

Nota Parkeerbeleid Voorschoten 2024

De raad van de gemeente Voorschoten;

Gelet op Artikel 108 lid 1 van de Gemeentewet, artikel 4:81 van de Algemene Wet Bestuursrecht, in samenhang met artikel 1.3 van de Omgevingswet en de kaders die gevormd worden door de Wegenverkeerswet 1994 en de Wegenwet.

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van dinsdag 14 mei 2024.

besluit:

De nota Parkeerbeleid Voorschoten 2024 vast te stellen.

Voorwoord

Het bezit en gebruik van fietsen en auto's groeit nog steeds verder. Dit geldt voor heel Nederland, maar zeker ook voor Voorschoten. Helaas groeit de ruimte die we hebben in onze straten niet. Rijdende en stilstaande auto's bepalen voor een deel hoe onze openbare ruimte eruitziet. Om de gemeente Voorschoten leefbaar te houden moeten we kritisch kijken naar de wijze waarop we het parkeren in onze prachtige gemeente het beste kunnen vormgeven. Dit doen we door nieuw parkeerbeleid op te stellen. Hierbij speelt de vraag hoe we allerlei belangen op een evenwichtige manier meewegen een belangrijke rol. Die belangen zijn afhankelijk van de rol die iemand vervult: voor een bewoner, winkelier, bezoeker, ondernemer of werknemer heeft een parkeerplek steeds een andere functie. Omdat de ruimte schaars is moeten we soms lastige keuzes maken. We kunnen die ruimte immers maar één keer gebruiken. Op veel locaties passen er geen extra auto's meer bij. We gaan ook in op ontwikkelingen in het kader van duurzaamheid, bijvoorbeeld de keuzes ten aanzien van laadpalen.

Voorschoten voert een zelfstandig parkeerbeleid. Niettemin moeten we ons realiseren dat de keuzes die de ons omringende gemeenten maken, van invloed kunnen zijn op het parkeergedrag in onze gemeente.

Parkeerbeleid gaat overigens niet alleen over fietsen en auto's, maar juist ook over mensen en hun leefomgeving. Ik ben ervan overtuigd dat we met dit nieuwe parkeerbeleid meer duidelijkheid geven en een belangrijke bijdrage leveren aan een prettige leefomgeving voor alle inwoners, ondernemers en bezoekers in de gemeente Voorschoten. Ik wens u veel leefplezier in Voorschoten en leesplezier met dit beleidsstuk.

Hubert Schokker, wethouder Mobiliteit Voorschoten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Voorschoten had geen vastgesteld parkeerbeleid, behoudens elektrisch laden, geen beleidsvisie op het thema parkeren. Er werd verwezen naar landelijke richtlijnen voor het parkeerbeleid en de parkeernormen. Na vaststelling vormt deze nota het beleid voor parkeren in Voorschoten. Met dit beleid spelen we adequaat in op parkeervraagstukken in relatie tot het gebruik van de openbare ruimte en kijken we verder om ook voorbereid te zijn op wat op ons afkomt. Parkeerbeleid, voor het parkeren van fietsen en auto's, is een middel om andere gemeentelijke ambities voor een betere en duurzame openbare ruimte, verkeersveiligheid, leefomgeving en een grotere economische vitaliteit mogelijk te maken. Met dit parkeerbeleid biedt Voorschoten heldere uitgangspunten voor ontwikkelingen en bij afwegingen in de bestaande openbare ruimte.

1.2 Participatie

Bij het opstellen van het parkeerbeleid is op twee manieren invulling gegeven aan de participatieopgave. Er is een peiling gehouden onder de inwoners van, werkenden in en bezoekers van de gemeente Voorschoten en er is een themasessie met de gemeenteraad geweest.

Peiling

Op 24 november 2023 is een peiling over het parkeerbeleid gestart. Met een aantal stellingen hebben wij onze inwoners, werkenden en bezoekers gevraagd naar hun mening en ideeën over parkeren in Voorschoten. Een maand lang konden mensen reageren. De peiling was zowel digitaal (via een website) in te vullen als op papier (op het gemeentehuis). In totaal zijn er 957 reacties binnengekomen. De resul-

taten zijn gedeeld met de gemeenteraad en verwerkt in het parkeerbeleid (zie hoofdstuk 2). De resultaten zijn te vinden in bijlage 1.

