

## Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden houdende regels omtrent de parkeernormen (Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020)

Het college van burgemeester en wethouders van Leiden;

gelet op

- artikel 3.1.2, lid 2 onder a Bro
- artikel 4:81 van de Awb;

besluit vast te stellen de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020:

### Artikel 1. Begripsbepaling

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

- a. Autoparkeereis: het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit;
- b. Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- c. Autoparkeervraag: de totale vraag (programma \* norm) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit, rekening houdend met gebiedsindeling en aanwezigheidspercentage;
- d. Bezoekersaandeel: het deel van de auto- of fietsparkeervraag dat bestaat uit bezoekers;
- e. Deelauto: een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoonbaar dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden en de gebruikers van deze deelauto bewoner zijn van een adres waarvoor geldt dat aan hen geen bewoners- of bezoekersvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening kan worden verleend;
- f. Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit danwel in de directe nabijheid binnen de in bijlage 4 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke activiteit;
- g. Fietsparkeereis: het aantal na saldering te realiseren fietsparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit;
- h. Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- i. Fietsparkeervraag: de totale vraag (programma \* norm) naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit, rekening houdend met de gebiedsindeling en aanwezigheidspercentage;
- j. Functiewijziging: het planologisch wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw, exclusief omgevingsvergunningplichtige bouwwerkzaamheden;
- k. Gebruikersaandeel: het deel van de auto- of fietsparkeervraag dat bestaat uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers;
- l. Kernwinkelgebied: het deel van de Historische binnenstad (en een gedeelte van de 1e schil binnenstad) zoals aangegeven in bijlage 2;
- m. Kwaliteitseis: een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren fietsparkeervoorziening;
- n. Maatgevend moment: het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeervraag hebben ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;
- o. Maximale openbare parkeercapaciteit: de parkeerdruk in de openbare ruimte van meer dan of gelijk aan 85% overdag (6.00 – 18.00 uur) en 90% op de overige momenten van de dag en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen meer dan of gelijk aan 90%;
- p. Nieuwbouw: het (eventueel na sloop van bestaande bebouwing) volledig (inclusief eventuele fundering) nieuw bouwen van een gebouw;
- q. Openbare ruimte: de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorzien buitenruimte die binnen de gemeente Leiden is gelegen;
- r. Parkeerdruk: het totale aantal in de openbare ruimte of in gebouwde openbare parkeervoorzieningen geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;
- s. Parkeerverordening: de vigerende parkeerverordening van de gemeente Leiden;
- t. Programma: het totaal aan verwachte hoeveelheid functies uitgedrukt in de in bijlage 6 en bijlage 8 opgenomen eenheden in het bouwplan;
- u. Ruimtelijke activiteit: een activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder a Wabo en/of artikel 2.1, eerste lid onder c Wabo;

- v. Salderen: het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de parkeervraag auto- of fiets in de nieuwe situatie (na realisering van de ruimtelijke activiteit) en de parkeervraag in de oude situatie (vóór realisering van de ruimtelijke activiteit);
- w. Sociaal-maatschappelijke voorzieningen: onderwijsvoorzieningen, begraafplaatsen, crematoria, (para)medische en verpleegvoorzieningen, bejaardenvoorzieningen, verzorgingshuizen, kinderopvang, buurt- en wijkcentra, welzijnsvoorzieningen, sociale voorzieningen, overheidsvoorzieningen, culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut;
- x. Transformatie(ontwikkelingen): het planologisch wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw inclusief omgevingsvergunningsplichtige bouwwerkzaamheden, niet zijnde volledige nieuwbouw;
- y. Voldoende mate: de situatie waarin voldaan wordt aan de fietsparkeereis en/of de autoparkeereis.
- z. Voldoende openbare parkeercapaciteit: de situatie dat na realisatie van de ruimtelijke activiteit de parkeerdruk in de openbare ruimte minder dan 85% overdag (6:00 – 18:00 uur) en minder dan 90% op de overige momenten van de dag en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen minder dan 90% bedraagt;
- aa. Wabo: Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

### **Artikel 2. Parkeren algemeen**

- 1. Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, dient ten behoeve van het parkeren van fietsen en/of auto's in voldoende mate ruimte te zijn aangebracht op eigen terrein.
- 2. Indien door een ruimtelijke activiteit openbare autoparkeerplaatsen komen te vervallen, dienen deze in de openbare ruimte binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4) gecompenseerd te worden.

### **Artikel 3. Wijze van meten**

- 1. De bruto vloeroppervlakte (bvo) van een ruimte, dan wel van meerdere ruimten, wordt gemeten volgens NEN2580 op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de betreffende ruimte(n) omhult.
- 2. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van parkeerplek naar bestemming.

### **Artikel 4 Fietsparkeereis**

- 1. Om te bepalen of op eigen terrein in voldoende mate ruimte is aangebracht ten behoeve van het parkeren van fietsen geldt de fietsparkeereis.
- 2. De fietsparkeereis wordt bepaald door de fietsparkeervraag in de oude situatie af te trekken van de fietsparkeervraag in de nieuwe situatie (salderen). Alleen in geval van een positief saldo ontstaat er een op te lossen fietsparkeereis. Het absolute getal van de fietsparkeereis moet als fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden toegevoegd aan het aantal fietsparkeerplaatsen dat in de bestaande situatie al op eigen terrein aanwezig was.
- 3. Bij het bepalen van de fietsparkeervraag wordt gebruikgemaakt van de gebiedsindeling fietsparkeernormen (bijlage 5) en de fietsparkeernormen (bijlage 6).
- 4. Bij het bepalen van de fietsparkeervraag dient tevens uitgegaan te worden van de geldende aanwezigheidspercentages (bijlage 3).

### **Artikel 5 Kwaliteitseisen fietsparkeren**

De in artikel 2 lid 1 bedoelde ruimte ten behoeve van het parkeren van fietsen moet minimaal voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen voor fietsparkeren (bijlage 7). Dit geldt niet voor de Historische binnenstad (bijlage 5) in geval van transformatie of functiewijziging.

### **Artikel 6 Afwijken fietsparkeereis**

Het bevoegd gezag kan wat betreft het parkeren van fietsen, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in artikel 2 lid 1, indien:

- a. in het gebied Historische binnenstad (bijlage 5) minimaal is voorzien in voldoende ruimte voor het gebruikersaandeel;
- b. in uitzondering op het gestelde onder a geldt dat voor het Kernwinkelgebied het gebruikersaandeel niet hoeft te worden opgelost;
- c. met behulp van een onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat met minder fietsparkeerplaatsen kan worden volstaan;
- d. als het voldoen aan artikel 2 lid 1, volgens het bevoegd gezag, op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.

### **Artikel 7 Autoparkeereis**

- 1. Om te bepalen of, op eigen terrein, in voldoende mate ruimte is aangebracht ten behoeve van het parkeren van auto's geldt de autoparkeereis.

2. Het absolute getal van de autoparkeereis moet als autoparkeerplaatsen op eigen terrein worden toegevoegd aan het aantal autoparkeerplaatsen dat in de bestaande situatie al op eigen terrein aanwezig was. De autoparkeereis wordt bepaald door de autoparkeervraag in de oude situatie af te trekken van de autoparkeervraag in de nieuwe situatie (salderen). Alleen in geval van een positief saldo ontstaat er een op te lossen autoparkeereis.
3. Voor het bepalen van de autoparkeervraag wordt gebruikgemaakt van de gebiedsindeling autoparkeernormen (bijlage 8) en de autoparkeernormen (bijlage 9).
4. Bij het bepalen van de autoparkeervraag dient tevens uitgegaan te worden van de geldende aanwezigheidspercentages (bijlage 3).
5. De op basis van dit artikel bepaalde autoparkeereis geldt als maximale parkeereis in de gebieden (bijlage 8):
  - Stationsomgeving;
  - Historische binnenstad;
6. De op basis van dit artikel bepaalde autoparkeereis geldt als minimale parkeereis in de gebieden (bijlage 8):
  - 1e schil rond de binnenstad;
  - 2e schil rond de binnenstad;
  - Bio Science Park;
  - Overgangsgebied;
  - Woonwijken.

