwezig ontheffingsbewijs, herkenbaar zijn als hulpverleningsvoertuig. Deze parkeerplaatsen worden aangeduid met een van de borden E8i of E8j. Deze parkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeernorm en komen daar dus niet bovenop.

**Eerstelijns hulpverleners**
Eerstelijns hulpverleners die met regelmaat buiten de eigen praktijk spoedeisende medische handelingen moeten verrichten, waaronder huisartsen en verloskundigen, kunnen een plaatselijke ontheffing aanvragen.

[18] Toekomstbestendig parkeren, kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW online kennisbank 2018

## 2.4 Dubbelgebruik bij meer functies

Het is niet altijd nodig om de som van de parkeerbehoeftes van de afzonderlijke functies (dit kunnen zowel nieuwe als een combinatie van bestaande en nieuwe functies binnen het plangebied zijn) te realiseren.

Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld ’s avonds en ’s nachts het grootst; bij een bedrijf of kantoor overdag. Bij het combineren van verschillende functies kan mogelijk een deel van de openbaar beschikbare parkeerplaatsen door meer functies gebruikt worden. Dit wordt dubbelgebruik genoemd. Het aantal parkeervakken dat aangelegd moet worden is dan lager dan de parkeerbehoeftes van de afzonderlijke functies opgeteld.

| | **werkdag ochtend** | **werkdag middag** | **werkdag avond** | **koop avond** | **werkdag nacht** | **zaterdag middag** | **zaterdag avond** | **zondag middag** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| wonen bewoners | 50% | 50% | 90% | 80% | 100% | 60% | 80% | 70% |
| wonen 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% |
| 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/ podium/enz. | 5% | 25% | 90% | 90% | 0% | 40% | 100% | 40% |
| sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau | 100% | 75% | 10% | 10% | 0% | 10% | 10% | 10% |
| verpleeg-/ verzorgingstehuis | 50% | 50% | 100% | 100% | 25% | 100% | 100% | 100% |
| dagonderwijs | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| avondonderwijs | 0% | 0% | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% |

*tabel 2.10: Aanwezigheidspercentages per dagdeel voor verschillende dagen van de week (ASVV2012/CROW 2017)*

De parkeerbehoefte van een functie verschilt op verschillende dagen van de week (werkdagen, zaterdag en zondag) en perioden van de dag (ochtend, middag, avond, koopavond, nacht). De parkeerbehoefte van een functie op verschillende perioden van de dag en dagen van de week wordt bepaald door de aanwezigheidspercentages uit tabel 4.1 te vermenigvuldigen met berekende parkeerbehoefte van die functie. Deze berekening moet voor elke functie afzonderlijk gemaakt worden. Het aantal parkeerplaatsen dat aangelegd moet worden (de zogenaamde parkeereis) is het moment van de week waarop de parkeerbehoefte van de gezamenlijke functies het hoogst is. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is in de meeste gevallen geen mooi afgerond getal. Het getal wordt altijd naar boven afgerond.

Van dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan alleen sprake zijn als de beoogde parkeervoorzieningen openbaar toegankelijk zijn.

## 2.5 Gebruik bestaande parkeerplaatsen openbaar gebied

### 2.5.1 Voorwaarden gebruik parkeerplaatsen openbaar gebied

In principe moet het parkeren binnen het te ontwikkelen gebied (het plangebied) worden opgelost. Indien het parkeren (gedeeltelijk) in het openbaar gebied (gemeentelijke grond) plaats moet vinden, is hiervoor toestemming van de gemeente nodig. Deze toestemming wordt gegeven bij het verlenen van de omgevingsvergunning. Voor de parkeerplaatsen die in het openbaar gebied gebruikt gaan worden, en/of voor de extra parkeerplaatsen die worden aangelegd, wordt een bedrag in rekening gebracht. Dit bedrag zal bestaan uit grondkosten, kosten van de aan aanleg van verharding, kosten van de riolering en kosten die (elders) gemaakt worden om de aanleg van extra parkeerplaatsen mogelijk te maken. Hierbij wordt uitgegaan van een marktconforme prijs voor de grond- en aanlegkosten. Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst, bijvoorbeeld de in de anterieure overeenkomst.