Themasessie gemeenteraad

Met de gemeenteraad is op 31 januari 2024 een themasessie gehouden. Daarin zijn raadsleden met een aantal stellingen gevraagd naar hun mening en ideeën over parkeren. Tijdens de sessie zijn de resultaten van de peiling getoond en besproken. Op basis van het gesprek dat heeft plaatsgevonden tijdens de sessie is hoofdstuk 3 aangevuld. Vervolgens zijn de resultaten van de peiling ook openbaar gemaakt via de gemeentelijke website¹.

1.3 Leeswijzer

In dit parkeerbeleid is vastgelegd hoe we in Voorschoten omgaan met fiets- en autoparkeren. De opbouw is als volgt. De kaders en ontwikkelingen komen aanbod in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten voor het parkeerbeleid beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 geschetst hoe het parkeren in zowel de bestaande als in de nieuwe situatie wordt beoordeeld. Hoofdstuk 5 beschrijft de overige aandachtspunten die meegenomen zijn in het parkeerbeleid. In de bijlagen zijn aanvullend achtergrondinformatie, werkwijzen en normen opgenomen.

2 Kaders en ontwikkelingen

2.1 Kaders

Parkeerbeleid staat niet op zichzelf en wordt niet alleen ingegeven door de lokale situatie. Het moet passen in de vigerende wet- en regelgeving van het Rijk en bij het beleid van de provincie en de regio. Daarnaast is het van belang om rekening te houden met verwachte toekomstige trends en ontwikkelingen.

2.1.1 Wetgeving

Een integrale beschouwing van een goede fysieke leefomgeving is vanuit de Omgevingswet verplicht (artikel 1.3 Omgevingswet²). De Omgevingswet (ingegaan per 1-1-2024) leidt tot verandering van procedures rondom ruimtelijke ontwikkelingen, maar heeft geen inhoudelijke gevolgen voor parkeerbeleid en de parkeernormen.

Naast de Omgevingswet zijn voor het parkeren van voertuigen twee wetten van belang, namelijk de Wegenwet (1930) en de Wegenverkeerswet (1994). In de Wegenwet (WW) wordt de wetgeving omschreven die gaat over het eigendom en beheer, kortom: over de openbaarheid van een weg. De Wegenverkeerswet (WVW) gaat over het gebruik van de weg. In de WVW zijn onder andere regels opgenomen over ontheffingen, handhaving, voertuigen, parkeerschijfzones en verkeersgedrag. De parkeersituatie moet te allen tijde te voldoen aan deze wettelijke kaders.

2.1.2 Landelijk en regionaal beleid

Op landelijk en regionaal niveau is beleid opgesteld waarbinnen het gemeentelijk parkeerbeleid moet passen:

- De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het integrale beleid voor de fysieke leefomgeving voor 2030 en verder. De NOVI wordt hiermee ook kaderstellend voor de ruimtelijke ordening. Hierin zijn onder andere de volgende belangen benoemd die gericht zijn op mobiliteit:
 - o waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
 - o in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
- In de NOVEX (Nationale Omgevingsvisie Extra) wordt de samenhang in beleid bewaakt. Er zijn zestien NOVEX-gebieden aangewezen waar grote ruimtelijke transitie vragen om een apart ontwikkelperspectief. Voorschoten heeft te maken met het gebied 'Zuidelijke Randstad'. Hierin is de opgave om tot 2040 circa 170.000 woningen te bouwen in 8 gemeenten langs de 'Oude Lijn' (de spoorlijn Leiden-Dordrecht).
- Het Omgevingsbeleid van de Provincie Zuid-Holland bestaat uit de Omgevingsvisie, het Omgevingsprogramma en de Omgevingsverordening. Het omgevingsbeleid omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. De regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen in de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening. Hierin wordt benoemd welke parkeernorm gehanteerd moet worden in stationsomgevingen en bij sociale huurwoningen. Een afwijking hierop is mogelijk door dit vastgestelde parkeerbeleid.

¹) <https://www.voorschoten.nl/resultaten-enquete-parkeerbeleid>

²) Deze wet is, met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht op het in onderlinge samenhang: bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit, ook vanwege de intrinsieke waarde van de natuur, en doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.

