

Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

De raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg,

gezien het voorstel van het college d.d. 4 juli 2023 (3321),

gezien het in de gemeenteraad van 26 september 2023 aangenomen amendement van de VVD 'Nota Parkeernormen Experimenteer paragraaf' ID 278,

gezien het in de gemeenteraad van 26 september 2023 aangenomen amendement van de VVD 'Nota Parkeernormen Verantwoordelijkheid bij ontwikkelaar' ID 280,

b e s l u i t:

De Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023 en het Inspraakverslag Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023 vast te stellen.

Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2023

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



September 2023

Inhoudsopgave

1. Inleiding

1.1 Een kansgerichte benadering voor mobiliteit in gebiedsontwikkelingen

1.2 Trends

1.3 Beleidskader

2. Toepassingskader



- 2.1 Basis parkeernorm
 - 2.1.1 Plaats op de bandbreedte
 - 2.1.2 Gebiedsindeling
- 2.2 Totstandkoming parkeereis
 - 2.2.1 Dubbelgebruik 10
 - 2.2.2 Sloop, nieuwbouw of transformatie
- 3. Fietsparkeren**
 - 3.1 Fietsparkeernormen
- 4 Autoparkeren**
 - 4.1 Nadere invulling autoparkeereis
 - 4.1.1 Maximale loopafstanden
 - 4.1.2 Instandhoudingsplicht parkeerplaatsen
 - 4.1.3 Garages en opritten
 - 4.1.4 Bezoekersparkeren
 - 4.1.5 Afmetingen parkeervakken
 - 4.2 Speciale doelgroepen en voertuigcategorieën
 - 4.2.1 Gehandicaptenparkeren
 - 4.2.2 Elektrische voertuigen
 - 4.3 Parkeernorm specifieke functies
 - 4.3.1 Jongerenwoningen
 - 4.3.2 Flexwoningen, tijdelijke huisvesting
 - 4.3.3 Woon-zorgwoningen
 - 4.3.4 Winkelgebieden
 - 4.3.5 Wijk- en culturele centra
 - 4.3.6 Basisscholen
- 5. Afwijken van de parkeereis**
 - 5.1 Mobiliteitscorrectie
 - 5.1.1 Nabijheid openbaar vervoer
 - 5.1.2 Deelmobiliteit
 - 5.1.3 Excellente fietsparkeervoorzieningen
 - 5.2 Vrijstellings- of afwijkingsmogelijkheden
 - 5.2.1 Vrijstelling voor beperkte ontwikkelingen
 - 5.2.2 Nul-norm
 - 5.2.3 Benutting parkeerruimte omgeving
- 6. Juridisch kader**
 - 6.1 Inwerkingtreding
 - 6.2 Overgangssituatie
 - 6.3 Hardheidsclausule
 - 6.4 Experimenteerruimte
- Bijlage 1 Gebiedsindeling
- Bijlage 2 Gebiedsindeling gecombineerd met Den Haag
- Bijlage 3 Gereguleerd gebied (blauwe zones)
- Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages
- Bijlage 5 Fietsparkeernormen
- Bijlage 6 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen
- Bijlage 7 Autoparkeernormen
- Bijlage 8 Stappenplan parkeereis
- Bijlage 9 Grensbedragen huur- en koopwoningen

1. Inleiding

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

1.1 Een kansgerichte benadering voor mobiliteit in gebiedsontwikkelingen

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

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

Aan de Omgevingsvisie wordt nu gewerkt. Vooruitlopend daarop is de Bouwsteen Bereikbaarheid en Mobiliteit, in 2021 vastgesteld door de Raad, richtinggevend voor keuzes op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit binnen gebiedsontwikkelingen.

De bouwsteen kiest als insteek om de beschikbare capaciteit van bestaande verkeersinfrastructuur zo goed mogelijk te benutten en daarnaast duurzame vormen van vervoer (lopen en fietsen, vormen van openbaar vervoer, vormen van deelmobiliteit) te stimuleren. Het doel daarvan is dat Leidschendam-Voorburg goed bereikbaar is en blijft, met zo min mogelijk nadelige omgevingseffecten: minder ruimtebeslag, een schonere lucht, minder verkeerslawaai, meer ruimte om natte voeten of juist verdroging te voorkomen en een grotere gezondheid voor inwoners.

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn onderdeel van de programmatische en stedenbouwkundige invulling van de gebieden die herontwikkeld worden. Dat geldt meer in het bijzonder voor de parkeernormen voor auto en fiets. Het college ervaart dat de huidige Nota Parkeernormen uit 2012 eerder hindert dan helpt in integrale oplossingen binnen gebiedsontwikkelingen. Dat komt kort gezegd doordat de norm de regel is en de afwijking de uitzondering. Het college wil bewegen naar gebiedsontwikkelingen met een integrale benadering van de bouwopgave, de kwaliteit en het groen van de openbare ruimte, het klimaat en de bereikbaarheid. In gebieden nabij NS-stations of haltes van Randstadrail (hoogwaardig openbaar vervoer) kan de autoparkeernorm aanzienlijk lager zijn dan gemiddeld.

Het college wil in de parkeernormen voor gebiedsontwikkelingen deze 'kansgerichte' benadering in de plaats stellen van de huidige 'normgerichte' benadering en daarbij de projectontwikkelaars medeverantwoordelijk maken voor de bereikbaarheid van een gebied. Concreet, tegenover het profijt van een bepaald volume woningen in een gebied hoort medeverantwoordelijkheid te staan voor investeren in bijvoorbeeld fietsvoorzieningen of ruimte voor concepten van deelmobiliteit. Het college ervaart dat projectontwikkelaars open staan voor die benadering, wat ook bleek tijdens de expertmeeting op 13 februari 2023.

“Met de kansgerichte benadering worden initiatiefnemers uitgedaagd binnen ontwikkelgebieden kansen te scheppen voor duurzame en gezonde vormen van vervoer, als onderdeel van een palet aan opgaven: Enerzijds ruimte maken voor een ambitieus, gedifferentieerd woningbouwprogramma, anderzijds voor een aantrekkelijke mix van voorzieningen, bedrijven, vervoersfaciliteiten, groen, water en spelen. Beide belangen leggen veel gewicht in de schaal. Er is een forse woningbouwopgave én nieuwe gebieden moeten attractief, bereikbaar en duurzaam zijn. We dagen initiatiefnemers uit een optimale mobiliteitsmix te creëren, zowel in het belang van mensen die er gaan wonen als van bewoners in bestaande wijken eromheen”

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

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

“De Parkeernormen bieden uitdrukkelijk de mogelijkheid voor maatwerk, waarbij aangesloten wordt bij de mobiliteitsbehoefte van een gebied. Daarbij wordt rekening gehouden met zowel bestaande mobiliteitskenmerken en ligging van een ontwikkeling, als de vervoersfaciliteiten die bij een ontwikkeling worden gerealiseerd”

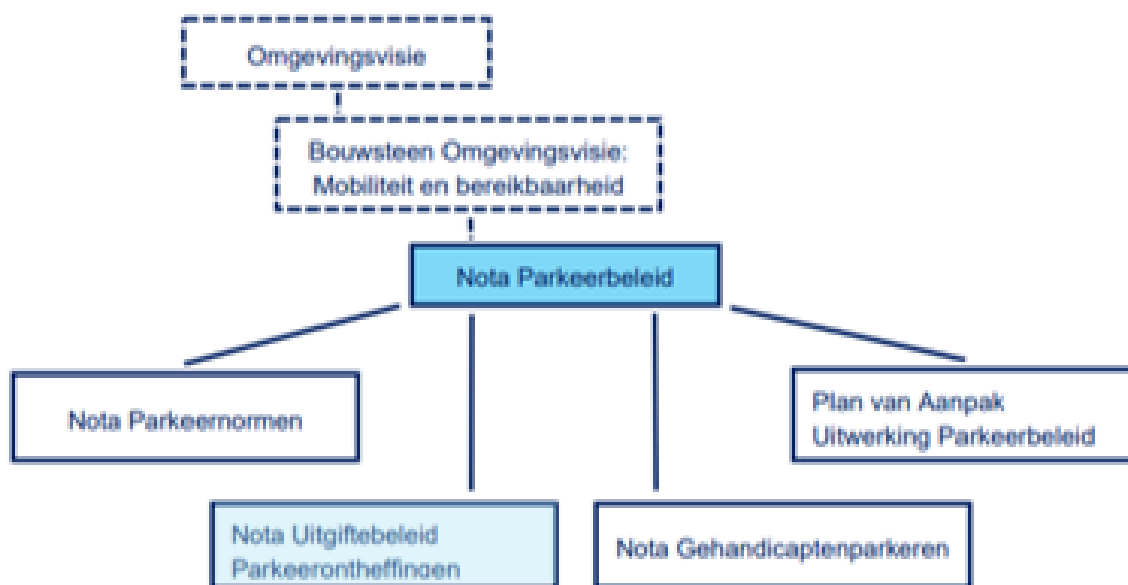
Wel is het goed om te monitoren of de kansgerichte benadering van parkeernormen in de praktijk tot het gewenste resultaat leidt. Hiertoe wordt begin 2024 een sessie met stakeholders belegd. Doel van deze sessie is om met hen van gedachten te wisselen in hoeverre de doelen van de Nota Parkeernormen gehaald worden. Als daar aanleiding toe is, kan dat leiden tot een voorstel aan de raad tot aanpassingen op de Nota Parkeernormen.