### 2.5.2 Invloedgebied

Of en hoeveel parkeerplaatsen in het openbaar gebied gebruikt kunnen worden voor de nieuwe functie, wordt bepaald door het meten van de actuele parkeerdruk binnen het invloedgebied. De omvang van het gebied (invloedgebied) hangt af van de maximale loopafstanden die bij de nieuwe functie(s) horen.

| hoofdfunctie | acceptabele loopafstanden |
|---|---|
| wonen | 100 meter (100 – 250 meter voor bezoekers) |
| winkelen | 200 – 600 meter |
| werken | 200 – 800 meter |
| ontspanning | 100 – 600 meter |
| gezondheidszorg | 100 meter |
| onderwijs | 100 meter |

*tabel 2.11: Maximale loopafstanden per functie (bron CROW online kennisbank 2018)*

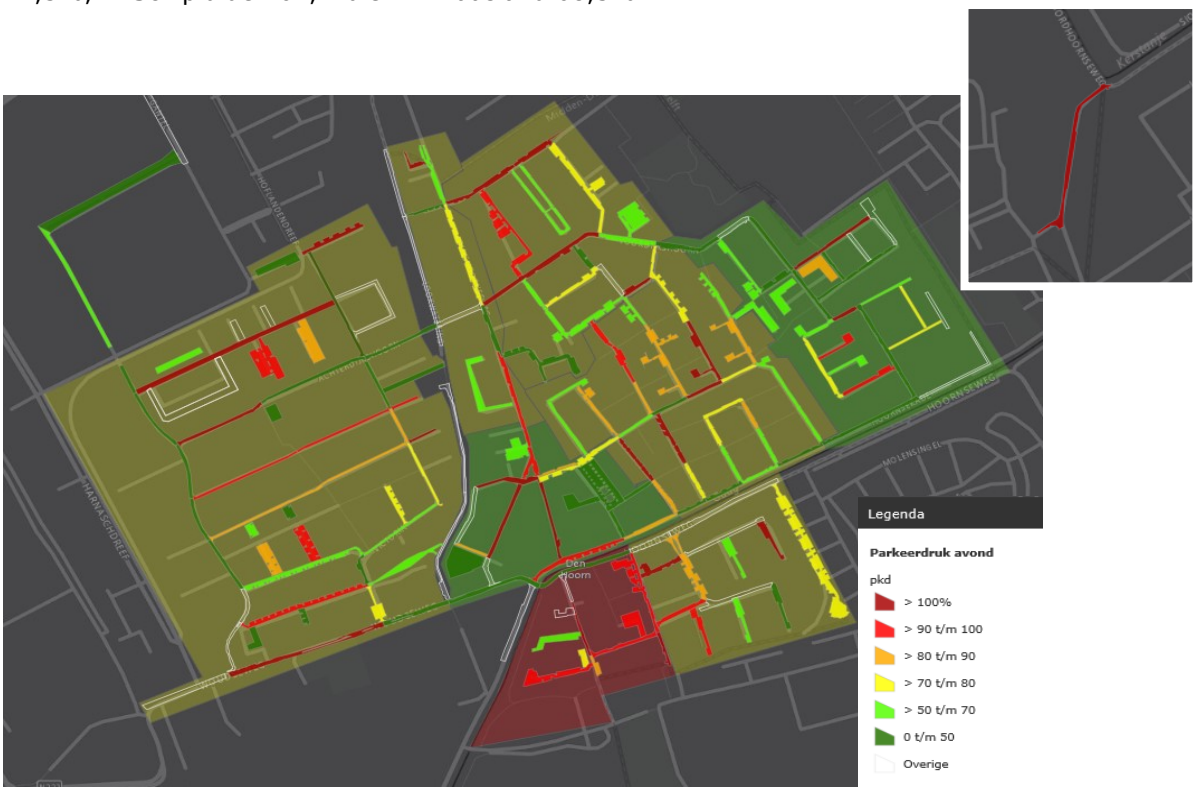
### 2.5.3 Parkeerdruk

In de Nota parkeernormen 2012 was gebruik van bestaande parkeerplaatsen (overcapaciteit) mogelijk mits de parkeerdruk niet hoger dan 70% zou worden. Een parkeerdruk van 70% betekent dat op het drukste tijdstip 70% van de parkeervakken bezet is. Dit betekent dat voor nieuwe ontwikkelingen aanwezige parkeerplaatsen kunnen worden gebruikt tot 70% bezetting wordt bereikt.
Een parkeerdruk van 70% is tamelijk ruim. Dit leidt tot onnodige reservering van openbare ruimte voor parkeerplaatsen, met name in de oude kernen. Het CROW[19] stelt dat er bij een parkeerdruk van 80% voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij een parkeerdruk van meer dan 80% ontstaat zogenaamd zoekverkeer; mensen die rondrijden op zoek naar een parkeerplaats.
In een gebied met veel verspreid liggende parkeerplaatsen zal hiervan bij een bezettingsgraad van 80% al sprake zijn. Als de parkeerplaatsen geconcentreerd liggen (parkeerterreinen en parkeergarages), geldt eerder een grens van 90%. In deze nota parkeernormen wordt een maximale parkeerdruk van **85%** aangehouden binnen het voor het project geldende invloedgebied op basis van loopafstanden. Daar waar aan de orde kan tot lokaal maatwerk worden besloten en kan worden uitgegaan van een hogere of lagere maximale parkeerdruk. Dit zal echter wel gemotiveerd moeten worden aan de hand van de specifieke kenmerken van die locatie(s).