- Daarnaast heeft de Provincie Zuid-Holland de handreiking Transit Oriented Development (TOD) opgesteld die helpt om op een andere manier te kijken naar het bouwen van buurten en inrichting van de stad. De gemeentelijke parkeernormen hebben namelijk effect op de haalbaarheid en betaalbaarheid van de woningbouw in steden. In de visie van deze handreiking is de auto niet meer het belangrijkste vervoer, maar staat de inrichting van het openbaar vervoer, lopen en fietsen centraal. In het voorliggende parkeerbeleid houden wij hier rekening mee door andere parkeernormen te hanteren voor ontwikkelingen rondom de stationslocaties.
- In de "Regionale agenda omgevingsvisie 2040" voor het Hart van Holland beschrijven de gemeenten Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude hun ambities en hun gezamenlijke koers voor ontwikkeling van de leefomgeving op hun grondgebied. De omgevingsvisie zorgt ervoor dat de ruimtelijke ontwikkeling in de regio richting 2040 beter op elkaar afgestemd wordt. Dit is belangrijk voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- De Regionale Strategie Mobiliteit van Holland Rijnland vormt samen met onder meer de Regionale Omgevingsagenda en de Regionale Energiestrategie een belangrijk instrument om samen strategische keuzes voor de toekomst te kunnen maken. De strategie beschrijft de route waarmee we als gezamenlijke gemeenten de mobiliteitsopgave in de regio willen realiseren. Daarbij kiest de regio uitdrukkelijk voor duurzame mobiliteit, hebben we aandacht voor sociale inclusiviteit en het aanpakken van bestaande knelpunten in de bereikbaarheid van onze regio.
- Ook omliggende gemeenten hebben verschillende beleidsplannen die van invloed zijn. Zo heeft de gemeente Leiden de mobiliteitsnota 2020-2030 en parkeervisie 2020-2030 inclusief beleidsregels parkeernormen 2020. Leiden heeft parkeerregulering in vorm van betaald parkeren. De bebouwing van Leiden grenst direct aan het dorp Voorschoten, het betaald parkeren kan zorgen voor een 'waterbedeffect'.

2.1.3 Gemeentelijk beleid

Op gemeentelijk niveau hebben we beleid opgesteld waarbinnen het gemeentelijk parkeerbeleid moet passen:

- Het Verkeersplan 2017 beschrijft de 'Visie op een veilig, leefbaar en bereikbaar Voorschoten' om een ideale woon- en leefomgeving te behouden. Het parkeerbeleid moet aansluiten bij de doelen: verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.
- De Ontwikkelvisie Centrum geeft de ruimtelijke kaders voor de ontwikkeling van het centrum binnen nu en 15 jaar. Door de samenhang van de ontwikkelingen in het centrum te bevorderen wordt een bijdrage geleverd aan de duidelijkheid, vitaliteit en toekomstbestendigheid van het centrum en daarmee aan geheel Voorschoten. In de Ontwikkelvisie Centrum wordt ook aandacht besteed aan parkeren voor zowel de fiets als auto om zo een hogere kwaliteitsbeleving van het centrum te behouden.
- De gemeente Voorschoten is verantwoordelijk voor de openbare ruimte. Omdat we deze ruimte schoon, intact en veilig willen houden, beschikken wij over de Leidraad Openbare Ruimte (LIOR). Hierin staan ontwerp- en gebruikseisen voor parkeerplaatsen, gehandicapten parkeerplaatsen, laad- en losplaatsen. Deze eisen blijven van toepassing.
- In de structuurvisie Voorschoten 2025 "Groen, veilig en betrokken" wordt op hoofdlijnen de ruimtelijke visie voor Voorschoten geschetst. Deze visie bevat 10 richtinggevende uitgangspunten, waar het parkeerbeleid aan moet voldoen. Op dit moment zijn we bezig met het opstellen van de Omgevingsvisie voor Voorschoten. Mobiliteit is hierin een aspecten die daarin meegenomen wordt. Deze visie wordt vervolgens uitgewerkt in een omgevingsplan. Dit parkeerbeleid kan als dynamische beleidsregel aan het omgevingsplan gekoppeld worden.

Integrale visie Laadinfrastructuur

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, stimuleert gemeente Voorschoten het gebruik van elektrisch vervoer. Want elektrische auto's zijn schoon, stil en zuinig. Voor elektrische auto's zijn er, peildatum 1-4-2024, meer dan 100 elektrische oplaadpalen verspreid door de gemeente. Dat worden er in de toekomst nog meer.