### **Artikel 8 Kwaliteitseis autoparkeren**

De in artikel 2, lid 1 bedoelde ruimte ten behoeve van het parkeren van auto's moet voldoen aan:

- De maximale loopafstanden (bijlage 4);
- NEN 2443 voor parkeren op eigen terrein;
- Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente Leiden voor parkeren in de openbare ruimte;
- Parkeerplaatsen mogen niet eerder voor andere bouwplannen zijn toegerekend.

### **Artikel 9 Minder validen**

Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een autoparkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, dient minimaal 2% van die eis uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaatsen, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter. Dit is niet van toepassing in het gebied Stationsomgeving (bijlage 8).

### **Artikel 10 Laden en Lossen**

Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het laden en lossen van goederen voorzien zijn in voldoende ruimte in, op, onder of nabij het terrein waar die activiteit plaatsvindt of dat bij die activiteit behoort, zulks ter beoordeling van het bevoegd gezag.

### **Artikel 11 Afwijken autoparkeereis**

1. Het bevoegd gezag kan wat betreft het parkeren van auto's, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in artikel 2, lid 1, indien:
  - a. met behulp van een onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat met minder autoparkeerplaatsen kan worden volstaan dan hetgeen volgt uit de berekende autoparkeereis, of
  - b. voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde wonen (woningen) in de gebieden 2e schil rond de binnenstad, Overgangsgebied en Woonwijken (bijlage 8), voldoende openbare parkeercapaciteit beschikbaar is binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4), of;
  - c. de ruimtelijke activiteit, zijnde wonen (woningen):
    - i. gelegen is binnen een betaald parkeren zone, als bedoeld in de Parkeerverordening, op een loopafstand van minimaal 500 meter tot de dichtstbijzijnde gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een betaald parkeren zone, en
    - ii. ten minste het bezoekersaandeel (bijlage 9) van de autoparkeereis op eigen terrein gerealiseerd wordt, wanneer het bouwplan gelegen is buiten de gebieden Historische binnenstad en Stationsomgeving (bijlage 8), en
    - iii. toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners- en/ of bezoekersparkeervergunning;
  - d. het voldoen aan artikel 2 lid 1, volgens het bevoegd gezag, op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.

2. In het geval sloop van woningen en nieuwbouw van woningen op dezelfde locatie resulteert in een autoparkeereis, kan voor (een deel van) het bezoekersaandeel gebruik worden gemaakt van de vrijgekomen parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
3. Voor de onderbouwning als bedoeld in het eerste lid onder a kan van belang zijn:
  - a. de aanwezigheid van een of meer deelauto's indien tevens wordt voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in het eerste lid sub c;
  - b. afspraken dat bewoners van woningen en hun rechtsopvolgers niet in aanmerking komen voor een bewoners- en/of een bezoekersvergunning als bedoeld in de Parkeerverordening.
4. Het bevoegd gezag kan wat betreft het compenseren van openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte als bedoeld in art.2, lid 2 afwijken, indien:
  - a. het een ruimtelijke activiteit betreft in de binnenstad of stationsomgeving; of
  - b. de parkeerdruk in de openbare ruimte, na het opheffen van de openbare parkeerplaatsen, minder dan 85% overdag (6:00 –18:00 uur) en minder dan 90% op de overige momenten van de dag en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen minder dan 90% bedraagt; of
  - c. aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet mogelijk is, doordat:
    - i. de fysieke ruimte hiervoor ontbreekt binnen de maximale loopafstanden (bijlage 4); of
    - ii. de aanleg van de parkeerplaatsen ten koste gaat van groenvoorzieningen; of
    - iii. de aanleg van de parkeerplaatsen ten koste gaat van de verkeersveiligheid.
5. Indien niet van het bepaalde in artikel 2 lid 2 kan worden afgeweken omdat niet wordt voldaan aan het gestelde in lid 4 onder b of niet of niet geheel wordt voldaan aan het gestelde in lid 4 onder c, dan zullen de vervallen openbare parkeerplaatsen op eigen terrein, behorende bij de ruimtelijke activiteit, moeten worden gecompenseerd en zullen deze parkeerplaatsen openbaar moeten zijn en blijven. Het bevoegd gezag kan hiertoe voorschriften verbinden aan de voor de ruimtelijke activiteit vereiste omgevingsvergunning.

#### **Artikel 12 Intrekken oude beleidsregel**

De Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019 worden ingetrokken.

#### **Artikel 13 Overgangsrecht**

1. Deze beleidsregels blijven buiten toepassing bij de toetsing van:
  - a. ruimtelijke activiteiten waarvoor reeds een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregels. In dat geval wordt getoetst aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019;
  - b. ruimtelijke activiteiten waarvoor met de gemeente uiterlijk 15 september 2020 een overeenkomst is gesloten waarin is bepaald dat aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019 of een voorganger van deze beleidsregels wordt getoetst.

#### **Artikel 14 Inwerkingtreding**

1. De Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 treden in werking op de dag na bekendmaking.

#### **Artikel 15 Citeertitel**

Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020.

*Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van [...],  
de secretaris,  
mw. drs. P.M. van Vliet  
de burgemeester,  
dhr. drs. H.J.J. Lenferink*

### **Toelichting per artikel**

Toelichting artikel 1:

In artikel 1 zijn de belangrijkste begripsbepalingen opgenomen. Voor de vindbaarheid zijn de begrippen in alfabetische volgorde opgenomen.

Toelichting artikel 2:

De parkeereis is het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat – na eventuele onderbouwde afwijkingen en rekening houdend met dubbelgebruik – nodig is om aan de parkeervraag te voldoen. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer moet aanleggen.

Wanneer de parkeereis in meerdere parkeervoorzieningen wordt opgelost, dient te worden gecontroleerd of alle doelgroepen, op de verschillende maatgevende momenten, volledig kunnen worden gefaciliteerd.

Bij het realiseren van nieuwbouw of functiewijzigingen van een gebouw, kan het voorkomen dat - ten behoeve van de bouw of aanleg van benodigde in- en uitritten - openbare autoparkeerplaatsen moeten worden opgeheven. Deze parkeerplaatsen moeten (openbaar) gecompenseerd worden in de openbare ruimte binnen de maximale loopafstanden die zijn opgenomen in bijlage 4.

#### Toelichting artikel 3:

In artikel 3 zijn twee artikelen opgenomen over de wijze van meten.

#### Toelichting artikel 4:

De fietsparkeereis is het uiteindelijk aantal toe te voegen fietsparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit. De fietsparkeereis wordt opgebouwd op basis van de fietsparkeervraag in de nieuwe (na de ruimtelijke activiteit) en oude situatie (voor de ruimtelijke activiteit). De parkeervraag wordt bepaald op grond van de fietsparkeernormen per functie en het betreffende gebied waarin de ruimtelijke activiteit plaatsvindt. Daarbij wordt bij het bepalen van de fietsparkeervraag ook rekening gehouden met het maatgevende moment per functie, om zodoende optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden van dubbelgebruik.

Gebouwen kunnen een andere functie krijgen. Meestal beschikt een gebouw al over bestaande fietsparkeerplaatsen, in de openbare ruimte of op eigen terrein. De fietsparkeereis bepaalt dan het aantal fietsparkeerplaatsen dat in de nieuwe situatie (op eigen terrein) toegevoegd moet worden bovenop het aantal fietsparkeerplaatsen dat (op eigen terrein) al aanwezig was in de bestaande situatie. Het eventuele fietsparkeertekort in de bestaande situatie hoeft dus niet opgelost te worden. Dit principe heet salderen. In hoofdstuk vier wordt hier nader op ingegaan door middel van rekenvoorbeelden.