Om te kijken welke ruimte zit in de bestaande parkeerdruk zijn in 2015, 2016 en 2017 in woongebieden ’s avonds (20.00 -24.00 uur) en in centrumgebieden op koopavond (16.00 – 22.00 uur) en zaterdag overdag (10.00 – 18.00 uur) metingen gehouden. Omdat de Corona-maatregelen een ander beeld geven konden deze metingen niet herhaald worden in 2020.
Figuur 2.5 t/m 2.7 geeft een overzicht van de parkeerdruk in de dorpen. In alle drie de dorpen is het beeld divers.

[19] CROW Handboek parkeren 2017

Er zijn straten met een te hoge parkeerdruk (meer dan 90%) en straten met een overschot aan parkeerplaatsen (minder dat 85% bezetting). Het gaat om de kleuren van de wegvakken, niet de achtergrondkleur. In den Hoorn was in 2017 de totale gemiddelde parkeerdruk in de dorpskern 71,3%, in Schipluiden 62,4% en in Maasland 68,5%.




*figuur 2.5: Parkeerdruk in Den Hoorn (2017)*




*figuur 2.6: Parkeerdruk Schipluiden (2017)*




*figuur 2.7: Parkeerdruk Maasland*

In gebieden met een hoge parkeerdruk zal het parkeren altijd binnen de nieuwe ontwikkeling en/of op eigen terrein moeten worden opgelost. Wanneer in de omgeving structureel restcapaciteit beschikbaar is (een parkeerdruk lager dan 85%) kan deze worden benut tot dat de norm wordt bereikt.

Uitgangspunt is dat het parkeren van bezoekers, vanwege dubbelgebruik, als openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Indien dit onmogelijk is moeten ook de parkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen moeten daarbij vrij toegankelijk zijn voor alle bestemmingen binnen de ontwikkeling.

Bij een functieverandering wordt bekeken in hoeverre de parkeerbehoefte van oude (te vervallen) functie(s) voldoende is voor de nieuwe functie(s). Met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages wordt het verschil in parkeerbehoefte tussen de oude en de nieuwe functie(s) berekend voor alle momenten van de week. Op de parkeerbehoefte en de parkeerplaatsen van de oude functie kan alleen aanspraak worden gemaakt als deze functie aanwezig was uiterlijk vijf jaar voor de vaststelling van het plan.

## 2.6 Openbare of privé parkeerplaatsen

**Binnen de bebouwde kom**
Binnen de bebouwde kom kan parkeren van **bewoners** zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte worden vormgegeven.

Parkeerplaatsen op eigen terrein hebben beperkingen ten opzichte van openbare parkeerplaatsen: alleen bewoners kunnen er gebruik van maken, de parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden als tuin en de garage kan gebruikt worden als extra kamer of ruimte voor opslag.
Daarom kunnen parkeerplaatsen op eigen terrein bij de bepaling van de parkeereis niet als volledige parkeerplaats worden meegeteld. Tabel 2.13 geeft aan voor welk aantal parkeerplaatsen, parkeerplaatsen of garages op eigen terrein, meetellen.

| parkeervoorziening | theoretisch aantal | berekeningsaantal | opmerking |
|---|---|---|---|
| enkele oprit zonder garage of carport | 1 | 0,8 | oprit minimaal 5,0 diep, voor een deur minimaal 6,0 meter |
| lange oprit zonder garage of carport | 2 | 1,0 | oprit minimaal 9 meter |
| dubbele oprit zonder garage of carport | 2 | 1,7 | oprit minimaal 5 meter breed |
| garage bij woning zonder oprit | 1 | 0,4 | garage minimaal 7,0 meter met zij- of achteruitgang voor fietsen, of minimaal 3,5 meter breed, of aparte berging voor fietsen |
| garagebox, niet bij woning | 1 | 0,5 | |
| garage met enkele oprit | 2 | 1,0 | oprit minimaal 5,0 diep, voor een deur of garagepoort minimaal 6,0 meter |
| garage met lange oprit | 3 | 1,3 | oprit minimaal 9,0 meter |
| garage met dubbele oprit | 2 | 1,8 | oprit minimaal 5 meter breed |