In oktober 2020 is de "Integrale visie laadinfrastructuur" gemeente Voorschoten opgesteld, deze is in 2022 herzien. De "Integrale visie laadinfrastructuur" is uitgewerkt in het Plaatsingsbeleid oplaadvoorzieningen elektrisch vervoer gemeente Voorschoten (oktober 2022). Aanvullend hierop is in juli 2022 de nota "Potentie laden met eigen stroom" opgesteld. Hierin wordt geconcludeerd dat het openbare laadnetwerk in Voorschoten reeds voldoende dekkend is en er geen noodzaak is om verlengde private aansluitingen (VPA's) toe te staan om elektrisch rijden verder te bevorderen. Overigens zijn we begonnen met een proef met kabelgoottegels, zodat inwoners die geen ruimte hebben om hun voertuig op eigen terrein te parkeren, toch met eigen stroom kunnen laden.

Uitgangspunt voor het plaatsen van oplaadpalen is dat dit op eigen erf of terrein gebeurt. Wanneer een inwoner of ondernemer niet over (een mogelijkheid op) eigen terrein beschikt, kan een aanvraag gedaan worden voor een oplaadpaal in de openbare ruimte. Dit proces is, als onderdeel van de concessie, uitbested. De gemeente Voorschoten doet mee aan de laadpalenconcessie vanuit de gemeente Rotterdam. Vanuit deze concessie wordt het laadkader van de gemeente Rotterdam aangehouden (Laadkader 2020 Rotterdam). De gemeente heeft wel een toetsende en adviserende rol voor de locatie en is verantwoordelijk voor de formele stappen van het verkeersbesluit. Bij een laadpaal in de openbare ruimte wordt een parkeerplaats gereserveerd voor het laden van elektrische auto's en kunnen andere voertuigen hier niet meer parkeren.

2.2 Ontwikkelingen

Hoe de parkeersituatie in Voorschoten er in 2040 uit ziet? We beschikken niet over een glazen bol. Eén ding is zeker, het zal anders zijn dan nu. Er zijn verschillende trends en ontwikkelingen die invloed gaan hebben op het parkeren in Voorschoten. Denk hierbij aan het autobezit, autodelen maar ook aan de toenemende aandacht voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit komt ook terug in het mobiliteitsbeleid.

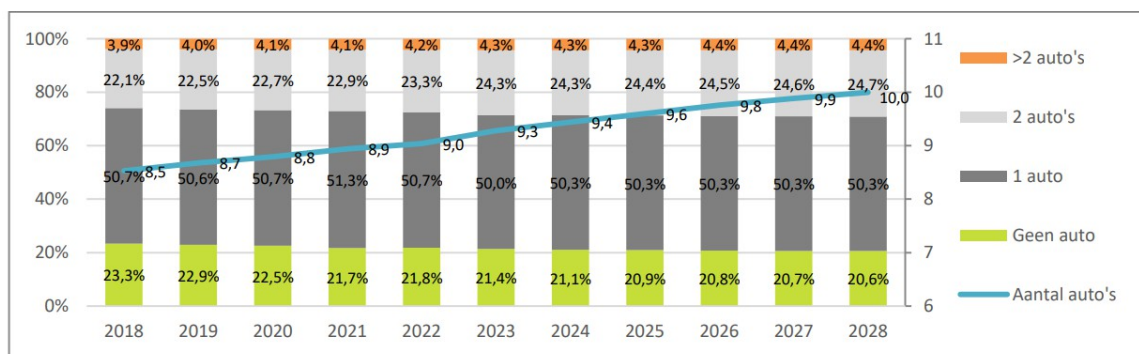
2.2.1 Groei autobezit

Het aandeel personenauto's in Nederland, waaronder ook in de provincie Zuid-Holland, is de afgelopen jaren gegroeid. Het gemiddelde autobezit per huishouden is in Voorschoten tussen 2000 en 2010 afgenomen van 1,377 naar 0,956. In de afgelopen 10 jaar is het gemiddelde autobezit echter weer gestegen naar 1,036. Dit cijfer omvat het aantal personenauto's van particulieren en niet de personenauto's op naam van bedrijf. Onderstaande tabel toont het aandeel personenauto's van de afgelopen jaren.

Tabel 1 Kerncijfers personenauto's naar regio (Bron: CBS, april 2024)

Personenauto's, relatief (per duizend inwoners)						
Regio	2000	2005	2010	2015	2020	2023
Nederland	400	429	460	472	493	501
Zuid-Holland	377	393	414	417	430	433
Voorschoten	573	431	445	459	453	453

In 2023 heeft Rijkswaterstaat een prognose gemaakt voor het personenautopark met zichtjaar 2028. Hierin is de verwachting dat het totaal aantal auto's toe blijft nemen. Dit heeft ook zijn effecten op Voorschoten. Als het aantal beschikbare parkeerplaatsen gelijk blijft, zal de parkeerdruk hierdoor nog verder toenemen. Het verhogen van het aantal parkeerplaatsen in een bestaande omgeving vinden wij in beginsel niet gewenst. De beschikbare ruimte moet worden verdeeld tussen groen, parkeren, speelgelegenheden en water.