Bijlage 5 toont de gebiedsindeling voor de fietsparkeernormen. De gebiedsindeling verschilt op een aantal aspecten van de gebiedsindeling voor de autoparkeernormen. De gebiedsindeling voor de fietsparkeernormen bestaat uit drie gebieden: binnenstad, schil en rest bebouwde kom. Daarnaast is voor het merendeel van de opgenomen functies slechts één parkeernorm opgenomen. Deze parkeernorm is in heel Leiden van kracht. De fietsparkeernormen per functie bestaan uit een gebruikersaandeel en een bezoekersaandeel. Voor woningen worden deze apart gespecificeerd. Voor de overige functies betreft het totaalnormen waarbij het bezoekersaandeel in een percentage van de totaalnorm is uitgedrukt. Het vaste gebruikersaandeel wordt bijvoorbeeld gevormd door leerkrachten, medewerkers van horecavoorzieningen en bewoners. Dit artikel geldt voor zover in een bestemmingsplan expliciet is bepaald dat er fietsparkeernormen en fietskwaliteitseisen van toepassing zijn.

#### Toelichting artikel 5:

Om de bruikbaarheid van nieuwe fietsparkeerplaatsen te kunnen waarborgen, geldt een aantal kwaliteitseisen. Fietsparkeerplaatsen die niet aan de kwaliteitseisen voldoen, tellen niet mee in het voldoen aan de fietsparkeereis. Bij transformatie of functiewijziging in de historische binnenstad gelden om uiteenlopende redenen de kwaliteitseisen niet. Redenen hiervoor zijn onder andere dat het een beschermd stadsgezicht betreft, waardoor aanpassingen aan bijvoorbeeld de gevel niet mogelijk of wenselijk zijn. Ook moet er in dit gebied bij functiewijziging of transformatie meer rekening worden gehouden met bestaande constructies. Technisch is het dan veelal niet mogelijk of zeer kostbaar om aan de kwaliteitseisen te voldoen. Dit artikel geldt voor zover in een bestemmingsplan expliciet is bepaald dat er fietsparkeernormen en fietskwaliteitseisen van toepassing zijn.

#### Toelichting artikel 6:

Voor het bepalen van het bezoekersaandeel van de fietsparkeernorm van niet-woonfuncties wordt gebruikgemaakt van percentages in de kolom 'aandeel bezoekers' in bijlage 6.

Bij woonfuncties wordt het bezoekersaandeel specifiek vermeld. In de historische binnenstad hoeft het bezoekersaandeel van de fietsparkeereis niet op eigen terrein opgelost te worden. Het gebruikersaandeel van de fietsparkeereis dient wel op eigen terrein gerealiseerd te worden, behalve in het kernwinkelgebied. Dit om bijvoorbeeld wonen boven winkels mogelijk te maken, zonder het realiseren van fietsparkeerplaatsen. In overige gebieden dient de gehele fietsparkeereis op eigen terrein opgelost te worden. Er kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden waardoor de fietsparkeernorm(en) kunnen leiden tot een tekort of overschot aan fietsparkeerplaatsen. Dan kan onderbouwd worden afgeweken van de fietsparkeereis. De initiatiefnemer levert deze onderbouwing bij de gemeente aan. Voorbeelden van onderbouwingen zijn:

- Het fietsgebruik van de beoogde gebruikersgroep(en) is aantoonbaar afwijkend van het fietsgebruik van de normgebruikersgroep(en). Te denken valt aan medewerkers van bedrijven die aantoonbaar niet op fietsafstand van de locatie woonachtig zijn.
- De inzet van deelfietsen leidt tot een andere behoefte aan fietsparkeerplaatsen.
- Door minder autoparkeerplaatsen zijn extra fietsparkeerplaatsen nodig.
- Door het bouwplan treedt geen of minder extra parkeervraag van gebruikers en bezoekers op.

Een onderbouwing kan ook bestaan uit een parkeeronderzoek waaruit blijkt dat, op loopafstand van het betreffende gebouw, in de openbare ruimte nog fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Aan het

onderzoek waarmee dit onderzocht kan worden, stelt de gemeente enkele voorwaarden. Deze voorwaarden zijn opgenomen in paragraaf 4.3.4.

De gemeente kan ervoor kiezen om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Dan gelden de volgende richtlijnen:

- De gemeente neemt de aanleg van extra fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte alleen in overweging wanneer de initiatiefnemer aantoonbaar heeft gemaakt dat hij geen gebruik kan maken van bestaande fietsparkeerplaatsen.
- Het oordeel van de gemeente over de wenselijkheid van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte is leidend.

Het bevoegd gezag kan afwijken van artikel 2 als hij op grond van een brede belangenafweging van mening is dat het algemeen belang gediend is bij de ruimtelijke activiteit en de bezwaren tegen het niet voldoen aan deze beleidsregels hieraan van ondergeschikt belang zijn. Er wordt een afweging gemaakt tussen het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid ten opzichte van het belang van de realisatie van de ruimtelijke activiteit.

Toelichting artikel 7:

De autoparkeereis is het uiteindelijk aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke activiteit. De autoparkeereis wordt opgebouwd op basis van de autoparkeervraag in de nieuwe (na de ruimtelijke activiteit) en oude situatie (voor de ruimtelijke activiteit). De parkeervraag wordt bepaald op grond van de autoparkeernormen per functie en het betreffende gebied waarin de ruimtelijke activiteit plaatsvindt. Daarbij wordt bij het bepalen van de autoparkeervraag ook rekening gehouden met het maatgevende moment per functie, om zodoende optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden van dubbelgebruik.

Gebouwen kunnen een andere functie krijgen. Meestal beschikt een gebouw al over bestaande autoparkeerplaatsen op eigen terrein. De autoparkeereis bepaalt dan het aantal autoparkeerplaatsen dat in de nieuwe situatie op eigen terrein toegevoegd moet worden bovenop het aantal autoparkeerplaatsen dat op eigen terrein al aanwezig was in de bestaande situatie. Het eventuele autoparkeertekort in de bestaande situatie hoeft dus niet opgelost te worden. Dit principe heet salderen. In hoofdstuk vier wordt hier nader op ingegaan door middel van rekenvoorbeelden.

Bijlage 8 toont de gebiedsindeling voor de autoparkeernormen. De gebiedsindeling onderscheidt zes gebieden. De gebiedsindeling komt grotendeels overeen met de gebiedsindeling van de Parkeervisie. Het enige verschil is dat in de parkeervisie geen onderscheid wordt gemaakt tussen de stationsomgeving en de historische binnenstad. In deze beleidsregels wordt wel onderscheid gemaakt tussen beide gebieden. Een specifieke gebiedsindeling is wenselijk om onder andere voor het stationsgebied aparte (maximale) parkeernormen voor de auto op te nemen.

De gemeente Leiden bepaalt de hoogte van de autoparkeernormen per gebied. In de binnenstad gelden bijvoorbeeld andere autoparkeernormen dan in de woonwijken. In algemene zin houden de autoparkeernormen rekening met de autoafhankelijkheid van (toekomstige) gebruikersgroepen. Voor de autoafhankelijkheid kijkt de gemeente naar:

- De kwaliteit en kwantiteit van het (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- De kwaliteit van fietsroutes en de beschikbaarheid van fietsparkeervoorzieningen;
- De nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen.
- De kenmerken van de bewoners en overige doelgroepen zoals bezoekers en werknemers.

In bijlage 9 staan autoparkeernormen voor een groot aantal functies. Het kan voorkomen dat een functie geen parkeernorm heeft. Dan geldt de parkeernorm voor de meest vergelijkbare functie of de meest recente autoparkeerkencijfers van CROW.