1.2 Trends

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

1.3 Beleidskader

In 2021 is de Nota Parkeerbeleid vastgesteld door de raad, waarin het overkoepelend beleid op parkeren is vastgelegd. Vanuit dit beleid wordt een aantal deelproducten opgeleverd, waarvan de Nota Parkeernormen de eerste is. De Nota Parkeerbeleid volgt uit de, ook in 2021 vastgestelde Bouwsteen 'Mobiliteit en bereikbaarheid', die een tussenstap vormt naar de vaststelling van de Omgevingsvisie.



Afbeelding 1.1 Schematische weergave beleidskader parkeernormen

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

Vaststelling van het beleidskader van de Nota Parkeernormen is een bevoegdheid van de raad. Het is wenselijk om de normen, indien nodig, in de toekomst aan te kunnen passen. Het college is bevoegd om te besluiten over aanpassing van de parkeernormen, als alleen de normen zelf aangepast worden. De overige inhoud van de Nota Parkeernormen blijft dan ongewijzigd. Dit is bijvoorbeeld denkbaar als het CROW haar richtlijnen actualiseert.

2. Toepassingskader

Het vaststellen van parkeernormen is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Het college is echter bevoegd om te besluiten over aanpassing van de parkeernormen, als het alleen de normen zelf betreft en de overige inhoud ongewijzigd blijft. Er zijn geen wettelijke normen voor het aantal aan te leggen auto- of fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen. Wel heeft CROW, het kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, richtlijnen opgesteld voor parkeernormen gebaseerd op onderzoek. Deze kencijfers zijn in de praktijk getoetst en landelijk geaccepteerd.

2.1 Basis parkeernorm

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

2.1.1 Plaats op de bandbreedte

De richtlijn van het CROW geeft voor de verschillende functies een bandbreedte aan, waarbij een minimum en maximum wordt aangegeven. Eerder werd in de parkeernormen voor de hele gemeente uit-

gegaan van het gemiddelde van de bandbreedte, omdat het autobezit in Leidschendam-Voorburg overeenkomt met het landelijke gemiddelde. Hierbij is de parkeernorm dus volgend aan het autobezit. In de Bouwsteen Mobiliteit en bereikbaarheid is die ambitie aangescherpt en wordt de mogelijkheid geboden op locaties waar alternatieve vervoersmogelijkheden uitdrukkelijk aanwezig zijn, een lagere parkeernorm toe te passen.

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

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

- Voor het centrumgebied hanteren we de onderkant van de bandbreedte;
- Voor het schilgebied hanteren we de onderkant van de bandbreedte;
- Voor het gebied 'rest bebouwde' kom hanteren we het gemiddelde van de bandbreedte;
- Voor het buitengebied hanteren we het gemiddelde van de bandbreedte.

2.1.2 Gebiedsindeling

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

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

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

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

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

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

De overgebleven groene gebieden, zoals Vlietland, de groene strook ten noorden van het spoor en het buitengebied van Stompwijk blijven behoren tot het buitengebied.

Kaarten van de gebiedsindeling en de aangrenzende Haagse gebiedsindeling zijn te vinden in bijlage 1 en 2.

2.2 Totstandkoming parkeereis

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

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

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

2.2.1 Dubbelgebruik

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

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

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

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

2.2.2 Sloop, nieuwbouw of transformatie

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

Voorwaarde hierbij is, dat de oude functie tot maximaal 5 jaar geleden nog in gebruik moet zijn geweest. Verder is belangrijk, dat de bestaande autoparkeercapaciteit behouden wordt. Als dat niet het geval is, dan moeten vervallen autoparkeerplaatsen vanzelfsprekend worden gecompenseerd.

3. Fietsparkeren

De fiets vervult een steeds belangrijkere rol in onze mobiliteitsbehoefte. De elektrische fiets is niet meer weg te denken uit ons straatbeeld, waardoor grotere afstanden met de fiets kunnen worden afgelegd. Ook is het met de opkomst van de elektrische bakfiets gemakkelijker om kinderen of goederen per fiets te vervoeren, in plaats van de auto.

In Leidschendam-Voorburg zien we deze ontwikkelingen als een belangrijke kans om een goede bereikbaarheid te behouden, zonder dat dat ten koste gaat van duurzaamheid en leefbaarheid. Daarom wordt, ook bij de parkeernormen, ingezet op het stimuleren van de fiets.



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

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

3.1 Fietsparkeernormen

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

Voor niet-woonfuncties worden de normen uit de CROW-richtlijn aangehouden (bijlage 5) waarbij vanwege de hoge ambities ten aanzien van de fiets de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden. Verder geldt dat de fietsparkeerplaatsen in principe altijd binnen de plangrenzen van de ontwikkeling moeten worden gerealiseerd. Dat kunnen overigens zowel openbaar toegankelijke fietsparkeerplaatsen zijn, voor bezoekers, maar ook 'besloten' fietsparkeerplaatsen (achter een hek of inpandig) voor werknemers.

De fiets moet, om het gebruik ervan zo aantrekkelijk mogelijk te maken, zo dichtbij mogelijk bij de bestemming geparkeerd kunnen worden. De te realiseren fietsparkeerplaatsen moeten vanzelfsprekend zo ontworpen te zijn, dat deze goed bruikbaar zijn. Zo moet de stalling goed toegankelijk, bij voorkeur

op de begane grond gelegen zijn en de plaatsen ruim genoeg om je fiets te kunnen stallen. Denk daarbij ook aan voldoende plaats voor buitenmodelfietsen, zoals bijvoorbeeld bakfietsen, fietsen met een krat of kinderzitje. De te realiseren fietsparkeerplaatsen moeten zoveel mogelijk voldoen aan de ontwerpeisen van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). In bijlage 6 zijn de belangrijkste eisen opgenomen, waar de fietsparkeervoorzieningen in ieder geval aan moeten voldoen.



Afbeelding 3.2 Een stalling moet voldoen aan toegankelijkheids- en kwaliteitseisen

4 Autoparkeren

Autoparkeernormen worden bepaald door de functie, grootte en ligging van een initiatief. Een overzicht van gehanteerde autoparkeernormen is te vinden in bijlage 7.

In bijlage 8 zijn de stappen te vinden hoe te komen tot de parkeereis. Belangrijk naast het aantal parkeerplaatsen is waar ze liggen, door wie ze gebruikt kunnen worden, wanneer ze gerealiseerd worden en de toegankelijkheid. In dit hoofdstuk staat hoe daaraan invulling gegeven moet worden. Ook komen bijzondere voertuigcategorieën en afwijkende normen voor specifieke functies en doelgroepen aan bod.

4.1 Nadere invulling autoparkeereis

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

4.1.1 Maximale loopafstanden

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

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

Afbeelding 4.1 Maximale loopafstanden

4.1.2 Instandhoudingsplicht parkeerplaatsen

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

4.1.3 Garages en opritten

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

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

Afbeelding 4.2 Berekeningsaantal garages en opritten

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

4.1.4 Bezoekersparkeren

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

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

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

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

Dit geldt overigens niet voor de categorie 'Serviceflat' in de overige gebieden, waar het bezoekersaandeel vaak hoog is (mantelzorgers). Verder geldt voor de categorie Kamerhuur, niet zelfstandig' een parkeer-norm inclusief bezoekers.