*Tabel 2.13: Aantal waarmee parkeerplaatsen op eigen terrein meetellen.*

De parkeerbehoefte van **bezoekers** (het aandeel bezoek uit tabel 2.1) moet in het openbaar gebied als openbare parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De openbare parkeerplaatsen voor bezoekers kunnen op het niveau van de straat aanzienlijke groepen 'bezoek' een plaats geven.
Ook parkeren ten behoeve klanten van winkels en bedrijven dient binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het bedrijventerrein Harnaschpolder, zoveel mogelijk openbaar te zijn. Op bedrijventerrein Harnaschpolder is het uitgangspunt dat alle parkeren op eigen terrein plaats vindt.

**Buiten de bebouwde kom**
Buiten de bebouwde kom moet al het parkeren op eigen terrein plaats vinden. Buiten de bebouwde kom laat de situatie het vaak niet toe om op of langs de openbare weg te parkeren, zonder dat dit tot verkeersonveilige situaties of bereikbaarheidsproblemen leidt. Dit betekent dat ook het parkeren voor bezoekers op eigen terrein moet worden opgelost. De in deze nota opgenomen normen zijn dan minimumnormen. De aanleg van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein is een verantwoordelijkheid van de aanvrager van de omgevingsvergunning.

## 2.7 Deelauto's

Deelauto's zijn in opmars, met name in hoog en sterk stedelijke gebieden. Deelauto's leiden tot een lager autogebruik en er is minder ruimte nodig voor het parkeren van auto's. Midden-Delfland staat positief tegenover deelauto's, en ziet vooral kansen om het autobezit onder jongeren, en het bezit van een tweede auto beperken.

## 2.8 Klimaatadaptatie

De klimaatverandering zorgt voor langere periodes van droogte en voor extremere buien bij hevige regenval. Minder verharding in de openbare ruimte helpt om deze effecten van klimaatverandering te verminderen. Minder verharding is mogelijk door het toepassen van groene parkeervakken. Groene parkeervakken hebben dan ook de voorkeur. Een groen parkeervak is een parkeervak met een halfopen verharding. Deze verharding is zo open dat er lage kruiden en grassen groeien. Regenwater dat op deze parkeervakken komt, infiltreert gemakkelijker in de bodem. Bij grote hitte werkt het groen verkoelend door de verdamping van water.

Groene parkeervakken vergen een aangepast groenbeheer. Het is niet altijd eenvoudig om de planten die er groeien te maaien. Daarom hebben groene parkeervakken soms een minder verzorgde uitstraling. Daarom is het belangrijk bewoners/ bedrijven/ instellingen te betrekken bij de keuze voor groen parkeren. Mogelijk kunnen zij ook helpen bij het onderhoud.

# 3 Toepassing van de parkeernormen

Voor elke plan dat een wijziging van de functie of de omvang of functie betreft moet een parkeerbalans worden opgesteld. Met de **parkeerbalans** wordt de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied berekend.
Het opstellen van de parkeerbalans volgt een aantal stappen. Niet altijd hoeven alle stappen doorlopen te worden. In het stroomschema op de volgende pagina geeft een overzicht van de te volgen stappen. De stappen:

**Berekenen parkeerbehoefte**
Bereken de voor de diverse dagen van de week en perioden van de dag de parkeerbehoefte per functiecategorie op basis van de normen (paragraaf 2.3) en de aanwezigheidspercentages uit tabel 2.4. Binnen een functiecategorie kunnen er kunnen meerdere functies voor komen. Bij woningen bijvoorbeeld zijn dat de verschillende soorten woningen, en daarbinnen het parkeren van bewoners en het parkeren van bezoekers. Bij sociaal-medisch bijvoorbeeld zijn dat de verschillende medische voorzieningen. Voor elke, in een plan voorkomende functiecategorie uit tabel 2.4, wordt een aparte tabel opgesteld. Reden hiervoor is dat per functiecategorie een specifiek aanwezigheidspercentage voor verschillende dagen van de week en perioden van de dag geldt. Zie als voorbeeld onderstaande tabellen.