Figuur 1 Autobezit en omvang personenautopark conform prognose MLT (Bron: prognose personenautopark 2028 met Dynamo)

Internetpeiling

Uit de internetpeiling blijkt dat de meerderheid niet wil dat groen wordt gebruikt om autoparkeerplaatsen te maken.

2.2.2 Verschillende vormen van autodelen

Op dit moment zijn er in Voorschoten twee vaste locaties (station-based) waar autodelen wordt aangeboden: het NS-station Voorschoten (stationsplein) en de Chopinlaan.

Op steeds meer plaatsen in Nederland werken aanbieders van autodelen steeds vaker met het zogenaamde 'freefloating', in plaats van met een vaste parkeerplek. Gebruikers kunnen dan na gebruik de auto op een plek naar keuze binnen de grenzen van een buurt parkeren. In Voorschoten zijn er 8 deelauto's die geen vaste plek hebben.

Daarnaast zijn er ook steeds meer mogelijkheden waarop men de eigen auto kan aanbieden om zelf te verhuren aan mensen, oftewel onderling autodelen. Dit wordt ook wel peer-to-peer car sharing (P2P) genoemd. Door de opkomst van deze verschillende vormen van autodelen verandert ook de noodzaak om centrale parkeerplaatsen voor deelauto's te reserveren.

Internetpeiling

Uit de internetpeiling blijkt dat 10% van de deelnemers open staat voor het gebruik van deelvervoer en bereid zijn hun eigen (tweede) auto weg te doen. 30% van de deelnemers had hierover geen mening, er is dus potentie om meer gebruik te maken van autodelen en dit te stimuleren.

2.2.3 Toename fietsen en lopen

Het fietsgebruik in Voorschoten is hoog: 36,8% pakt voor een afstand tot 7,5 km de fiets. Het gebruik van de elektrische fiets is steeds populairder aan het worden voor woon-werkverkeer en er zijn meer jongeren die gebruik maken van de elektrische fiets. Hierdoor kan gemakkelijker een grotere afstand met de fiets worden afgelegd.

Het aantal verschillende voertuigtypen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de 'speed pedelec', de e-bike en de toename van het gebruik van onder andere de bakfiets neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe.

Door de groei van het fietsgebruik en het steeds bredere assortiment is er een grotere behoefte aan goede en veilige fietsparkeerplaatsen en fietsenstallingen.

Ook voor lopen is er landelijk en in Voorschoten steeds meer aandacht. Lopen draagt, net als fietsen, bij aan een gezonde toekomst en is ruimte-efficiënt. In het mobiliteitsbeleid wordt hier meer aandacht aan besteed.

Internetpeiling

Uit de internetpeiling blijkt dat het gros van de deelnemers vindt dat er voldoende ruimte is voor het parkeren van de fiets. De meningen zijn meer verdeeld over of de fietsparkeerplaatsen veilig en goed zijn: ongeveer een kwart van de respondenten heeft geen mening of is neutraal en de overige drie kwart is evenredig verdeeld in voor- en tegenstanders. Op de vraag of een autoparkeerplaats gebruikt mag worden om fietsparkeerplaatsen te maken, is een duidelijk antwoord gekomen. Ongeveer 70% is tegen en 30% is voor.

2.2.4 Lichte elektrische voertuigen

In toenemende mate komen er nieuwe vormen van lichte elektrische voertuigen (LEV's), zoals bakfietsen met trapondersteuning, bakfiets voor goederen, BSO-bus en elektrische step. Het gaat niet om de (elektrische) brom- en snorfiets en ook niet over de speed-pedelec. In Nederland mogen alleen LEV's op de openbare weg rijden die door de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn aangewezen als 'bijzondere bromfiets'. Ook voor deze LEV's is ruimte nodig en neemt de parkeerdruk in bijvoorbeeld fietsenstallingen en in de openbare ruimte toe. Daarbij komt steeds vaker het verzoek om autoparkeerplaatsen hiervoor te gebruiken omdat de beschikbare ruimte (te) beperkt is of reeds gebruikt wordt voor andere doeleinden.