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

4.1.5 Afmetingen parkeervakken

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

4.2 Speciale doelgroepen en voertuigcategorieën

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

4.2.1 Gehandicaptenparkeren

Leidschendam-Voorburg wil een toegankelijke gemeente zijn. Dat betekent dat er bij nieuwe ontwikkelingen rekening wordt gehouden met voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten op korte afstand van de bestemming. In de parkeernormen wordt het minimum aantal aan te leggen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij ontwikkelingen vastgelegd. Bij alle functies, met uitzondering van de woonfunctie, moet 2% van het totaal aantal aan te leggen plaatsen aangelegd worden als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Bij gemengde ontwikkelingen, waarbij woningen gecombineerd zijn met andere functies, dient dat percentage over de totale parkeereis van de niet-woonfuncties te worden gerekend, los van de mogelijke reductie door dubbelgebruik. Eventueel kan met het oog op de openingstijden van de functies een tijdsduurbepanking op de gehandicaptenparkeerplaatsen worden toegepast.

Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is niet van toepassing op woonfuncties, omdat gehandicapten daar zo nodig in aanmerking kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Zo wordt in woongebieden alleen daar waar dat nodig is ruimte gereserveerd. Uitzondering vormen wooncomplexen voor senioren, waar vaak meer gehandicapte bezoekers komen. Hier kunnen om die reden ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd naast eventuele gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Hiervoor worden geen normen gesteld, maar er kan op basis van gebruik en behoefte worden bepaald hoeveel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij deze complexen nodig zijn.

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

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

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

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

4.2.2 Elektrische voertuigen

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

Realisatie van laadpunten op eigen terrein is een taak van de initiatiefnemer. Laadpunten in de openbare ruimte zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente.



Afbeelding 4.3 Leidschendam-Voorburg wil elektrisch rijden stimuleren

4.3 Parkeernorm specifieke functies

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

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

4.3.1 Jongerenwoningen

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

4.3.2 Flexwoningen , tijdelijke huisvesting

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

Gezien deze diversiteit moet altijd overleg met de gemeente worden gevoerd over de voor de gekozen doelgroep te hanteren parkeernorm.

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

4.3.3 Woon-zorgwoningen

Zorgwoningen komen in de CROW-richtlijn op verschillende plekken terug, namelijk in de categorie wonen en bij gezondheidszorg. Afhankelijk van de mate van zelfstandigheid wordt de parkeernorm voor deze woningen ingevuld.

Voor intramurale zorgwoningen (dagverzorging) wordt de in de CROW-richtlijn aangeduide categorie verpleeg-, verzorgingshuis aangehouden. Het autobezit is hier zeer beperkt. De te realiseren plaatsen zijn vooral voor bezoek en personeel.

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

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

4.3.4 Winkelgebieden

Evenals in de Nota Parkeernormen uit 2012 kiezen we ervoor om bij verschillende winkelgebieden aparte categorieën parkeernormen te hanteren, die aansluiten bij de winkelgebieden zoals opgenomen in de regionale structuurvisie detailhandel. In onderstaande tabel wordt aangegeven voor welke winkelgebieden welke norm uit de CROW-richtlijn gehanteerd wordt.

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

Afbeelding 4.4 Categorisering parkeernormen voor winkelgebieden

4.3.5 Wijk- en culturele centra

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

4.3.6 Basisscholen

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

5. Afwijken van de parkeereis

Bij elke ontwikkeling moet worden voldaan aan de parkeernormen. De parkeereis landt in de omgevingsvergunning. Er zijn echter gevallen waar dat om diverse redenen moeilijk haalbaar is. In dit hoofdstuk wordt beschreven onder welke voorwaarden maatwerk mogelijk is of door het college afgeweken kan worden van de parkeereis. Waar dit afwijkingen betreft wordt dit kenbaar gemaakt via de reguliere planproducten voor de ontwikkeling van bouwlocaties.

We informeren de raad altijd via diverse planproducten voor woningbouw, deze planproducten worden altijd aan de raad ter vaststelling voorgelegd (ruimtelijke kader, ontwikkelvisie, ontwikkelkader, kavelambitie) over parkeren. Hierin zal extra aandacht komen voor het mobiliteitsprofiel van een ontwikkeling in relatie tot het type ontwikkeling, de doelgroep en de locatie. Hierbij zal ook expliciet ingegaan worden op de volgende situaties:

- Afwijkingen van de parkeernorm waarvoor het college bevoegd is;
- Afwijkingen van de parkeernorm vanwege inzet van de mobiliteitscorrectie bij excellente fietsparkeervoorzieningen en/of deelmobiliteit binnen het schil- en het centrumgebied;
- Afwijking van de parkeernorm vanwege inzet van de nul-norm;

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

5.1 Mobiliteitscorrectie

In Leidschendam-Voorburg willen we initiatiefnemers stimuleren zich in te zetten voor maatregelen die de mobiliteitstransitie bevorderen en het gebruik van andere vervoerwijzen dan de privéauto, zoals deelmobiliteit, fiets of openbaar vervoer stimuleren. Met deze zogenaamde mobiliteitscorrectie is reductie op de autoparkeereis, mogelijk, met het uitgangspunt dat bewoners en bezoekers hierdoor minder afhankelijk worden van de auto, wat leidt tot een lager autogebruik en -bezit. De totale mobiliteitscorrectie kan opgeteld maximaal 30% van de autoparkeereis bedragen.



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

Bij het gecombineerd aanbieden van deelmobiliteit én excellente fietsvoorzieningen én een ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer is er een grens aan het beperkend effect op het privéautobezit. Er zijn altijd bewoners die ondanks de alternatieven voor de auto blijven kiezen, omdat zij ervan afhankelijk van zijn. Daarom is bij de start een schatting gemaakt, tot hoeveel reductie het aanbieden van alternatieven voor de privéauto maximaal zou kunnen leiden. Er is gekozen in eerste instantie te kiezen voor een voorzichtige schatting. Als dit te laag blijkt, kan het college in een later stadium een voorstel doen aan de raad, om de maximale mobiliteitscorrectie aan te passen.

5.1.1 Nabijheid openbaar vervoer

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

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

Abbeelding 5.2 Mobiliteitscorrectie vanwege nabijheid van hoogwaardige openbaar vervoer

5.1.2 Deelmobiliteit

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

“Om deelmobiliteit ook in de bestaande omgeving een impuls te geven, worden nieuwe aanbieders van deelmobiliteit en pilots met deelvervoer en hubs zoveel mogelijk gefaciliteerd. Ook zal meer worden ingezet op voorlichting en promotie en wordt regionaal samengewerkt.”

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

Er is onderscheid gemaakt op basis van 5 type gebieden. Voor deze 5 gebieden is een percentage vastgesteld dat kan worden gebruikt om af te wijken van de parkeereis, zonder toevoeging van deelmobiliteit: In het gebied rond intercitystation Laan van NOI is er de mogelijkheid om maximaal 25% af te wijken van de parkeerbalans.

Voor ontwikkelingen in de directe omgeving van de sprinterstations (Mariahoeve en Voorburg) en de randstadrailhaltes geldt een maximale afwijking van 20%. Voor de overige stedelijke gebieden geldt 15% of 10% afhankelijk van de aanwezigheid van gereguleerd parkeren (blauwe zone). Voor het landelijk gebied waar weinig competitief OV beschikbaar is, wordt deelmobiliteit slechts beperkt als onderbouwing

voor het verlagen van de parkeernorm gehanteerd. Sowieso geldt dat het toevoegen van deelmobiliteit moet aansluiten bij de doelgroep.

Gebied	Maximale mobiliteitscorrectie deelmobiliteit t.o.v. normale parkeereis
Nabije omgeving station Laan van NOI	25%
Nabije omgeving stations Mariahoeve/Voorburg/Randstadrail	20%
Overige gereguleerd gebied	15%
Overige stedelijk gebied (rest bebouwde kom)	10%
Landelijke gebieden (buitengebied)	5%

Afbeelding 5.3 Maximaal mobiliteitscorrectie door toepassing deelmobiliteit

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

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



Afbeelding 5.4 Toevoeging deelmobiliteit geeft mogelijkheid mobiliteitscorrectie

Om ervoor te zorgen dat deelauto's ook daadwerkelijk worden gebruikt, moet de ontwikkelaar aantonen een contract met een deelmobiliteitaanbieder voor in ieder geval 5 jaar af te sluiten. Binnen die periode moet gedurende 3 jaar het gebruik en de parkeerdruk in de omgeving worden gemonitord om daar zo nodig actie op te ondernemen en het gebruik bij bewoners te stimuleren of beter af te stemmen op de vraag. De ontwikkelaar kan deze taak overigens ook bij de deelmobiliteitaanbieder leggen. Verder is de gemeente zelf doorlopend actief met het geven van voorlichting en promotie op deelmobiliteit. Het succes hiervan is immers een gezamenlijk belang en daarmee een gedeelde verantwoordelijkheid.