| functiecategorie 1: | | parkeer-norm | werkdag | | | | | zaterdag | | zondag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| type | Omvang/ aantal | | | | | | | | | |
| aanwezigheidspercentages | | | ochtend | middag | avond | nacht | Koop-avond | middag | avond | middag |
| functie 1 | | | | | | | | | | |
| functie 2 | | | | | | | | | | |
| etc | | | | | | | | | | |
| aantal benodigde parkeerplaatsen | | | | | | | | | | |
| functie1 | | | [20] | | | | | | | |
| functie 2 | | | | | | | | | | |
| etc | | | | | | | | | | |
| totaal | | | | | | | | | | |
| functiecategorie 2: | | | | | | | | | | |
| type | Omvang/ aantal | Parkeer-norm | werkdag | | | | koop | zaterdag | | zondag |
| aanwezigheidspercentages | | | ochtend | middag | avond | nacht | avond | middag | avond | middag |
| functie 1 | | | | | | | | | | |
| functie 2 | | | | | | | | | | |
| etc | | | | | | | | | | |
| aantal benodigde parkeerplaatsen | | | | | | | | | | |
| functie1 | | | [20] | | | | | | | |
| functie 2 | | | | | | | | | | |
| Etc | | | | | | | | | | |
| totaal | | | | | | | | | | |

Etc. voor volgende functies.
tabel 3.1. tabel voor het bepalen van de parkeerbehoefte en het maatgevend tijdstip.

[20] Aantal x aanwezigheidspercentage

Bepaal het totaal aan benodigde parkeerplaatsen voor alle functies samen. De periode met het hoogste aantal parkeerplaatsen is de maatgevende periode. Het aantal parkeerplaatsen is de parkeerbehoefte. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt altijd naar boven (op een heel getal afgerond).

| | ochtend | middag | avond | nacht | avond | middag | avond | middag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| benodigde parkeerplaatsen functiecategorie 1 | | | | | | | | |
| benodigde parkeerplaatsen functiecategorie 2 | | | | | | | | |
| etc | | | | | | | | |
| totaal alle functies | | | | | | | | |

tabel 3.2 Invulformulier voor alle functies samen

**Bepaal hoeveel parkeerplaatsen in het plangebied opgenomen kunnen worden**
Niet alle parkeerplaatsen bij woningen op eigen terrein tellen volwaardig mee. Bepaal het potentieel aantal parkeerplaatsen aan de hand van tabel Zie hiervoor tabel 2.13. Vul onderstaande tabel in.

| **parkeervoorziening** | **aantal woningen** | **berekenings-aantal parkeerplaatsen** | **totaal** |
|---|---|---|---|
| in het openbaar gebied | | 1,0 | |
| enkele oprit zonder garage of carport | | 0,8 | |
| lange oprit zonder garage of carport | | 1,0 | |
| dubbele oprit zonder garage of carport | | 1,7 | |
| garage bij woning zonder oprit | | 0,4 | |
| garagebox, niet bij woning | | 0,5 | |
| garage met enkele oprit | | 1,0 | |
| garage met lange oprit | | 1,3 | |
| garage met dubbele oprit | | 1,8 | |
| parkeerterrein op eigen terrein bij andere functies dan wonen | | 1,0 | |
| Totaal plangebied | | | |

*Tabel 3.3: tabel voor het bepalen van het aantal aanwezige parkeerplaatsen*

**Kan het parkeren binnen het plangebied wordt opgelost?**
Wordt het parkeren helemaal binnen het plangebied opgelost? Zijn er in het plangebied voldoende parkeerplaatsen om op het drukste moment in de parkeerbehoefte te voorzien? Dus niet in het openbaar gebied? Het plangebied is het gebied dat in bezit is van de partij die het plan ontwikkelt. In principe is uitgangspunt dat het parkeren binnen het plangebied wordt opgelost.