In de parkeernormenlijst in bijlage 9 staat een paar keer de afkorting 'n.v.t.'. Dit betekent dat het CROW voor die functie, in dat gebied, geen parkeerkencijfer heeft. Wanneer bij een functie 'n.v.t.' staat en een parkeernorm is toch nodig, dan gaat de gemeente als volgt te werk:

1. Kan de gemeente voor de gevraagde functie een parkeernorm voor een vergelijkbare functie gebruiken?
2. Als 1 niet mogelijk is: kan de gemeente voor de gevraagde functie de parkeernorm gebruiken voor dezelfde functie in het meest vergelijkbare gebied?
3. Als 1 en 2 niet mogelijk zijn: er is maatwerk nodig om een parkeernorm vast te stellen.

Bij een maatwerkoplossing dient de aanvrager aan te tonen met een (vergelijkend) onderzoek welke parkeernorm toepasbaar is. Het bevoegd gezag beoordeelt dit (vergelijkend) onderzoek en bepaalt of de onderbouwing toereikend is.

In de stationsomgeving geldt voor alle functies behalve kantoren een maximumparkeernorm van nul. Dit betekent dat in nieuwbouw, functiewijziging of andere bouwprojecten in de stationsomgeving geen autoparkeerplaatsen mogen worden aangelegd (met uitzondering van gebouwen met een kantoorfunctie). Voor gebouwen met een kantoorfunctie geldt de minimumbandbreedte binnen de parkeerkencijfers van CROW. In bijlage 1 is opgenomen welke straten tot de stationsomgeving behoren.

In de 1e en 2e schil rond de binnenstad en de gebieden Bio Science Park, Overgangsgebied en Woonwijken gelden de autoparkeernormen als minimumparkeernormen. Dit betekent dat een initiatiefnemer, indien gewenst, meer autoparkeerplaatsen mag aanleggen dan voorgeschreven, maar niet minder. In de binnenstad geldt geen minimumparkeernorm maar wel een maximumparkeernorm.

De maximumparkeernorm is gebaseerd op de minimumbandbreedte binnen de parkeerkencijfers van het CROW. De aanleg van meer autoparkeerplaatsen dan bepaald door de maximumparkeernorm vormt een van de weigeringsgronden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Aan elektrische voertuigen en motorfietsen stelt de gemeente geen specifieke eisen. De gemeente hanteert het uitgangspunt: alleen wanneer er conform de beleidsregels sprake is van een op te lossen parkeereis én een parkeerbehoefte van elektrische voertuigen en motoren aannemelijk is, zorgt de initiatiefnemer ervoor dat een deel van het conform de parkeereis te realiseren aantal parkeerplaatsen eveneens beschikbaar is voor elektrisch laden en of het parkeren van motoren. Als richtlijn voor parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen en motorfietsen gelden deze publicaties:

- Toekomstbestendig Parkeren van CROW voor het aantal elektrische oplaadpunten (publicatiedatum 1 december 2018);
- de NEN-2443 parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages uit maart 2013 voor de aanleg van motorfietsparkeerplaatsen.

#### Toelichting artikel 8:

Autoparkeerplaatsen in private parkeergarages en op private parkeerterreinen tellen alleen mee voor de parkeereis wanneer ze voldoen aan de NEN 2443-ontwerprichtlijn en niet reeds gebruikt zijn ter onderbouwing van de parkeereis van een ander bouwplan. Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt hiervoor het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente Leiden. Voor mindervalideparkeerplaatsen (MiVa) is ook een ontwerprichtlijn opgenomen in zowel de NEN-2443 alsmede het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente Leiden.

De autoparkeerplaatsen moeten gelegen zijn binnen de in bijlage 4 opgenomen maximale loopafstanden. De loopafstand betreft de kortste route te voet over de openbare weg vanaf de parkeerplaats tot de dichtstbij gelegen gevel van het gebouw.

#### Toelichting artikel 9:

Gehandicaptenparkeerplaatsen liggen verspreid over de stad. Voertuigen met een parkeerkaart voor gehandicapten mogen gebruikmaken van deze parkeerplaatsen. De 2%-regel geldt alleen indien de parkeereis meer dan 15 parkeerplaatsen bedraagt. Dit om leegstand van aangelegde gehandicaptenparkeerplaatsen zo veel mogelijk te voorkomen. Indien het aannemelijk is dat bij een bepaalde functie relatief meer mindervaliden komen, zoals bijvoorbeeld bij een gezondheidscentrum, dient maatwerk toegepast te worden.

#### Toelichting artikel 10:

Een initiatiefnemer moet, buiten de binnenstad en stationsomgeving, voorzien in voldoende ruimte voor het laden en lossen. In verschillende delen van de stad zijn speciale parkeerplaatsen voor laden en lossen in de openbare ruimte aanwezig (verkeersbord E07).

#### Toelichting artikel 11:

Er kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden waardoor de autoparkeernorm(en) kunnen leiden tot een tekort of overschot aan parkeerplaatsen. Dan kan onderbouwd worden afgeweken van de parkeereis. Voorbeelden van onderbouwingen zijn:

- De locatie is in de buurt van (H)OV-verbindingen en/of voorzieningen, en dat leidt tot een afwijkende parkeerbehoefte.
- Het mobiliteitsprofiel van de beoogde gebruikersgroep(en) is aantoonbaar afwijkend van het mobiliteitsprofiel van de normgebruikersgroep(en).
- De inzet van deelauto's leidt tot een lagere behoefte aan autoparkeerplaatsen.
- Door extra fietsparkeerplaatsen zijn minder autoparkeerplaatsen nodig.

Specifiek voor deelauto's hanteert de gemeente een vervangingswaarde waar minimaal aan moet worden voldaan. De vervangingswaarde staat voor het aantal eigen auto's dat door 1 deelauto wordt vervangen. De vervangingswaarde moet ten minste 1:4 bedragen.

Door de in artikel 11, lid 1, sub C gestelde voorwaarden, is het risico dat bij het niet gebruiken van de deelauto's bewoners alsnog in de openbare ruimte parkeren zeer gering. Er worden immers geen parkeervergunningen verstrekt.

Leiden beschikt over duizenden autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Een gedeelte van deze parkeerplaatsen wordt weinig of niet gebruikt. Deze leegstaande parkeercapaciteit kan worden benut voor (een gedeelte van) de parkeereis van nieuwbouw en andere bouwprojecten.

De gemeente staat hier positief tegenover, maar dit geldt niet voor de hele stad.

In de omgeving van station Leiden Centraal, de binnenstad, het Bio Science Park en de 1e schil rond de binnenstad kunnen nieuwbouw en andere bouwprojecten geen autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruiken voor (een gedeelte van) de autoparkeereis.

In de andere gebieden bestaat deze mogelijkheid wel, mits aan de voorwaarden in paragraaf 4.3.4 wordt voldaan. De gemeente legt in de hele stad geen extra autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte aan voor de parkeereis van nieuwbouw, functiewijziging of transformatie.

Leiden heeft verschillende private parkeervoorzieningen. Een initiatiefnemer kan ervoor kiezen om een gedeelte van de parkeereis op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen in deze private voorzieningen. De gemeente hanteert hierbij de volgende richtlijnen:

- De autoparkeerplaatsen moeten gelegen zijn binnen de maximale loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 4.
- De parkeerplaatsen moeten op ieder moment van de dag toegankelijk zijn.
- De parkeerplaatsen moeten langjarig beschikbaar zijn.
- De parkeerplaatsen moeten niet reeds ingezet zijn ter onderbouwing van een ander bouwplan.

Wanneer het bevoegd gezag afwijkt van artikel 2, moet voorkomen worden dat het parkeren van bewoners en hun bezoekers afgewenteld wordt naar de openbare ruimte.