Verder dient de ontwikkelaar gedurende de monitoringsperiode van 3 jaar regelmatig te rapporteren op het gebruik van de deelauto's. Hieruit wordt duidelijk wat de ontwikkelingen zijn op het deelmobiliteitsgebruik van de ontwikkeling en in hoeverre er aanvullende acties gewenst zijn, deze actie worden vanuit de ontwikkelaar geïnitieerd.

Tenslotte wordt een ruimtereservering in het plangebied of op maximaal 200 meter loopafstand als terugvaloptie gevraagd. Die kan op een later moment alsnog worden ingevuld met parkeerplaatsen als de deelmobiliteit na deze periode niet het gewenste effect heeft. Deze afspraken worden door het college in een overeenkomst met de ontwikkelaar vastgelegd.

5.1.3 Excellente fietsparkeervoorzieningen

De laatste mogelijkheid voor het toepassen van een mobiliteitscorrectie, is door realisatie van zogenaamde excellente fietsparkeervoorzieningen. Deze komen bovenop de basiseisen voor fietsparkeervoorzieningen, waar sowieso aan voldaan moet worden.

Bij excellente fietsparkeervoorzieningen kan gedacht worden aan een 'infietsbare', inpandige stalling op maaiveld, direct bij de ingang aan de voorzijde van het gebouw gesitueerd of een extra ruim opgezette stalling met volop daglichttoetreding met ruimte voor fietsreparaties en voorzieningen als perslucht of fietsgereedschap.

Het doen van deze extra inspanning voor fietsers, door het realiseren van bijzonder goede fietsparkeervoorzieningen leidt, afhankelijk van de aspecten waar de stalling buitengewoon op scoort, tot maximaal 15% reductie op de parkeereis.

Daarbij geldt dat aspecten ten aanzien van de toegankelijkheid (bijv. een 'infietsbare' stalling op maaiveld) van het hoogste belang zijn en daarom het meeste reductie opleveren (8%). Ruimtelijke aspecten (bijv. een lichte stalling met ruime plaatsen) volgen daarna en kunnen 5% reductie opleveren. Aanvullende faciliteiten (bijv. ruimte voor reparatie met fietsgereedschap) leveren tenslotte 2% reductie op.

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

Afbeelding 5.5 Overzicht mobiliteitscorrectie door excellente fietsparkeervoorzieningen per aspect

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



Afbeelding 5.6 Voorbeeld excellente fietsparkeervoorziening bij appartementengebouw in Delft

5.2 Vrijstellings- of afwijkingsmogelijkheden

Tenslotte zijn er mogelijkheden, waarbij het college vrijstelling kan verlenen of af kan wijken van de parkeereis. Daarbij gaat het allereerst om kleine ontwikkelingen met een zeer beperkte parkeerbehoefte. Verder kan onder voorwaarden door het college afgeweken worden van de eis om het parkeren binnen de begrenzing van het plan te realiseren.

5.2.1 Vrijstelling voor beperkte ontwikkelingen

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

5.2.2 Nul-norm

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

Deze afspraken worden door het college vastgelegd in het ontheffingenbeleid en de zogenaamde POET-lijst (Parkeren op eigen terrein). Deze oplossing betreft overigens altijd maatwerk en wordt in overleg met de initiatiefnemer nader uitgewerkt.

5.2.3 Benutting parkeerruimte omgeving

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

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

Daarnaast is het in uitzonderlijke gevallen mogelijk voor de invulling van de parkeereis gebruik te maken van onbenutte, openbare parkeerruimte in de omgeving. Dit geldt echter niet voor het bewonersdeel van woonfuncties, omdat die extra druk geeft op het doorgaans meest drukke moment. Verder mag dit alleen als het aantoonbaar onmogelijk is het plan zo aan te passen, dat de parkeereis wél binnen de plangrenzen ingevuld zou kunnen worden, noch dat het mogelijk is hiervoor in de omgeving parkeerruimte te huren of kopen. Tenslotte is het alleen toegestaan beschikbare, openbare parkeerplaatsen in de omgeving te benutten, als daarmee de parkeerdruk in de omgeving niet boven de 85% komt. De bewijslast daarvan ligt bij de initiatiefnemer, die dit aantoont op basis van onderzoek op voorwaarden van de gemeente op kosten van de initiatiefnemer. Hierbij mag de openbare ruimte tot maximaal 150 meter buiten het plangebied worden benut.

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

6. Juridisch kader

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

6.1 Inwerkingtreding

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

6.2 Overgangssituatie

Tot de vaststelling van de Nota Parkeernormen 2023 zijn de initiatieven door het college getoetst aan de Nota Parkeernormen uit 2012. Dat betekent dat voor initiatieven die al liepen rond de periode van de totstandkoming van de nieuwe parkeernormen de parkeereis op basis van de nota uit 2012 anders kan uitvallen dan op basis van deze Nota Parkeernormen.

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

Aanvragen om omgevingsvergunningen waar voorafgaand geen principebesluit op is ontvangen, worden door het college altijd getoetst aan de, op het moment van in procedure brengen van de vergunning geldende parkeernormen.

6.3 Hardheidsclausule

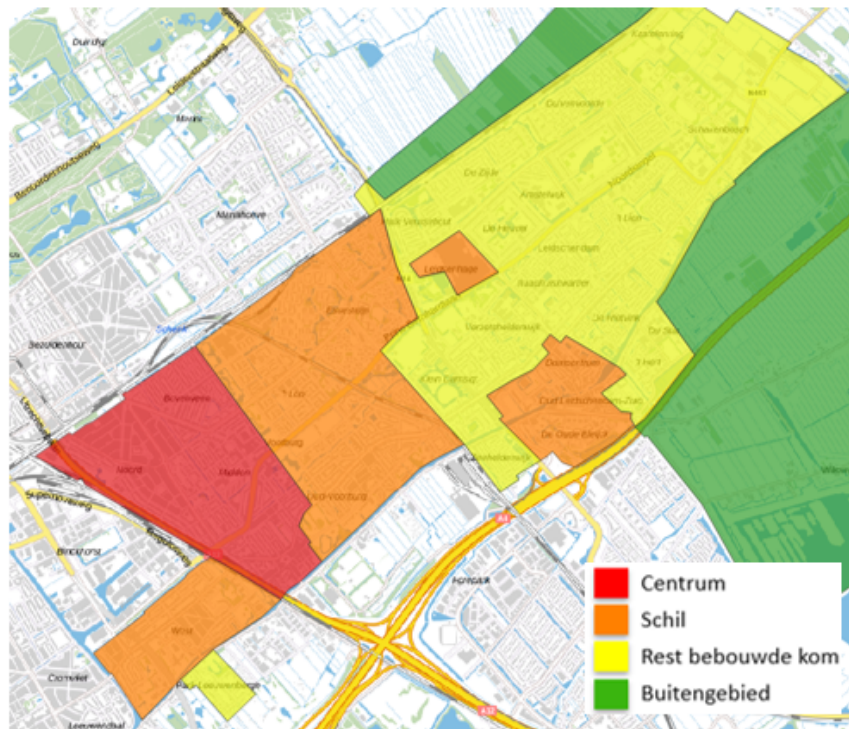
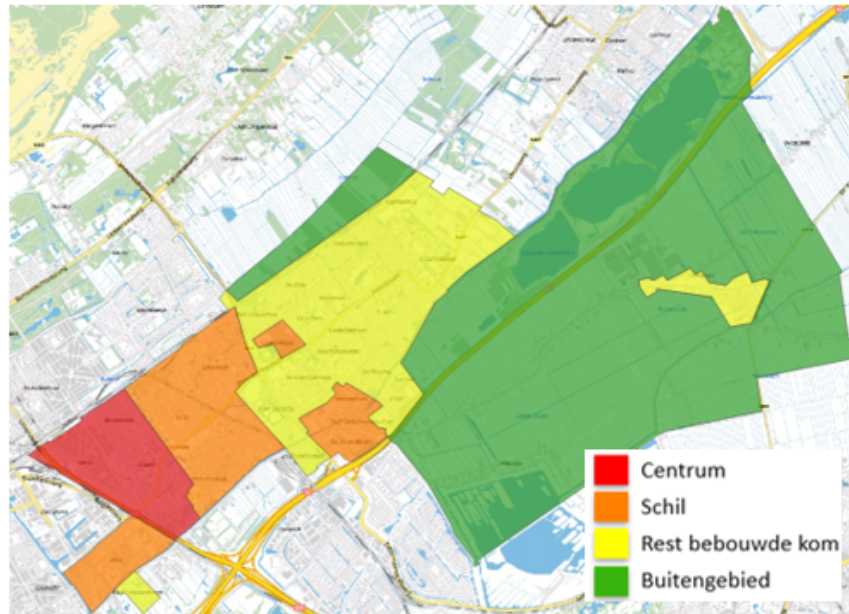
Het college kan afwijken van de Nota Parkeernormen als de strikte toepassing daarvan leidt tot bijzondere hardheid die niet door dringende redenen of noodzaak wordt gerechtvaardigd. Deze dringende reden of noodzaak moet worden aangetoond om van deze hardheidsclausule gebruik te kunnen maken.