2.2.5 Groei internetwinkelen

Sinds het begin van deze eeuw zien we een toename van het aantal aankopen dat via internet plaatsvindt. Het directe effect van de toename van aankopen via internet is dat het bezoek aan winkelgebieden afneemt en de inrichting en omvang van het traditionele winkelpand in de komende jaren zal veranderen. Verder zorgt de toename van aankopen via internet dat het bezoek aan winkelgebieden afneemt en er meer verkeersbewegingen voor bezorging aan huis plaatsvinden. Elke bezorging vindt afzonderlijk plaats wat ervoor zorgt dat er druk komt op de verblijfsfunctie van woonstraten. Met name in straten waar de parkeerdruk hoog is ontstaan vaak ongewenste situaties als sprake is van veel bezorgmomenten door bezorgdiensten door bijvoorbeeld foutgeparkeerde busjes.

2.2.6 Klimaatbestendige inrichting

Het aantal hoosbuien in Nederland neemt toe. Het gevolg hiervan is dat de riolering gedurende een korte periode veel water moet afvoeren. Door klimaatverandering neemt het aantal zomerse en tropische dagen toe. Op zulke warme dagen kunnen mensen last krijgen van hittestress.

Er is steeds meer ruimte voor groen en waterberging nodig om hittestress en wateroverlast te voorkomen. Dit vraagt, net als parkeerplaatsen om ruimte. Parkeerplaatsen kunnen door waterdoorlatende bestrating te gebruiken, wateroverlast en -tekort beperken. Maar de ervaring leert dat dit niet voldoende is. Keuzes dienen gemaakt te worden.

We hebben veel voorbeelden hoe we met hittestress en wateroverlast om kunnen gaan. Parkeren kan hierbij een hulpmiddel zijn bij de inrichting van de openbare ruimte op een andere wijze. Dit kan dan in de vorm van open verharding zodat groen en/of water de kans krijgt om de omgeving te verbeteren zoals het realiseren van tijdelijke waterberging of straatstenen en tegels vervangen voor groen.

Conclusie

De afgelopen 10 jaar is het autobezit in Voorschoten gestegen: er blijft dus behoefte aan parkeerplekken, maar de openbare ruimte is beperkt. Daarnaast zijn er nieuwe systemen, zoals deelauto's, op de markt die ook geparkeerd moeten worden. We willen dat men liever duurzame vervoersmiddelen gebruikt, die steeds meer andere vormen krijgen. Om dat aantrekkelijk te maken moeten de voorzieningen hiervoor aanwezig zijn.

3 Uitgangspunten parkeerbeleid

3.1 Duidelijke koers

We willen een Voorschoten waar het goed toeven is en blijft voor Voorschotenaren, werkenden, ondernemers en bezoekers, voor nieuwe inwoners en voor toekomstige generaties.

De verschillende trends en ontwikkelingen maken het mogelijk dat de auto van belang blijft, maar een minder prominente positie in Voorschoten inneemt. Als dorp geven we prioriteit aan het gebruik van de fiets en stimuleren we andere vormen van schoon vervoer (lopen, openbaar vervoer en elektrisch rijden).

'We geven prioriteit aan de fiets en stimuleren andere vormen van schone mobiliteit (lopen, openbaar vervoer en elektrisch rijden).'

We willen met het parkeerbeleid de kansen benutten voor schonere mobiliteit, waarbij we erkennen dat autogebruik bij Voorschoten hoort. Het aantal (groter wordende) auto's neemt toe en we willen meer openbare ruimte gebruiken voor lopen, fietsen en klimaatmaatregelen. Keuzevrijheid bij de verkeerskeuze vinden we nog steeds belangrijk, maar op plekken waar de ruimte knelt kijken we naar mogelijkheden om de auto een minder prominente plek te geven. We houden vast aan onze overtuiging dat we groen niet moeten inwisselen voor grijs. De koers van het parkeerbeleid is daarmee dat we parkeerplaatsen faciliteren waar dat kan, waarbij de toenemende druk op de openbare ruimte niet ten koste mag gaan van de bruikbaarheid en de leefbaarheid. Dit kan alleen als we zorgvuldig omgaan met de toenemende druk om openbare ruimte te gebruiken voor parkeren door in te zetten op duurzame vormen van mobiliteit.

'Faciliteren van parkeerplaatsen waar dat kan, waarbij de druk op de openbare ruimte wordt beheerst door inzet op duurzame vormen van mobiliteit.'