Het bevoegd gezag kan door middel van de uitgifte van parkeervergunningen het parkeren op straat reguleren. Indien er bij woningbouwprojecten niet (volledig) aan de parkeereis wordt voldaan, kan het bevoegd gezag de (toekomstige) bewoners van het betreffende woningbouwproject een bewoners- en bezoekersparkeervergunning weigeren. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeerdruk in de omgeving van het woningbouwproject stijgt.

Voorwaarde is wel dat het woningbouwproject gelegen is binnen het parkeerreguleringsgebied.

Om overloop te voorkomen, dient het woningbouwproject ook op voldoende loopafstand van het reguleringstvrije gebied te liggen. Een loopafstand van minimaal 500 meter, gemeten vanaf de grens van het reguleringstvrije gebied, dan wel gemeten vanaf de dichtstbij gelegen openbare parkeerplaats in het reguleringstvrije gebied, tot de dichtstbij gelegen gevel van het gebouw via de kortste route te voet over de openbare weg, wordt geacht voldoende te zijn. Het parkeren van de bezoekers van bewoners kan niet gereguleerd worden met parkeervergunningen. Daarom dient het bezoekersdeel van de parkeernorm bij nieuwbouwprojecten op het eigen terrein gerealiseerd te worden. Dit geldt niet voor nieuwbouwprojecten die gelegen zijn in de binnenstad of stationsomgeving. Hier kunnen bezoekers parkeren in de openbare parkeervoorzieningen.

Het bevoegd gezag kan afwijken van artikel 2 als hij op grond van een brede belangenafweging van mening is dat het algemeen belang gediend is bij de ruimtelijke activiteit en de bezwaren tegen het niet voldoen aan deze beleidsregels hieraan van ondergeschikt belang zijn. Er wordt een afweging gemaakt tussen het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid ten opzichte van het belang van de realisatie van de ruimtelijke activiteit.

Op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht handelt het bevoegd orgaan overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. In artikel 2, lid 2 is bepaald dat openbare autoparkeerplaatsen die vervallen als gevolg van een ruimtelijke activiteit moeten worden gecompenseerd in de openbare ruimte. Dit is echter niet altijd mogelijk, wenselijk of noodzakelijk.

In de binnenstad en stationsomgeving wordt er vanuit gegaan dat het niet mogelijk is om te compenseren in de openbare ruimte of op eigen terrein.

Buiten de binnenstad hoeft niet gecompenseerd te worden als de parkeerdruk, na het opheffen van de openbare parkeerplaatsen, minder dan 85% overdag (6:00 –18:00 uur) en minder dan 90% op de overige momenten van de dag en in gebouwde openbare parkeervoorzieningen minder dan 90% draagt.

Ook kan het voorkomen dat het niet mogelijk is om parkeerplaatsen in de openbare ruimte te compenseren. Dit kan voorkomen wanneer er fysiek geen ruimte beschikbaar is of de aanleg ten koste gaat van groenvoorzieningen of de verkeersveiligheid.

In die gevallen dat de parkeerdruk door het opheffen van openbare parkeerplaatsen de maximaal toelaatbare bezettingsgraad overschrijft of compensatie in de openbare ruimte niet mogelijk is, dienen de op te heffen openbare parkeerplaatsen gecompenseerd te worden op het eigen terrein van de ruimtelijke activiteit. De betreffende parkeerplaatsen op het eigen terrein moeten openbaar toegankelijk zijn. Dit houdt in dat iedereen de parkeerplaatsen 24/7 moet kunnen gebruiken onder dezelfde voorwaarden als golden bij de parkeerplaatsen die opgeheven zijn op straat.

Daar waar door het opheffen van openbare parkeerplaatsen de parkeerdruk hoger wordt dan de maximaal toegestane waarden, heeft alleen dat deel van de openbare parkeerplaatsen te worden gecompenseerd, dat boven de gestelde maximale waarden uitkomt.

Toelichting artikel 13:

Voor lopende aanvragen hanteert de gemeente een overgangsregeling. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen van (pre-)verkenning tot realisatie een looptijd van meerdere jaren hebben. Het moment van





de aanvraag van een omgevingsvergunning is in principe leidend in de bepaling welke versie van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden van toepassing is. Wordt de aanvraag gedaan na vaststelling van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 door het college van burgemeester en wethouders, dan zijn deze beleidsregels van toepassing.

Wordt een aanvraag om omgevingsvergunning voor de vaststelling van deze beleidsregels ingediend, dan zijn de Beleidsregels parkeernormen Leiden van 18 oktober 2019 vigerend.

Echter indien er overeenkomsten door (of namens) respectievelijk het college van burgemeester en wethouders zijn aangegaan uiterlijk op 15 september 2020 en erin is overeen gekomen dat aan de hieraan voorafgaande beleidsregels wordt getoetst, dan worden die beleidsregels gerespecteerd.

**Bijlage 1 Begrenzing stationsomgeving**

## Bijlage 2 Kernwinkelgebied

In de onderstaande figuur is de begrenzing van het Kernwinkelgebied opgenomen.



**Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages fiets en auto**

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca (dag)	30%	60%	10%	10%	0%	100%	0%	75%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	45%
Hotel	50%	60%	100%	100%	100%	60%	75%	30%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	80%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-culturele voorzieningen	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief 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%

N.B. Houd bij de toepassing van aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van winkelfuncties.

## Bijlage 4 Maximale loopafstanden

Ge bied*	Wonen	Werken	Overige functies
Stationsomgeving en historische binnenstad	400 meter	800 meter	800 meter
Blo Science Park	200 meter	600 meter	200 meter
Eerste en tweede schil rond de binnenstad	200 meter	400 meter	200 meter
Overgangsgebied en woonwijken	100 meter	200 meter	100 meter

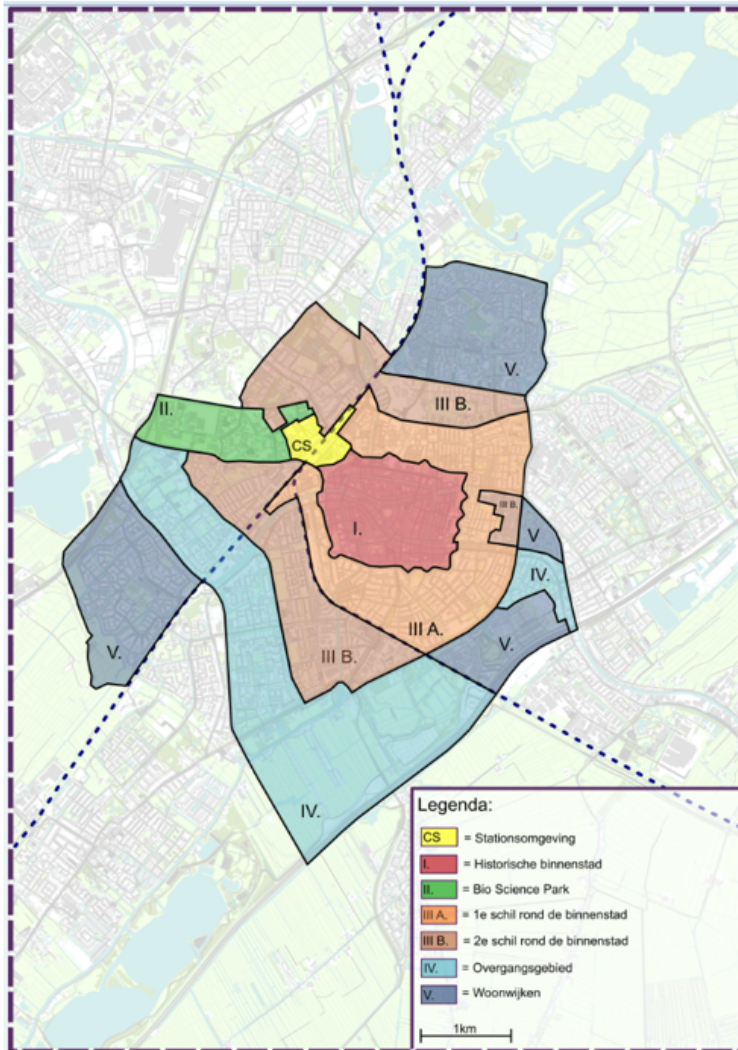
*Maximaal acceptabele loopafstanden auto naar gebieden*