6.4 Experimenteerruimte

Indien een ruimtereservering als terugvaloptie voor afspraken met de initiatiefnemer van de bouwlocatie over deelmobiliteit niet gerealiseerd kan worden, gaat het college samen met de ontwikkelaar(s) actief op zoek naar experimentele mogelijkheden om een negatief effect op de parkeerdruk te voorkomen dan wel te beperken.

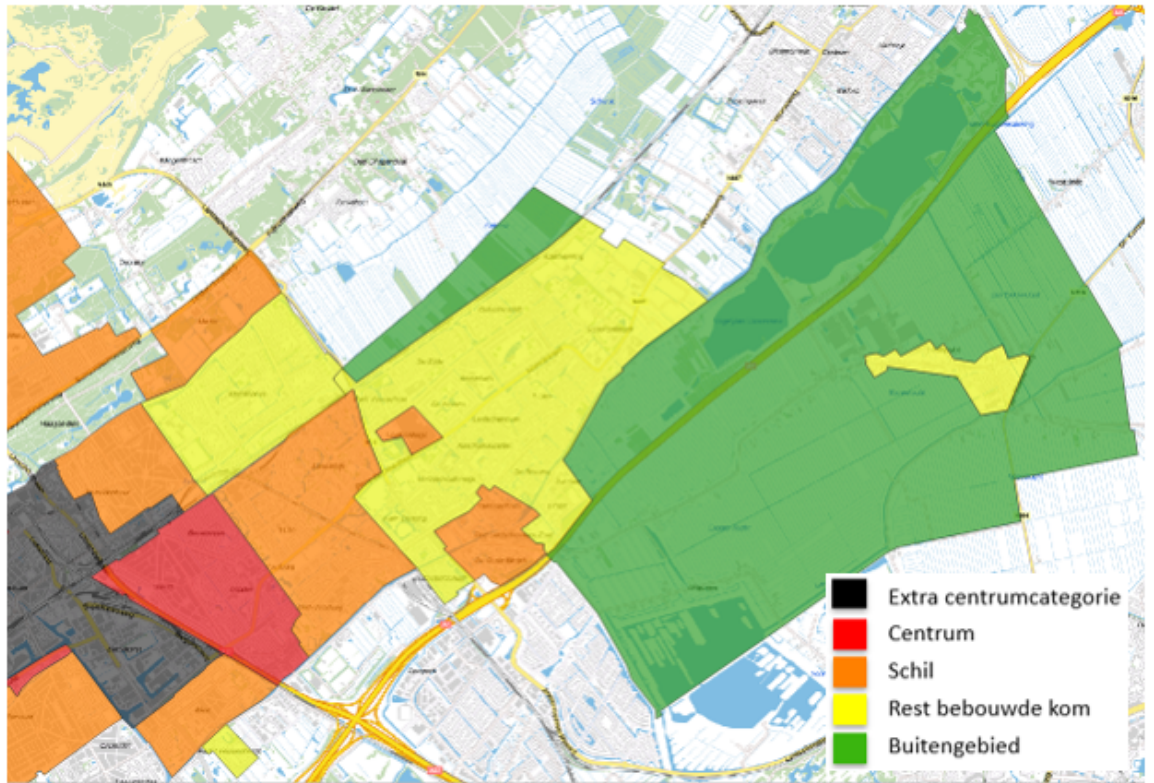
*Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Leidschendam-Voorburg van 26 september 2023
de griffier, de voorzitter,
R.G.R. Jeene, M.W. Vroom*

Bijlage 1 Gebiedsindeling

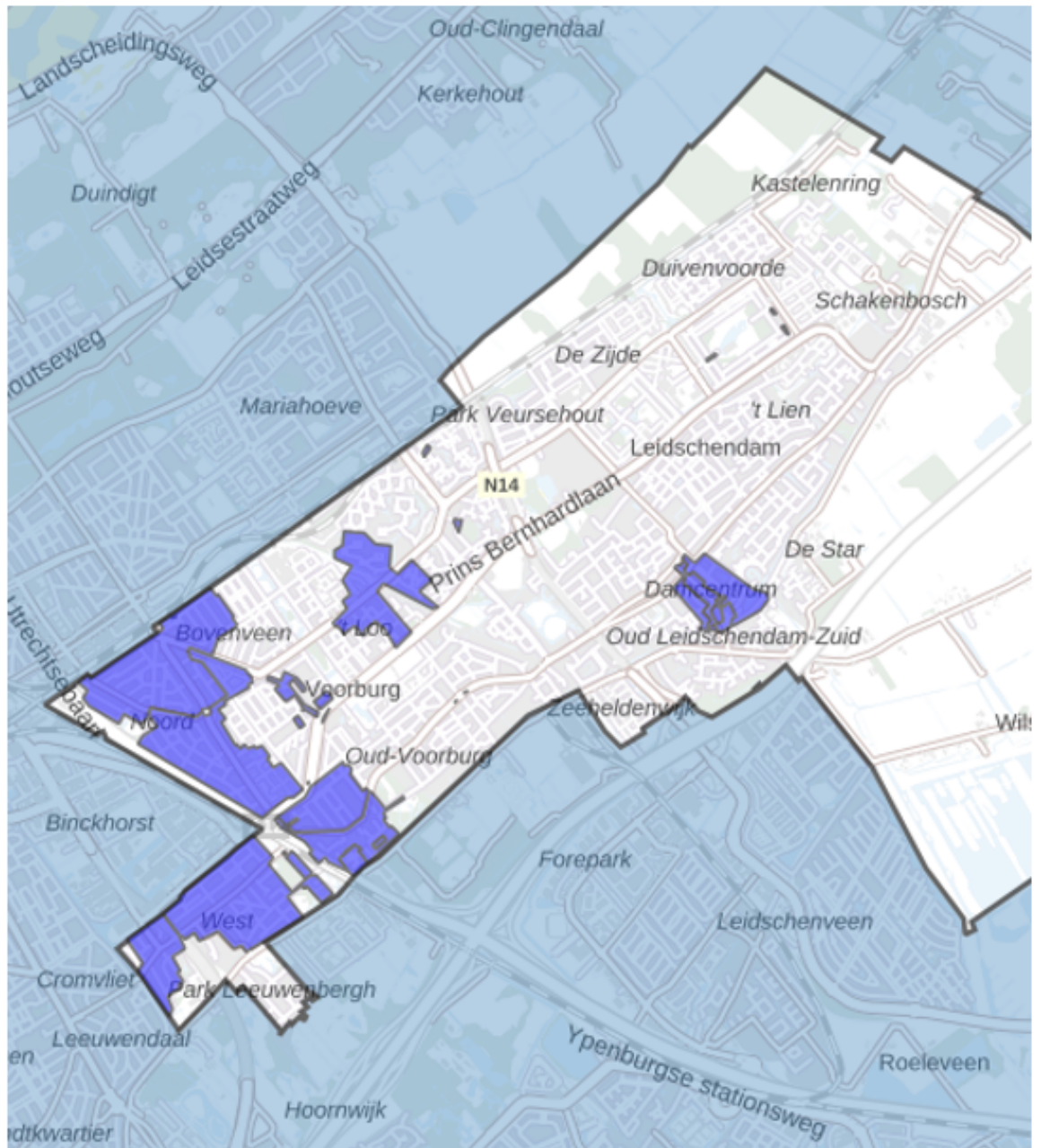


Gebiedsindeling Leidschendam-Voorburg (boven) en ingezoomd op kern Voorburg en Leidschendam (onder)

Bijlage 2 Gebiedsindeling gecombineerd met Den Haag



Bijlage 3 Gereguleerd gebied (blauwe zones)



Let op! Dit betreft de situatie zoals deze is op het moment van vaststelling van deze Nota Parkeernormen. Het gereguleerd gebied kan aan verandering onderhevig zijn. Voor de meest actuele kaart, verwijzen we u naar de website <https://lv.kaartviewer.nl/?BlauweZones>

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

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

Bijlage 5 Fietsparkeernormen

Voor de fietsparkeernorm worden de kencijfers uit de CROW-richtlijn gehanteerd (Leidraad Fietsparkeren, 2010). In Leidschendam-Voorburg wordt de bovenkant van de bandbreedte (max) gehanteerd.