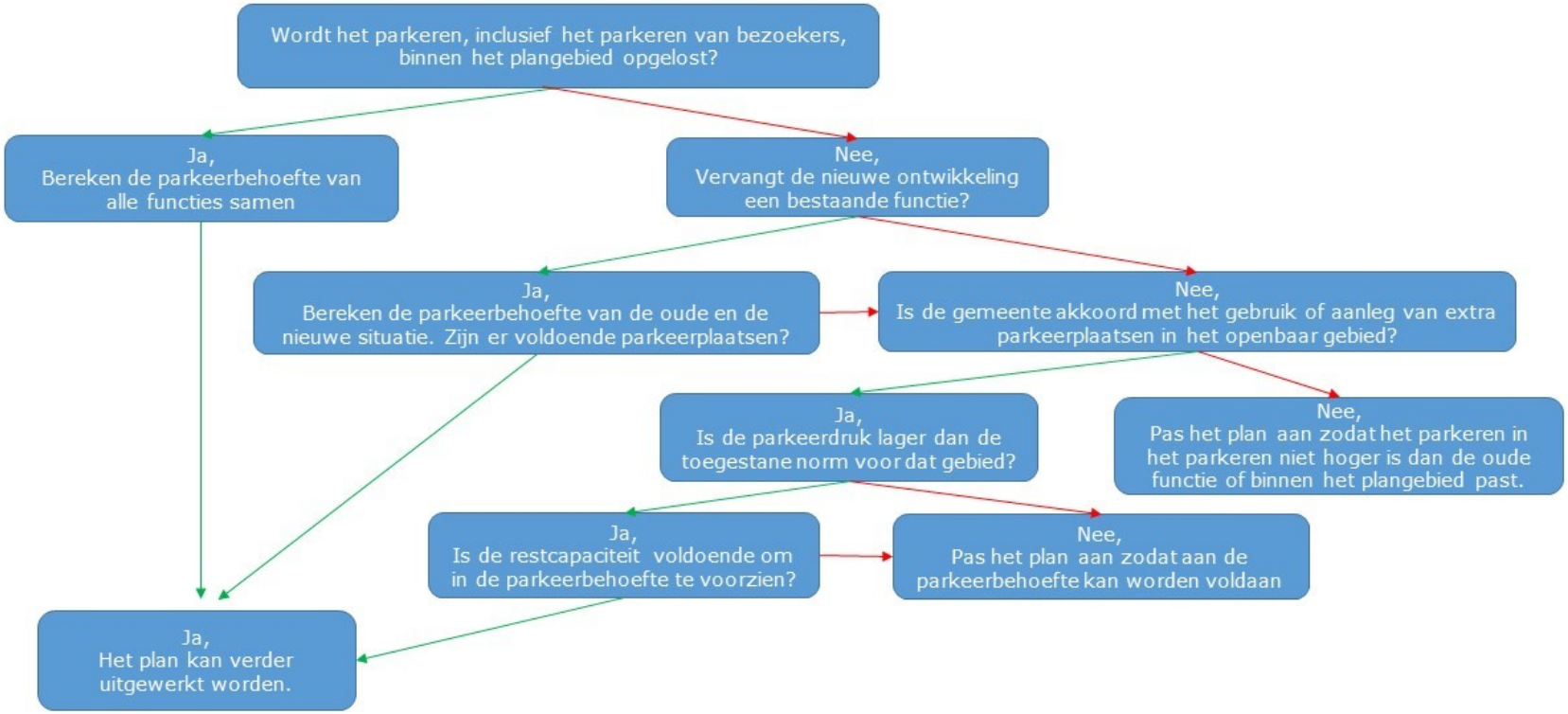
Als het parkeren binnen het plangebied wordt opgelost is het aantal parkeerplaatsen dat moet worden gerealiseerd (de **parkeereis**) gelijk aan de parkeerbehoefte.

**Parkeeronderzoek**
Kan het parkeren niet binnen het plangebied worden opgelost, dan kan onderzocht worden of in het openbaar gebied een overschot is aan openbare parkeerplaatsen is, of dat in het openbaar gebied extra parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. Met de gemeente moet hierover een overeenkomst worden gesloten, bijvoorbeeld in de anterieure overeenkomst.

Voor het bepalen van of er in het openbaar gebied sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen, rekening houdend met de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85%, is een parkeeronderzoek nodig. Dit onderzoek dient plaats te vinden gedurende in tabel 3.1 aangegeven perioden van de dag en dagen van de week. Het te onderzoeken gebied (**invloedgebied,** zie tabel 2.11) is afhankelijk van de functie en de bijbehorende loopafstand.

Het resultaat van het parkeeronderzoek wordt toegevoegd aan de tabel met de parkeerbehoefte per functie. Door het aanwezige overschot per periode af te trekken van de gezamenlijke parkeerbehoefte van ontwikkeling ontstaat de **parkeereis**. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen wordt altijd naar boven (op een heel getal) afgerond.

**Vervanging van een bestaande functie**
Vervangt het plangebied een bestaande/oude functie dan wordt van de bestaande/oude functie de parkeerbehoefte berekend en van de nieuwe functie. De parkeerbehoefte van de bestaande/oude functie minus de parkeerbehoefte van de nieuwe functie geeft aan of er voldoende parkeerplaatsen zijn, extra parkeerruimte moet worden gezocht, of dat parkeerplaatsen over zijn. Parkeerplaatsen die over zijn kunnen door een andere functie worden vervangen, bijvoorbeeld groen. Indien de parkeerbehoefte van de bestaande/oude functie wordt verrekend met de parkeerbehoefte van de nieuwe functie, moeten ook de te vervallen parkeerplaatsen van de bestaande/oude functie worden verrekend.
Is de bestaande/oude functie vijf jaar of langer buiten gebruik, dan vervalt de parkeerbehoefte van de oude functie en telt deze niet meer mee voor het bepalen van de parkeereis.