*\*Voor gezondheidsfuncties (ziekenhuis, huisartsenpraktijk of consultatiebureau) geldt in de hele stad een maximale loopafstand van 100 meter*

Doelgroep	Wonen	Werken	Overig
Vaste gebruikers	0 meter (op eigen terrein)	0 meter (op eigen terrein)	0 meter (op eigen terrein)
Bezoekers	75 meter	75 meter	75 meter

*Maximaal acceptabele loopafstanden fiets naar doelgroepen*

Bijlage 5 Gebiedsindeling fietsparkeren





**Bijlage 6 Fietsparkeernormen**

Functie	Eenheid	Stationsomgeving	Binnenstad	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Bezoekers Aandeel
Kantoor (personeel)	per 100 m <sup>2</sup>	1,7	2,9	2,0	2,0 bvo	nvt
<b>Heel Leiden</b>						
Kantoor met bali (bezoekers)	per balie	7,0				nvt
<b>Basisschool</b>		<b>&lt; 250 leerlingen</b>	<b>250 tot 500 leerlingen</b>	<b>&gt; 500 leerlingen</b>		
Basisschool (leerlingen)	per 10 leerlingen	5,0	1,8	7,2		nvt
		<b>Heel Leiden</b>				
Basisschool (medewerkers)	per 10 leerlingen	0,7				nvt
<b>Middelbare school en ROC</b>		<b>Heel Leiden</b>				
Middelbare school (leerlingen)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	16,0				nvt
		<b>Stationsomgeving + binnenstad</b>	<b>Schil centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>		
Middelbare school (medewerkers)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,5	0,4		nvt
		<b>Heel Leiden</b>				
ROCIHO/WO (leerlingen)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	12,0				nvt
ROCIHO/WO (medewerkers)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9				nvt
<b>Winkelen en boodschappen</b>		<b>Heel Leiden</b>				
Winkelcentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,0				79%
Supermarkt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,3				92%
Bouwmarkt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4				87%
Tuincentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6				89%

Functie	Eenheid	Stationsomgeving	Binnenstad	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Bezoekers Aandeel	
<b>Horeca</b>		<b>Heel Leiden</b>					
Café/barcafeteria	per 100 m <sup>2</sup> bvo	10,0				90%	
Restaurant	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0				80%	
<b>Gezondheidszorg en maatschappelijk</b>		<b>Heel Leiden</b>					
Apotheek (bezoekers)	per locatie	10,0					
Apotheek (medewerkers)	per locatie	7,0				nvt	
Begraafplaats/crématorium	per gelijke plechtigheid	8,0				nvt	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0				97%	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7				nvt	
Kerk/moskee	per 100 zitplaatsen	82,0				nvt	
Ziekenhuis (bezoekers)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7				97%	
						nvt	
<b>Gezondheidszorg en maatschappelijk</b>		<b>Stationsomgeving + binnenstad</b>	<b>Schil centrum</b>	<b>Rest bebouw- de kom</b>		<b>Aandeel bezoekers</b>	
Ziekenhuis (medewerkers)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	0,8	0,4		nvt	
<b>Sport cultuur en ontspanning</b>		<b>Heel Leiden</b>					
Bibliotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,0				97%	
			<b>Stationsomgeving + binnenstad</b>	<b>Schil centrum</b>	<b>Rest bebouw- de kom</b>		
Bisscoop	per 100 m <sup>2</sup> bvo	12,0	7,0	2,2		94%	
Fitness	per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,0	5,8	5,8		90%	
Museum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4				95%	
			<b>Heel Leiden</b>				
Sporthal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,9				96%	