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

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

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

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

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking

Fastfoodrestaurant	Centrum en schil Rest bebouwde kom Buitengebied	29 10 5	16-45 5-15 3-7	locatie	Terras meetellen
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	18 15	10-28 8-23	100 m ² bvo	Bv pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luxe)		4	2-7	100 m ² bvo	

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

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

Overstappen	Locatie	Kencijfer	Spreiding gemeenten (min-max)	Per	Opmerking
Busstation	Centrum en schil	42	23-61	halterende buslijn	

Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	0,5–1,3	autoparkeerplaats	
---------------	-------------------	-----	---------	-------------------	--

Woning	Kencijfer 1 *	Per	Opmerking	Kencijfer 2 *	Per
Rij- en vrijstaande woning	1	kamer	Bij voorkeur plus 1	5–6	woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	kamer	Minimaal 2 plekken	2–3	woning
Studentenhuis	1	kamer			

De tabel betreft alleen de fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5–1 per woning).
* Bij kencijfer 1 en 2 worden verschillende eenheden gehanteerd. Bij kencijfer 1 wordt per kamer en bij kencijfer 2 per woning gerekend. Als daar een verschillende eis uit voortkomt, moet de hoogste eis gehanteerd worden.

Bijlage 6 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Toegankelijkheid:

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

Kwaliteit:

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

Bijlage 7 Autoparkeernormen

Parkeernormen woonfuncties

Hieronder zijn de autoparkeernormen voor de woonfunctie weergegeven.

De grenswaarden voor koop- en huurwoningen zijn te vinden in bijlage 9.

Let op! In onderstaande tabellen wordt het bewoners- en bezoekersdeel van de parkeernorm apart weergegeven. Voor de totale parkeernorm moeten deze bij elkaar opgeteld worden. Het bezoekersdeel voor schil centrum is afhankelijk van de locatie (0,1 in gereguleerd gebied en 0,2 in het overige schil-gebied).

Bij de categorieën 'kamerverhuur, studenten (niet-zelfstandig)' en 'serviceflat' is de norm inclusief bezoekers.

Koophuis, vrijstaand

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	Bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,8	0,1	1,0	0,1 / 0,2 *	1,7	0,2	2	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	2	0,2	2,1	0,2

Opmerking

Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied (zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Koophuis, twee-onder-één-kap

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,7	0,1	0,9	0,1 / 0,2 *	1,6	0,2	1,8	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	1,9	0,2	1,9	0,2

Opmerking

Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied (zie 4.1.4 Bezoekersparkeren).

Koophuis, tussen/hoek

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,6	0,1	0,8	0,1 / 0,2 *	1,4	0,2	1,6	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	1,7	0,2	1,7	0,2

Opmerking

Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)

Koopappartement, duur

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel

Voorburg, Leidschendam	0,6	0,1	0,8	0,1 / 0,2 *	1,5	0,2	1,7	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	1,8	0,2	1,8	0,2
<i>Opmerking</i> Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)								

Koopappartement, midden

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,5	0,1	0,7	0,1 / 0,2 *	1,3	0,2	1,5	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	1,6	0,2	1,6	0,2
<i>Opmerking</i> Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)								

Koopappartement, goedkoop

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,4	0,1	0,5	0,1 / 0,2 *	1,0	0,2	1,2	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	1,3	0,2	1,3	0,2
<i>Opmerking</i> Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)								

Huurhuis, vrije sector

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,6	0,1	0,8	0,1 / 0,2 *	1,4	0,2	1,6	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	1,7	0,2	1,7	0,2
<i>Opmerking</i> Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)								

Huurhuis, sociale huur

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,4	0,1	0,5	0,1 / 0,2 *	1,0	0,2	1,2	0,2

Stompwijk	-	-	-	-	1,3	0,2	1,3	0,2
<i>Opmerking</i> Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)								

Huurappartement, duur

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,5	0,1	0,7	0,1 / 0,2 *	1,3	0,2	1,5	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	1,6	0,2	1,6	0,2
<i>Opmerking</i> Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)								

Huurappartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,2	0,1	0,3	0,1 / 0,2 *	0,8	0,2	1,0	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	1,1	0,2	1,1	0,2
<i>Opmerking</i> Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)								

Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel	bewoners deel	bezoekers deel
Voorburg, Leidschendam	0,2	0,1	0,2	0,1 / 0,2 *	0,35	0,2	0,4	0,2
Stompwijk	-	-	-	-	0,5	0,2	0,5	0,2
<i>Opmerking</i> Bezoekersdeel schil centrum: 0,1 per woning in gereguleerd gebied of 0,2 pp per woning in niet-gereguleerd gebied, zie 4.1.4 Bezoekersparkeren)								

Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,1	0,1	0,15	0,15
Stompwijk	-	-	0,25	0,25
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel				

Serviceflat

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	Norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,1	0,1	0,95	1,1
Stompwijk	-	-	1,2	1,2
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel Bezoekersaandeel in rest bebouwde kom en buitengebied: 0,3				

Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,4	0,4	0,55	0,6
Stompwijk	-	-	0,55	0,7
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel				

Parkeernormen overige functies

Hierna zijn de autoparkeernormen voor de overige functie weergegeven. Dat betreft winkelen, werken, sport, cultuur & ontspanning, horeca & recreatie, gezondheidszorg & sociale voorzieningen en onderwijs. **In de tabellen wordt de parkeernorm inclusief bezoekers weergegeven. Het bezoekerspercentage wordt apart vermeld.**

Parkeernormen winkelfuncties

Bouwcentrum

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	1,2	1,95	2,45
Stompwijk	-	-	2,35	2,45
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 87%.				

Tuincentrum

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	1,8	2,25	2,85
Stompwijk	-	-	2,65	2,85
<i>Opmerking</i> Inclusief buitenruimte. Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers 89%.				

Groencentrum

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	1,8	2,35	2,85
Stompwijk	-	-	2,65	2,85
<i>Opmerking</i> Inclusief buitenruimte. Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 89%.				

Bruin- en witgoed

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	2,3	3,8	6,15	9,25
Stompwijk	-	-	8,15	9,25
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 92%.				

Woonwarenhuis/ woonwinkel

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,6	1,0	1,35	1,95
Stompwijk	-	-	1,95	1,95
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 91%.				

Kringloopwinkel

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	0,6	1,35	2,25
Stompwijk	-	-	1,95	2,25
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 89%.				

Meubelboulevard / woonboulevard

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	1,2	1,75	n.v.t.
Stompwijk	-	-	2,45	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 93%.				

Winkelboulevard

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	2,5	3,15	n.v.t.
Stompwijk	-	-	4,45	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 94%.				

Outletcentrum

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	6,6	8,3	10,4
Stompwijk	-	-	10,4	10,4
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 94%.				

Buurtsupermarkt

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,4	1,0	2,6	n.v.t.
Stompwijk	-	-	4,3	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 89%.				

Fullservice-supermarkt

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,5	2,2	4,15	n.v.t.
Stompwijk	-	-	6,15	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 93%.				

Grote supermarkt (XL)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	4,1	4,8	6,6	n.v.t.
Stompwijk	-	-	8,8	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 84%.				

Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	3,9	5,05	n.v.t.
Stompwijk	-	-	6,75	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 80%.				

Groothandel algemeen

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	4,4	5,5	n.v.t.
Stompwijk	-	-	7,4	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 80%.				

Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum (50.000 – 100.000 inwoners)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	2,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

Stompwijk	-	-	n.v.t.	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 92%.				

Buurt- en dorpscentrum

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	1,8	3,4	n.v.t.
Stompwijk	-	-	4,1	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 72%.				

Wijkcentrum (klein)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	2,3	4,1	n.v.t.
Stompwijk	-	-	5,0	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 76%.				

Wijkcentrum (gemiddeld)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	2,9	4,6	n.v.t.
Stompwijk	-	-	5,6	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 79%.				

Wijkcentrum (groot)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	3,3	5,1	n.v.t.
Stompwijk	-	-	6,2	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 81%.				

Stadsdeelcentrum

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	3,7	5,7	n.v.t.
Stompwijk	-	-	6,9	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 85%.				

Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
----------------------------	---------	---------------	-------------------	--------------

	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,15	0,15	0,195	n.v.t.
Stompwijk	-	-	0,23	n.v.t.

*Opmerking*Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht genomen worden. 1 m¹ kraam = 6 m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan 1,0 pp per standhouder). Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 85%.

Parkeernormen werkfuncties Kantoor (zonder baliefunctie)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,6	0,9	1,15	2,55
Stompwijk	-	-	2,55	2,55

*Opmerking*Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 5%.

Commerciële dienstverlening

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,9	1,1	1,65	3,55
Stompwijk	-	-	3,55	3,55

*Opmerking*Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 20%.

Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,0	1,3	1,85	2,35
Stompwijk	-	-	2,35	2,35

*Opmerking*Norm is exclusief vrachtwagenparkeren en inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 5%.

Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,3	0,5	1,7	1,05
Stompwijk	-	-	1,05	1,05

*Opmerking*Norm is exclusief vrachtwagenparkeren en inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 5%.

Bedrijfsverzamelgebouw

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)

Voorburg, Leidschendam	0,6	0,9	1,35	1,95
Stompwijk	-	-	1,95	1,95
<i>Opmerking</i> Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en -intensieve bedrijven. Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel.				

Parkeernormen sport, cultuur & ontspanning Bowlingcentrum

Per bowlingbaan	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,7	1,2	2,2	2,8
Stompwijk	-	-	2,8	2,8
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 89%.				

Biljart- snookercentrum

Per tafel	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,4	0,6	1,05	1,75
Stompwijk	-	-	1,35	1,75
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 87%.				

Fitnessstudio / sportschool

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,6	2,1	3,7	6,5
Stompwijk	-	-	4,8	6,5
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 87%.				

Fitnesscentrum

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,8	2,9	4,8	7,4
Stompwijk	-	-	6,3	7,4
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 90%.				

Dansstudio

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,7	2,5	4,2	7,4
Stompwijk	-	-	5,5	7,4
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 93%.				

Golfbaan (18 holes)

Per 18 holes (60 ha)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	n.v.t.	90,1	118,3
Stompwijk	-	-	96,0	118,3

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 98%.
Een 18 holes golfbaan is gemiddeld 60 - 70 ha groot.

Golfoefencentrum (pitch en putt)

Per centrum	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	n.v.t.	46,1	56,2
Stompwijk	-	-	51,1	56,2

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 93%.
Uitgaande van een omvang van circa 6 ha.

Sporthal

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,2	1,8	2,65	3,45
Stompwijk	-	-	2,85	3,45

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 96%.
Let op, bij grotere aantallen bezoekers zijn kencijfers te laag.

Sportzaal

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,8	1,6	2,65	3,55
Stompwijk	-	-	2,85	3,55

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 94%.
Let op, bij grotere aantallen bezoekers zijn kencijfers te laag.

Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,9	1,1	1,65	2,05
Stompwijk	-	-	1,85	2,05

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 98%.

Kunstijsbaan (400 meter)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)

Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	1,8	2,35	2,75
Stompwijk	-	-	2,55	2,75
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 98%.				

Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,4	1,2	4,4	5,1
Stompwijk	-	-	4,7	5,1
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 97%.				

Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,0	1,8	5,3	6,1
Stompwijk	-	-	5,6	6,1
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 98%.				

Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	2,2	3,1	5,5	6,4
Stompwijk	-	-	5,9	6,4
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 98%.				

Tennishal

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,2	0,3	0,4	0,5
Stompwijk	-	-	0,5	0,5
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 87%.				

Squashhal

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,4	2,2	2,6	3,2
Stompwijk	-	-	2,7	3,2
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 84%.				

Zwembad (overdekt)

Per 100 m ² bassin	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	8,8	10,6	13,3
Stompwijk	-	-	11,5	13,3

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%.
Parkeercijfers combinatie overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van norm overdekt per 100 m² bassin en norm open lucht per 100 m² bassin.

Zwembad (open lucht)

Per 100 m ² bassin	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	8,0	11,5	15,8
Stompwijk	-	-	12,9	15,8

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%.
Parkeercijfers combinatie overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van norm overdekt per 100 m² bassin en norm open lucht per 100 m² bassin.

Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	n.v.t.	8,8	10,3
Stompwijk	-	-	9,3	10,3

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%.

Sauna, hammam

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,6	3,3	5,5	7,3
Stompwijk	-	-	6,7	7,3

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%.

Bibliotheek

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,1	0,4	0,85	1,35
Stompwijk	-	-	1,15	1,35

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 97%.

Bioscoop

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)

Voorburg, Leidschendam	1,6	5,5	9,1	13,7
Stompwijk	-	-	11,2	13,7
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 94%. 1 zitplaats is ca 3 m ² bvo. Bij bioscopen moet rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). Norm betreft drukste voorstelling op drukste dag van drukste maand.				

Filmtheater / filmhuis

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,0	3,0	6,0	9,9
Stompwijk	-	-	7,9	9,9
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 97%. 1 zitplaats is ca 3 m ² bvo. Bij filmhuizen moet rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%). Norm betreft drukste voorstelling op drukste dag van drukste maand.				

Theater / schouwburg

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	5,2	5,7	8,9	12,0
Stompwijk	-	-	9,8	12,0
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 87%. 100 zitplaatsen is 300 m ² bvo				

Musicaltheater

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	2,1	2,5	3,5	5,1
Stompwijk	-	-	4,0	5,1
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 86%. 100 zitplaatsen is 840 m ² bvo				

Casino

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	4,8	5,2	6,1	8,0
Stompwijk	-	-	6,5	8,0
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 86%.				

Volkstuin

Per 10 tuinen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	0,9	1,15	1,45
Stompwijk	-	-	1,35	1,45

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 100%.

Attractiepark / pretpark

Per ha netto terrein	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	n.v.t.	8	8
Stompwijk	-	-	8	8

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.

Dierenpark

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	4,0	4,0	8,0	8,0
Stompwijk	-	-	8,0	8,0

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.

Jachthaven

Per ligplaats	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,5	0,5	0,6	0,6
Stompwijk	-	-	0,6	0,6

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.

Manege (paardenhouderij)

Per box	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4
Stompwijk	-	-	n.v.t.	0,4

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 90%. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.

Museum

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,3	0,5	0,95	n.v.t.
Stompwijk	-	-	1,1	n.v.t.

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 95%. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.

Stadion

Per zitplaats	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,04	0,04	0,12	n.v.t.
Stompwijk	-	-	0,12	n.v.t.

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.

Sportveld

Per ha netto terrein	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	13,0	13,0	20,0	20,0
Stompwijk	-	-	20,0	20,0

Opmerking Norm is exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten en inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 95%. Bij toepassing van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.

Parkeernormen horeca & recreatie Camping (kampeerterrein)

Per standplaats	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2
Stompwijk	-	-	n.v.t.	1,2

Opmerking Norm is exclusief 10% voor gasten van bezoekers en inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 90%.

Bungalowpark (huisjescomplex)

Per bungalow	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1
Stompwijk	-	-	1,7	2,1

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 91%.

1 * Hotel

Per 10 kamers	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,3	0,7	2,3	4,5
Stompwijk	-	-	2,5	4,5

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 77%.

2 * Hotel

Per 10 kamers	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)

Voorburg, Leidschendam	1,1	1,9	3,85	6,25
Stompwijk	-	-	4,25	6,25
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 80%.				

3 * Hotel

Per 10 kamers	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,5	2,6	4,7	6,8
Stompwijk	-	-	5,2	6,8
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 77%.				

4 * Hotel

Per 10 kamers	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	2,7	5,4	6,8	9,0
Stompwijk	-	-	7,5	9,0
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 73%.				