Wordt het parkeren, inclusief het parkeren van bezoekers, binnen het plangebied opgelost?
Ja, Bereken de parkeerbehoefte van alle functies samen
Nee, Vervangt de nieuwe ontwikkeling een bestaande functie?
Ja, Bereken de parkeerbehoefte van de oude en de nieuwe situatie. Zijn er voldoende parkeerplaatsen?
Nee, Is de gemeente akkoord met het gebruik of aanleg van extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied?
Ja, Is de parkeerdruk lager dan de toegestane norm voor dat gebied?
Nee, Pas het plan aan zodat het parkeren in het parkeren niet hoger is dan de oude functie of binnen het plangebied past.
Ja, Is de restcapaciteit voldoende om in de parkeerbehoefte te voorzien?
Nee, Pas het plan aan zodat aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan
Ja, Het plan kan verder uitgewerkt worden.

# 4 Parkeernormen fiets

De normen voor het parkeren van fietsen zijn net als bij het parkeren van auto's gebaseerd op kencijfers van het CROW[21]. Hieronder zijn de normen voor stallingsplekken aangegeven per functie.

**Wonen**

Voldoende ruimte voor het veilig stallen van fietsen bij de woning is een belangrijke voorwaarde om het gebruik van de fiets te bevorderen. Bij woningen moeten daarom voldoende stallingsruimte voor fietsen worden gerealiseerd. Tabel 4.1 geeft een overzicht van het benodigde aantal stallingsplaatsen per woningtype. Aandachtpunt is dat stallingsplaatsen toegankelijk moeten zijn, zowel van buitenaf als van binnenuit.

Bij kleine appartementen kunnen gemeenschappelijke fietsenstallingen een oplossing zijn. Het is daarbij van belang is om de soort fietsenstalling af te stemmen op de doelgroep. Bij woningen voor ouderen gaat de voorkeur uit naar een eigen stallingsruimte. Ouderen hebben vaak duurdere (elektrische) fietsen of een scootmobiel. Een gemeenschappelijke stallingsvoorzieningen is meer geschikt voor jongeren. Voor de benodigde ruimte voor stallingsplekken in gezamenlijke fietsenstallingen zie tabel 4.2

| Type woning | Kencijfer | Per |
|---|---|---|
| Vrijstaande, half vrijstaande het rijwoning | 6 | woning |
| Appartement (met fietsenberging) | 3 | woning |
| Kleine appartementen (<50m2) | 1 | woning |
| Deze cijfers zijn alleen de stallingsplekken voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met ruimte voor fietsparkeren voor bezoekers (0,5–1 per woning). | | |

*tabel 4.1: Aantal stallingsplekken voor fietsen per type woning*

| Aantal fietsen | Oppervlak (m2) | Opmerking |
|---|---|---|
| 2 | 4,1 | haaks |
| 3 | 5,8 | haaks |
| 4 | 7,3 | 45° |
| 5 | 8,4 | 45° |
| Iedere volgende fiets heeft een oppervlak van 1,1 $m^2$ nodig. | | |

*tabel 4.2: Minimaal benodigde oppervlakte bij gezamenlijke fietsenstallingen*

**Winkelen**

| | aantal | per |
|---|---|---|
| winkel | 2,70 | 100 $m^2$ bvo |
| supermarkt | 2,90 | 100 $m^2$ bvo |
| bouwmarkt | 0,25 | 100 $m^2$ bvo |
| tuincentrum | 0,40 | 100 $m^2$ bvo |

tabel 4.3: aantal benodigde stallingsplekken bij de functie winkelen

**Werken**

Voor de functie werken heeft het CROW geen kentallen. Hier in overleg met de aanvrager van de omgevingsvergunning bekeken moeten worden hoeveel plaatsen voor fietsparkeren gerealiseerd moeten worden.