3.2 Leidende principes

Passend bij onze koers zijn de volgende principes leidend:

1. Stimuleren van lopen en fietsen en openbaar vervoer als alternatieven voor autogebruik, zodat bewoners en bezoekers minder afhankelijk van autobezit zijn;
2. Duurzame manieren van automobilititeit stimuleren, zoals autodelen en elektrisch vervoer;
3. Parkeerdruk in de openbare ruimte beheersen en het zo goed mogelijk verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Deze principes vormen in deze volgorde de leidraad waarmee het parkeerbeleid is opgesteld. De leidraad geldt voor heel Voorschoten, alleen de mate waarin en onder welke voorwaarden is afhankelijk van de (ruimtelijke) kenmerken van een gebied. In de bestaande situatie en bij nieuwbouw worden de principes gehanteerd waarbij in eerste instantie het uitgangspunt is dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor fietsen en auto's op eigen terrein, inclusief bezoekersparkeren.

3.2.1 Stimuleren van lopen en fietsen

Het is niet gewenst om het aantal parkeerplaatsen voor de auto uit te breiden, tenzij het om nieuwbouw gaat. Daar waar mogelijk realiseren we meer ruimte voor de voetganger en fietser volgens het zogenaamde STOMP-principe³. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers draagt positief bij aan het oplossen van bereikbaarheids- en parkeerproblemen. Een bereikbare, toegankelijke, gebruiksvriendelijke en veilige voorziening om de fiets te parkeren is een belangrijke voorwaarde om het fietsen aantrekkelijk te maken.

Het fietsbezit en fietsgebruik is de afgelopen jaren toegenomen en de verwachting is dat dit blijft toenemen. De fiets is een goed alternatief voor autoritten over korte afstand. Zowel geparkeerd als rijdend neemt de fiets minder ruimte in beslag. Door ook parkeernormen toe te passen voor fietsparkeren wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd.

Fietsparkeren vindt in de openbare ruimte vaak plaats op het trottoir, maar ook een parkeervak kan hiervoor gebruikt worden. Door de groei van het gebruik van allerlei typen fietsen en bromscooters is de verwachting dat ook de fietsparkeerdruk bij voorzieningen en winkelgebieden zal toenemen. Fietsparkeren, van zowel bewoners als bezoekers, wordt als uitgangspunt, net als autoparkeren, op eigen terrein opgelost. Idealiter voorziet een woning in een eigen fietsenberging, of - in wooncomplexen - in een gemeenschappelijke stalling, bij voorkeur inpandig. Wanneer dit niet mogelijk is wordt gekeken of dit in de openbare ruimte kan, mits dit niet ten koste gaat van de functies in de openbare ruimte zoals wandelroutes, openbaar groen en de veiligheid niet wordt aangetast.

3.2.2 Duurzame manieren van automobilititeit stimuleren

De komende jaren willen we het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit blijven stimuleren. Als we in een omgeving een herinrichting doen en er een overschot aan parkeerplaatsen wordt geconstateerd, kan dit overschot ook worden teruggegeven aan groen, speelplekken, fietsparkeerplaatsen of aan woningbouw (zie de centrumvisie). Als de parkeerdruk het toelaat, kunnen autoparkeerplaatsen komen te vervallen. Als de bezettingsgraad kleiner is dan 70% (in een gebied met een straal van 150 meter), kan de parkeerplaats(en) worden opgeheven wanneer dit wenselijk is of wanneer bepaalde functies hierom vragen.

Parkeerbeleid Voorschoten: Stimuleren alternatieven

Wanneer we een omgeving gaan herinrichten kunnen we bij overschot aan parkeerplaatsen (bezettingsgraad <70% binnen 150m), deze ruimte teruggegeven worden aan groen, speelplekken of fietsparkeerplaatsen.

Deelauto's

Op dit moment zijn er in Voorschoten twee vaste locaties (station-based) waar autodelen wordt aangeboden: NS-station Voorschoten/Stationsplein en Chopinlaan. Daarnaast zijn er 8 deelauto's die geen vaste plek hebben, maar gebruik maken van 'freefloaten'.

Het gebruik van deelauto's stimuleren wij. De gemeente verleent, daar waar het kan, medewerking aan verzoeken van aanbieders voor deelauto's. Voor deelauto's die gebruikmaken van een vaste plek geldt dat altijd een bestaande parkeerplaats wordt gebruikt. Er wordt dan geen nieuwe parkeerplaats aangelegd. Als het gaat om elektrische auto's wordt de parkeerplaats voorzien van een laadpaal. Uitbreiding van het aanbod deelvervoer weegt zwaarder dan een lichte stijging van de parkeerdruk door het exclusief reserveren van parkeerplaatsen voor deelauto's. Immers zullen deelauto's een deel van het autobezit overnemen waardoor de parkeerdruk niet toeneemt. Vooralsnog zal een deelauto in een nieuwe situatie niet zorgen voor een reductie op de parkeerbalans.