5 * Hotel

Per 10 kamers	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	4,2	6,8	10,1	12,6
Stompwijk	-	-	11,0	12,6
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 65%.				

Discotheek

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,6	5,2	10,7	20,8
Stompwijk	-	-	20,8	20,8
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%.				

Café / bar / cafetaria

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	4,0	4,0	6,0	n.v.t.
Stompwijk	-	-	7,0	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 90%. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.				

Restaurant

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	8,0	8,0	13,0	n.v.t.
Stompwijk	-	-	15,0	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 80%. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.				

Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	3,0	4,0	7,5	n.v.t.
Stompwijk	-	-	8,5	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.				

Parkeernormen gezondheidszorg en sociale voorzieningen Huisartsenpraktijk

Per behandelkamer	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,4	1,7	2,35	3,25
Stompwijk	-	-	3,25	3,25
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 57%.				

Fysiotherapiepraktijk (-centrum)

Per behandelkamer	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,7	0,9	1,35	1,95
Stompwijk	-	-	1,95	1,95
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 57%.				

Consultatiebureau

Per behandelkamer	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,8	1,0	1,45	2,15
Stompwijk	-	-	2,15	2,15
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 50%.				

Gezondheidscentrum

Per behandelkamer	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)

Voorburg, Leidschendam	1,0	1,2	1,75	2,45
Stompwijk	-	-	2,45	2,45
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 55%.				

Consultatiebureau voor ouderen

Per behandelkamer	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,1	1,	1,9	2,2
Stompwijk	-	-	2,0	2,2
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 67%.				

Tandartsenpraktijk (-centrum)

Per behandelkamer	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,1	1,4	1,95	2,65
Stompwijk	-	-	2,55	2,65
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 47%.				

Apotheek

Per apotheek	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,8	2,3	2,95	n.v.t.
Stompwijk	-	-	3,35	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 45%.				

Ziekenhuis

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,1	1,2	1,5	2,0
Stompwijk	-	-	1,9	2,0
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 29%. Let op: de weergegeven normen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende uitgangspunten: <ul style="list-style-type: none"> . bezoekers van klinische patiënten 0,5 pp per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 pp per bed bij gespreide bezoektijden. . Dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 pp per bed respectievelijk plaats . Medewerkers: 0,25 pp per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats. 				

Crematorium

Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied

	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1
Stompwijk	-	-	30,1	30,1

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 99%.

Begraafplaats

Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6
Stompwijk	-	-	31,6	31,6

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 97%.

Penitentiare inrichting

Per 10 cellen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	1,4	1,9	3,25	3,65
Stompwijk	-	-	3,25	3,65

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 37%.

Religiegebouw

Per zitplaats	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm	norm	norm	norm
Voorburg, Leidschendam	0,1	0,1	0,15	n.v.t.
Stompwijk	-	-	0,15	n.v.t.

Opmerking Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen. Gebouwen met een sterke regionale functie hebben vaak beduidend meer capaciteit nodig dan gebouwen met een zeer lokale functie

Verpleeg- en verzorgtehuis

Per wooneenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	0,5	0,5	0,6	n.v.t.
Stompwijk	-	-	0,6	n.v.t.

Opmerking Norm is inclusief parkeren personeel en bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 60%. Bij het toepassen van de norm moet een forse marge in acht worden genomen.

Parkeernormen onderwijsfuncties Kinderdagverblijf (crèche)

Per 100 m ² BVO	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm	norm	norm	norm
Voorburg, Leidschendam	0,7	0,9	1,1	1,5
Stompwijk	-	-	1,4	1,5

Opmerking
Norm is exclusief kiss & ride. Aandeel bezoekers is 0%.

Basisschool

Per leslokaal	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm	norm	norm	norm
Voorburg, Leidschendam	0,5	0,5	0,75	0,75
Stompwijk	-	-	0,75	0,75

Opmerking
Norm is exclusief kiss & ride.

Middelbare school

Per 100 leerlingen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	Norm (incl. bezoekers)	Norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	Norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	2,0	2,6	3,9	4,9
Stompwijk	-	-	4,9	4,9

Opmerking
Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 11%. Bezoekers zijn leerlingen.

ROC

Per 100 leerlingen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	2,8	3,3	4,7	5,9
Stompwijk	-	-	5,9	5,9

Opmerking
Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 7%. Bezoekers zijn leerlingen.

Hogeschool

Per 100 studenten	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	5,5	6,1	8,6	10,9
Stompwijk	-	-	10,9	10,9

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 72%. Bezoekers zijn studenten.

Universiteit

Per 100 studenten	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	8,6	10,2	13,3	16,8
Stompwijk	-	-	16,8	16,8

Opmerking Norm is inclusief bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 48%. Bezoekers zijn studenten.

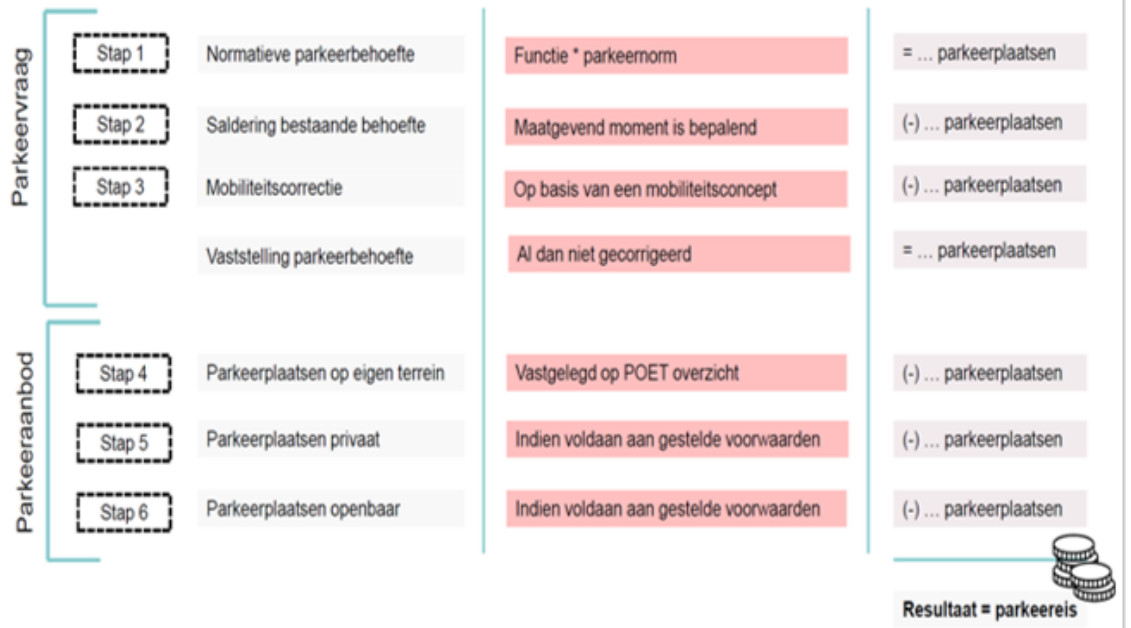
Avondonderwijs

Per 10 studenten	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
------------------	---------	---------------	-------------------	--------------



	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)	norm (incl. bezoekers)
Voorburg, Leidschendam	2,6	3,5	5,4	10,5
Stompwijk	-	-	6,9	10,5
<i>Opmerking</i> Norm is <u>inclusief</u> bezoekersdeel. Aandeel bezoekers is 95%. Bezoekers zijn studenten.				

Bijlage 8 Stappenplan parkeereis



Bijlage 9 Grensbedragen huur- en koopwoningen Huurwoningen 2023

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

Koopwoningen 2023

Categorie	Toelichting	Prijs
Goedkope koop	Dit betreft woningen in de categorieën goedkope koop (tot €218.000) en betaalbare koop (tot € 355.000)	≤ € 355.000
Middeldure koop	Meersgezinswoningen maximale grens voor Nationale Hypotheek Garantie (NHG) bedraagt € 405.000)	€ 355.000 - € 405.000
	Eengezinswoningen De maximale grens voor Nationale Hypotheek Garantie (NHG) bedraagt € 405.000	€ 355.000 - € 405.000
Dure koop	Meersgezinswoningen	€ 405.000 - € 589.500
	Eengezinswoningen	€ 405.000 - € 589.500
Extra dure koop		€ 589.500 - € 1.013.000
Top koop		≥ € 1.013.000

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