| | locatie | aantal | per |
|---|---|---|---|
| kantoor (personeel) | kernen<br>bedrijventerreinen<br>buitengebied | 1,2<br>1,2<br>0,7 | 100 $m^2$ bvo |
| kantoor met balie (bezoekers) | | 5,0 | balie |

tabel 4.4: aantal benodigde stallingsplekken bij de functie werken

[21] Leidraad fietsparkeren, CROW 2010

**Horeca**

| | aantal | per | opmerking |
|---|---|---|---|
| fastfoodrestaurant | 10 | locatie | terras meetellen |
| restaurant (eenvoudig) | 18 | 100 $m^2$ bvo | Bijv. pannenkoekenhuis terras meetellen |
| restaurant (luxe) | 4 | 100 $m^2$ bvo | |

tabel 4.5: aantal benodigde stallingsplekken bij de functie horeca

**Cultuur**

| | aantal | per |
|---|---|---|
| bibliotheek | 3,0 | 100 $m^2$ bvo |
| museum | 0,9 | 100 $m^2$ bvo |
| kerk | 40,0 | 100 zitplaatsen |

tabel 4.6: aantal benodigde stallingsplekken bij de functie cultuur

**Sport**

| | aantal | per |
|---|---|---|
| fitness | 3,7 | 100 $m^2$ bvo |
| sporthal | 2,5 | 100 $m^2$ bvo |
| sportveld | 61 | ha netto terrein |
| sportzaal | 4,0 | 100 $m^2$ bvo |

tabel 4.7: aantal benodigde stallingsplekken bij de functie sport

**Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen**

| | aantal | per |
|---|---|---|
| apotheek (bezoekers) | 7,0 | Locatie |
| apotheek (medewerkers) | 4,0 | locatie |
| gezondheidscentrum (bezoekers) | 1,3 | 100 $m^2$ |
| gezondheidscentrum (medewerkers) | 0,4 | 100 $m^2$ |
| begraafplaats/ crematorium | 5,0 | gelijktijdige uitvaart |

tabel 4.8: aantal benodigde stallingsplekken bij de functie gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

**Onderwijs**

| **basisscholen** | **aantal** | **per** |
|---|---|---|
| leerlingen | 5,0 | 10 leerlingen |
| medewerkers | 0,4 | 10 leerlingen |
| **middelbare scholen** | **aantal** | **per** |
| leerlingen | 14,0 | 100 $m^2$ bvo |
| medewerkers | 0,5 | 100 $m^2$ bvo |

tabel 4.9: aantal benodigde stallingsplekken bij de functie onderwijs

# Bijlage 1: Begrippenlijst

| | |
|---|---|
| **Parkeerbalans** | Overzicht voor een bepaald gebied van de totale parkeerbehoefte (bewoners + werkers + bezoekers) en de totale parkeercapaciteit (stallingsgarages + parkeergarages + parkeerplaatsen op straat). |
| **Parkeerbehoefte** | Het aantal parkeerplaatsen dat nodig volgens de normen nodig is om de auto's te kunnen parkeren bij de bouwontwikkeling(en). Bij verschillende functies kan sprake zijn van uitwisselbaarheid. Waardoor de parkeerbehoefte kleiner is dan de afzonderlijke functies opgeteld. |
| **Parkeerdruk** | Bezetting op straat van de parkeervakken op straat. Het totaalaantal auto's op straat (ook de auto's die fout geparkeerd staan) gedeeld door het aantal parkeervakken plus plekken op straat waar geparkeerd mag worden (lengte van het wegvak gedeeld door 6, de ruime die een auto nodig heeft om langs te parkeren is 6 meter). De parkeerdruk wordt uitgedrukt in een percentage.<br>Rekenvoorbeelden:<br>1: Parkeerdruk = 85%: 85 geparkeerde auto's/ 100 parkeerplaatsen<br>2: Parkeerdruk = 105%: 105 geparkeerde auto's/ 100 parkeerplaatsen. Er staan dus 5 auto's geparkeerd op plekken waar dat niet mag. |
| **Parkeereis** | Het aantal parkeerplaatsen dat (extra) moet worden aangelegd. |
| **Parkeernorm** | Norm voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij nieuw- en verbouwplannen. De Parkeernorm is met name afhankelijk van de functie, het oppervlak en de locatie van de ontwikkeling. |
| **Plangebied** | Het op een kaart aangegeven gebied waarop de aanvraag van een omgevingsvergunning betrekking heeft. |
| **Plangrens** | Een aanvraag voor een omgevingsvergunning of een voorlopig bestemmingsplan gaat altijd gepaard met een situatieschets waarop een plangrens is aangegeven. |
| **Invloedsgebied** | Buiten de plangrens kunnen ook zaken spelen, die op de parkeervraag van invloed zijn, zoals bouwplannen of bestemmingsplanwijzigingen op korte afstand van een bouwplaats, het instellen van parkeerregulering of een hoge parkeerdruk. |
| **Loopafstand** | Per functie de maximale afstand waarbinnen het parkeren moet plaats vinden. |