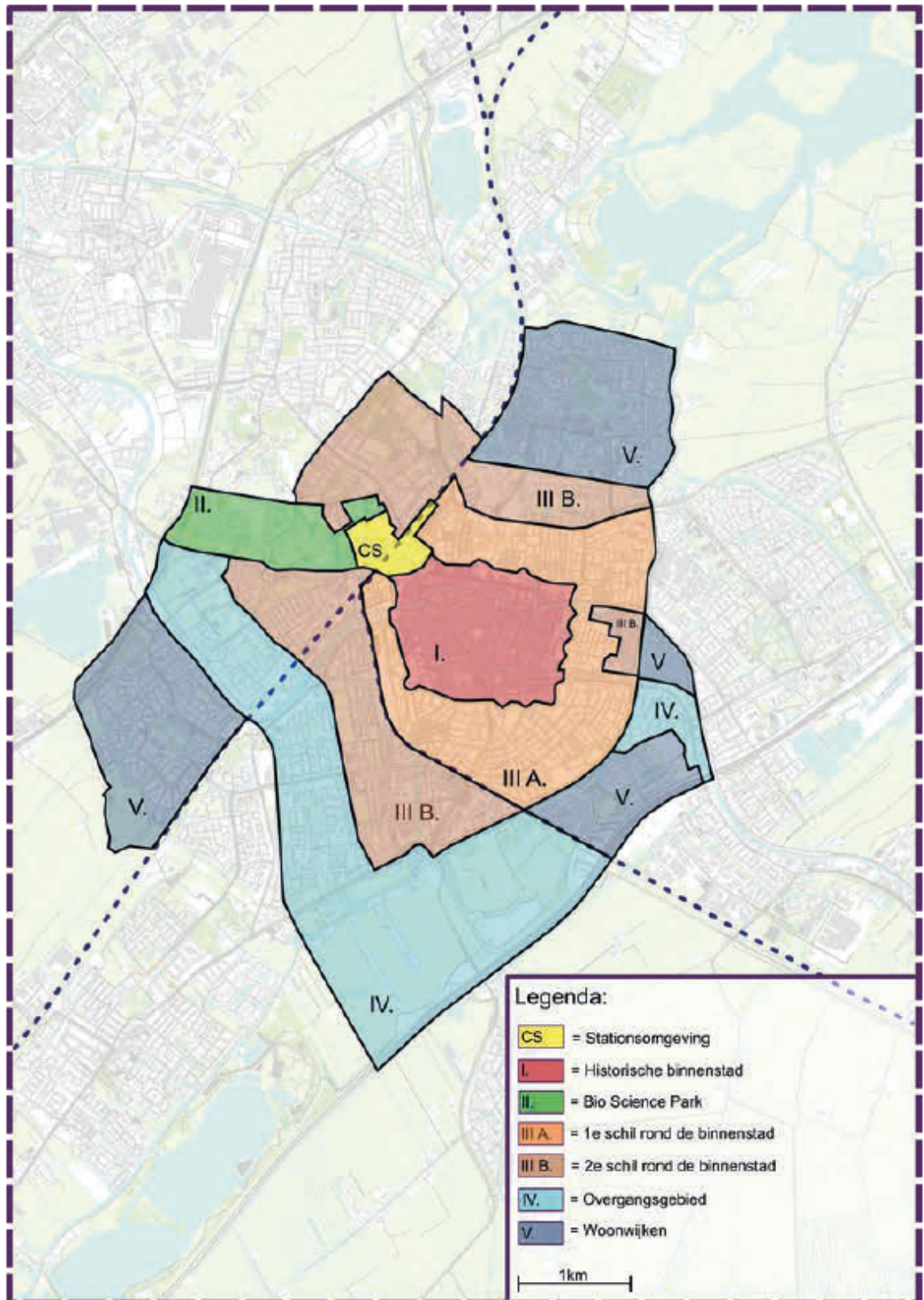


Functie	Eenheid	Stationsomgeving	Binnenstad	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Sportveld	per ha netto terrein	95,0				95%
Sportzaal	per 100 m' bvo	6,2				94%
Stadion	per 100 zitplaatsen	14,0				99%
Stedelijk evenement	per 100 bezoekers	50,0				99%
		<b>Stationsomgeving + binnenstad</b>	<b>Schil centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>		
Theater	per 100 zitplaatsen	38,0	33,0	28,0		87%
		<b>Heel Leiden</b>				
Zwembad (open lucht)	per 100 m' bassin	43,0				97%
Zwembad (overdekt)	per 100 m' bassin	32,0				99%
		<b>Overstappen</b>				
		<b>Heel Leiden</b>				
Busstation	per halte-ende buslijn	23,0				100%
Carpoolplaats	per autoparkeerplaats	1,3				100%
		<b>Heel Leiden</b>	<b>Opmerkingen</b>			
Rij- en vrijebaande woning	per kamer	1,0	Bij voorkeur plus 1 fietsparkeerplaats			
Appartement (met fietsenbergrug)	per kamer	0,75	Minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per appartement			
Appartement (zonder fietsenbergrug)	per kamer	0,25	<i>Deze norm heeft betrekking op buurtstallingen en fietstrommels, echter heeft een in pandige oplossing de voorkeur</i>			
Studentenhuis	per kamer	1,0				
Woningen bezoekers	per woning	0,5				
Studentenhuis bezoekers	per kamer	0,5				

**Bijlage 7 Kwaliteitseisenfietsparkeren**

<b>Functie</b>	<b>Kwaliteitseisen</b>	<b>Toelichting</b>
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van het FietsParKeur	<a href="http://fietsparkeur.nl/uploads/normstelen/document_fietsparkeur_21.pdf">http://fietsparkeur.nl/uploads/normstelen/document_fietsparkeur_21.pdf</a>
Alle functies	Fietsstellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de Leidraad fietsparkeren van CROW	Te bestellen op <a href="https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-1">https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-1</a>
Alle functies	Indien in een openbare parkeervoorziening een parkeergeedeelte voor fietsen wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van die van het autoverkeer	In niet-openbare parkeergarages en stallinggarages geldt de eis niet
Alle functies	De gang van de bergruimte ligt binnen loopafstand van de hoofdingang van het gebouw	
Alle functies	In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten.	
Alle functies	In een bergruimte dient rekening gehouden te worden met oplaadmogelijkheden voor (brom- en snor)fietsen	
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste over een vloeroppervlakte van 5 m <sup>2</sup> beschikken, bij een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte van ten minste 2,3 meter	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31 <a href="https://www.bouwbesluitonline.nl/inhoud/docs/wetbb2012/hfd4/afd4-5/art4-31">https://www.bouwbesluitonline.nl/inhoud/docs/wetbb2012/hfd4/afd4-5/art4-31</a>
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31 <a href="https://www.bouwbesluitonline.nl/inhoud/docs/wetbb2012/hfd4/afd4-5/">https://www.bouwbesluitonline.nl/inhoud/docs/wetbb2012/hfd4/afd4-5/</a>
Woningen	Een bergruimte is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31 <a href="https://www.bouwbesluitonline.nl/inhoud/docs/wetbb2012/hfd4/afd4-5/art4-31">https://www.bouwbesluitonline.nl/inhoud/docs/wetbb2012/hfd4/afd4-5/art4-31</a>

Bijlage 8 Gebiedsindeling autoparkeernormen



**Bijlage 9 Autoparkeernormen**
**Wonen (inclusief bezoekersaandeel)**

Funcie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1ste en 2e schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken
Koopwoning groter dan 120m <sup>2</sup> bvo	per woning	0	0,7	1,0	1,0	1,4	1,9
Koopwoning tussen 90 en 120 m <sup>2</sup> bvo	per woning	0	0,6	0,9	0,9	1,2	1,7
Koopwoning tussen 65 en 90m <sup>2</sup> bvo	per woning	0	0,5	0,8	0,8	1,1	1,6
Koopwoning tot 65 m <sup>2</sup> bvo	per woning	0	0,4	0,6	0,6	0,8	1,3
Huurwoning groter dan 100m <sup>2</sup> bvo	per woning	0	0,6	0,9	0,9	1,2	1,7
Huurwoning tussen 65 en 100m <sup>2</sup> bvo	per woning	0	0,5	0,8	0,8	1,1	1,6
Huurwoning tot 65 m <sup>2</sup> bvo	per woning	0	0,2	0,4	0,4	0,6	1,1
Huurwoning sociale huur groter dan 65m <sup>2</sup> bvo*	per woning	0	0,2	0,4	0,4	0,6	1,1
Huurwoning sociale huur tot 65m <sup>2</sup> bvo*	per woning	0	0,1	0,3	0,3	0,5	0,8
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0	0,1	0,2	0,2	0,4	0,5
Kamerverhuur, niet-zelfstandig	per kamer	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Kamerverhuur, zelfstandig (studenten) groter dan 40m <sup>2</sup> bvo**	per eenheid	0	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5
Kamerverhuur, zelfstandig (studenten) tot 40m <sup>2</sup> bvo**	per eenheid	0	0,1	0,15	0,15	0,15	0,2
Aanleunwoning/serviceflat	per woning	0	0,1	0,1	0,1	0,7	1,0
Kleine eenspersoonswoning (tiny house)	per woning	0	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6

\* In 2019 is de huurberaafsgrens vastgesteld op een huursom van meer dan €720,42 per maand

\*\*Om te voorkomen dat niet-studenten in een studentenwoning wonen, moet de koper of huurder een campus contract laten zien.

### Werken (inclusief bezoekersaandeel)

Functie	Eenheid	Stations-omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1ste en 2e schil rond de binnenstad	Overgangsgebied	Woonwijken	Aandeel bezoekers
Kantoor zonder baliefunctie	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,6	0,9	0,9	0,9	1,2	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	0,9	1,1	1,1	1,4	1,7	20%
Bedrijfsberisntensief/ bezoekersextensief	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	1,0	1,3	1,3	1,6	1,9	5%
Bedrijfsberisntensief/ bezoekersextensief	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,3	0,5	0,5	0,6	0,9	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,6	0,9	0,9	1,1	1,4	5%
Lifesciencebedrijf van categorie 1 (bedrijfsmatig)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	n.v.t.	0,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5%
Lifesciencebedrijven categorie 2 (kantoorachtig)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,6	0,9	0,9	1,1	1,4	5%
Lifesciencebedrijven categorie 3 (kantoor)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	n.v.t.	0,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5%

### Winkelen en boodschappen (inclusief bezoekersaandeel)

Functie	Eenheid	Stations-omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1ste en 2e schil rond de binnenstad	Overgangsgebied	Woonwijken	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,4	1,0	1,0	1,6	2,6	89%
Full-service supermarkt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	1,5	2,2	2,2	2,9	4,2	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	4,1	4,8	4,8	5,6	6,6	84%
Groothandel specialiteit	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	n.v.t.	3,9	3,9	4,1	5,1	80%
Groothandel algemeen	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	n.v.t.	4,4	4,4	4,5	5,5	80%
Binnenstad/hoofdwinkel(stads) centrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	3,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	96%
Buurt- en dorpscentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	n.v.t.	1,8	1,8	2,4	3,4	72%
Wijkcentrum (klein)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	n.v.t.	2,3	2,3	3,1	4,1	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	n.v.t.	2,9	2,9	3,6	4,6	79%

Funcie	Eenheid	Stations-omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1ste en 2e schil rond de binnenstad	Overgangsgebied	Woonwijken	Aandeel bezoekers
Wijkcentrum (groot)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	3,3	1,3	4,1	5,1	81%
Stadsdeelcentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	3,7	3,7	4,7	5,1	85%
Kringloopwinkel	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	0,6	0,6	1,1	1,4	89%
Bruin- en Witgoedzaken	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	2,3	3,8	3,8	5,4	6,2	92%
Woonwarsenhuis/woonwinkel	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,6	1,0	1,0	1,1	1,4	91%
Woonwarsenhuis (zeer groot)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	nvt	nvt	3,4	4,2	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	1,2	1,2	1,5	1,8	93%
Winkelboulevard	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	2,5	2,5	2,9	3,2	94%
Outletcentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	6,6	6,6	7,3	8,3	94%
Souwmak	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	1,2	1,2	1,7	2,0	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	1,8	1,8	2,0	2,3	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	1,8	1,8	1,1	2,4	89%

**Sport, cultuur en ontspanning (inclusief bezoekersaandeel)**

Funcie	Eenheid	Stations-omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1ste en 2e schil rond de binnenstad	Overgangsgebied	Woonwijken	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,2	0,5	0,5	0,8	1,1	97%
Museum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,3	0,5	0,5	0,9	1,0	95%
Bioscoop	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	2,2	6,9	6,9	10,0	11,0	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	1,6	4,2	4,2	6,7	7,7	97%
Theaterschouwburg	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	5,8	6,4	6,4	8,3	9,8	87%
Musical theater	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	2,4	2,9	2,9	3,4	3,9	86%

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1ste en 2e- schil rond de binnen- stad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoekers
Casino	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	5,2	5,6	5,6	6,0	6,5	86%
Bowlingcentrum	per bowling- baan	0	1,1	<b>1,7</b>	1,7	2,3	2,8	89%
Biljardcentrum/snookercentrum	per tafel	0	0,6	0,8	0,8	1,1	1,4	87%
Danestudio	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	1,0	3,3	3,3	4,9	5,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,9	2,9	2,9	4,2	<b>4,7</b>	87%
Fitnesscentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	1,2	3,9	3,9	<b>5,7</b>	6,2	90%
Wellnesscentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	nvt	nvt	8,8	9,3	99%
Sauna/hammam	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	2,0	4,1	4,1	6,1	6,6	99%
Sporthal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	1,2	1,8	1,8	2,4	2,7	96%
Sportzaal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,8	<b>1,6</b>	1,6	2,4	2,7	94%
Tennishal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	87%
Squashhal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	1,5	2,3	2,3	2,6	2,7	84%
Zwembad overdekt	per 100 m <sup>2</sup> bassin	0	nvt	9,1	9,1	10,5	11,5	97%
Zwembad openlucht	per 100 m <sup>2</sup> bassin	0	nvt	9,1	9,1	11,9	12,9	99%
Zwemparadijs	per 100 m <sup>2</sup> bassin	0	nvt	nvt	nvt	3,0	4,0	99%
Sportveld	per ha netto terrein	0	13,0	13,0	13,0	13,0	20,0	95%
Stadion	per zitplaats	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	0,9	1,1	1,1	1,4	1,7	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	nvt	1,8	1,8	2,1	2,4	98%
Ski- en snowboardhal	per 100 m <sup>2</sup> sneeuw	0	nvt	nvt	nvt	2,1	2,4	98%
Jachthaven	per ligplaats	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	99%

Functie	Eenheid	Stations-omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1ste en 2e schil rond de binnenstad	Overgangsgebied	Woonwijken	Aandeel bezoekers
Golfoefcentrum	per centrum	0	nvt	nvt	nvt	48,7	50,7	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes (60 ha)	0	nvt	nvt	nvt	85,6	95,6	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhāl, gemiddeld en kleiner)	per 100m <sup>2</sup> bvo	0	0,4	1,2	1,2	1,9	4,4	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhāl), groot	per 100m <sup>2</sup> bvo	0	1,0	1,8	1,8	2,8	5,3	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhāl), zeer groot	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	2,2	3,1	3,1	4,0	5,5	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	0	0,4	1,2	1,2	1,9	4,4	97%
Manege (paardenhoudenrij)	per box	0	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	90%
Dierenpark	per ha netto terrein	0	4,0	4,0	4,0	4,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	per ha netto terrein	0	nvt	nvt	nvt	4,0	8,0	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	0	nvt	1,1	1,1	1,2	1,4	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	0	nvt	5,0	5,0	8,0	10,5	99%
Sociaal-cultureel centrum	wijkgebouw	0	2	0	3	3	3	98%

**Horeca en verblijfsrecreatie (inclusief bezoekersaandeel)**

Functie	Eenheid	Stations-omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1ste en 2e schil rond de binnenstad	Overgangsgebied	Woonwijken	Aandeel bezoekers
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	0	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	90%
Bungalowpark (hulsjescomplex)	per bungalow	0	nvt	nvt	nvt	1,5	1,6	91%
1* hotel	per 10 kamers	0	0,3	0,7	0,7	2,2	2,3	77%
2* hotel	per 10 kamers	0	1,1	1,9	1,9	3,6	3,9	80%
3* hotel	per 10 kamers	0	1,5	2,6	2,6	4,2	4,7	77%



4* hotel	per 10 kamers	0	2,7	4,4	4,4	6,3	6,8	73%
5* hotel	per 10 kamers	0	4,2	6,8	6,8	9,3	10,1	65%
Café/bar/cafeateria	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	4,0	4,0	4,0	5,0	6,0	90%
Restaurant	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	8,0	8,0	8,0	12,0	13,0	80%
Discotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	1,6	5,2	5,2	8,7	10,7	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100m <sup>2</sup> bvo	0	3,0	4,0	4,0	5,0	7,5	99%

## Gezondheidszorg

Functie	Eenheid	Stations-omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1 <sup>ste</sup> en 2 <sup>de</sup> schil rond de binnenstad	Overgangsgebied	Woonwijken	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	0	1,4	1,7	1,7	2,1	2,4	57%
Apotheek	per apotheek	0	1,8	2,3	2,3	2,7	3,0	45%
Fysiotherapiepraktijk-centrum	per behandelkamer	0	0,7	0,9	0,9	1,1	1,4	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	0	0,8	1,0	1,0	1,2	1,5	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	0	1,1	1,4	1,4	1,8	1,9	38%
Tandartsenpraktijk-centrum	per behandelkamer	0	1,1	1,4	1,4	1,7	2,0	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	0	1,0	1,2	1,2	1,5	1,8	55%
Ziekenhuis	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0	1,1	1,2	1,2	1,4	1,5	29%
Crematorium/begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,9	30,9	97%
Penitentiaire inrichting (gevangenis)	per 10 cellen	0	1,4	1,9	1,9	3,0	3,3	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	97%
Verpleeg- en verzorgingshuis	per woon-eenheid	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	60%

2020-07-27 10:00:00

## Onderwijs

Functie	Eenheid	Stations- omgeving	Historische binnenstad	Bio Science Park	1ste en 2e- schil rond de binnenstad	Overgangs- gebied	Woon- wijken	Aandeel bezoek
Kinderdagverblijf (crèche)	bvo per 100 m <sup>2</sup>	0	0,7	0,9	0,9	1,0	1,0	0%
Basischool	per leslokaal	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,8	0%
Midde lbare school	per 100 leerlingen	0	2,0	2,6	2,6	2,9	3,9	11%
ROC	per 100 leerlingen	0	2,8	3,3	3,3	3,7	4,9	7%
Hogeschool	per 100 leerlingen	0	5,5	6,1	6,1	6,6	8,9	72%
Universiteit	per 100 leerlingen	0	8,6	10,2	10,2	11,3	14,8	48%
Avondonderwijs of vrijtijd onderwijs	per 10 studenten	0	2,6	3,5	3,5	4,4	5,4	95%