Elektrische auto's

De komende jaren wordt het netwerk met openbare oplaadpunten voor elektrische auto's (volledig en hybride) in de gemeente verder uitgebreid. Wij vinden het stimuleren van elektrisch rijden belangrijk. Uitgangspunt is dat altijd gebruik wordt gemaakt van de reeds aanwezige parkeerplaatsen. In beginsel worden geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd en er wordt geen groen opgeofferd. De uitbreiding van het laadnetwerk leidt ertoe dat we bepaalde parkeervakken uitsluitend reserveren voor het opladen van elektrische auto's. Dit verhoogt de parkeerdruk in principe niet, omdat de elektrische auto nu ook al in de wijk staat geparkeerd in een regulier parkeervak en deze wordt verplaatst naar het gereserveerde parkeervak voor elektrisch laden. Er is dus eerder sprake van een herschikking. Hierbij moeten we wel

3) STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS (mobiliteitsdiensten) en Privé-auto. Bij het STOMP-principe krijgt de S de meeste prioriteit gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P.

het aanbod van gereserveerde parkeervakken voor elektrisch laden laten meestijgen met de vraag naar elektrisch laden.

Momenteel (voorjaar 2024) is het in Voorschoten nog niet toegestaan om vanuit de woning de elektrische auto op een openbare parkeerplaats te laden door middel van een kabelmat, zwenkarm/hengel of kabelgoottegels. De gemeente krijgt met regelmaat de vraag of zij de kabelgoottegels wil toestaan. Daarom is de gemeente begin 2024 een pilot gestart waar op circa 10 adressen de kabelgoottegels worden getest. We hebben een positieve grondhouding. Aan de hand van de resultaten en ervaringen van deze pilot nemen we een definitieve beslissing.

Parkeerbeleid Voorschoten: Duurzaam vervoer stimuleren

De gemeente verleent medewerking aan de verzoeken van aanbieders voor deelauto's. Voor het reserveren van een parkeerplaats wordt altijd een bestaande parkeerplaats gebruikt.

De komende jaren wordt het netwerk met openbare oplaadpunten voor elektrische auto's (volledig en hybride) verder uitgebreid.

3.2.3 Parkeerdruk in de openbare ruimte beheersen

Wij krijgen regelmatig klachten en meldingen over parkeerproblemen in diverse wijken. Dan gaat het over te weinig parkeerplaatsen of verkeerd geparkeerde auto's. In november 2022 is op een drietal maatgevende meetmomenten (donderdagmiddag, donderdagnacht en zaterdagmiddag) een parkeerdrukmeting uitgevoerd voor heel Voorschoten. In april 2024 is dit voor een tweede keer uitgevoerd. Per wijk is de verhouding bepaald tussen het aantal beschikbare parkeerplekken en de parkeerplekken waar een voertuig geparkeerd staat. De resultaten van de parkeerdruk metingen 2022 en 2024 zijn in een digitaal programma verwerkt. De parkeerdruk verschilt per wijk en zelfs per straat. Een overzicht hiervan is ter illustratie weergegeven in bijlage 2.

Parkeerbeleid Voorschoten: Parkeerdruk meten

Elke 4 jaar wordt de parkeerdruk opnieuw gemeten voor monitoring, tenzij er aanleiding is om dit eerder in beeld te brengen.

Om de parkeerdruk te verlagen kan in beginsel worden overgegaan op parkeerregulering. Binnen onze gemeente is er al beperkt sprake van parkeerregulering. Er zijn in het centrum een aantal locaties waar een blauwe zone (parkeren met parkeerschijf) van toepassing is. Voor deze locaties geldt maximaal 2 uur gratis parkeren met verplicht gebruik van een parkeerschijf. Daarnaast zijn er in het centrum twee parkeergarages aanwezig: Deltaplein en Albert Heijn. Bij deze parkeergarages kan de eerste 2 uur gratis worden geparkeerd. Bij het Deltaplein kost het na de twee gratis uren €1 per uur. Bij de Albert Heijn geldt een blauwe zone van maximaal 2 uur. Het uitgangspunt is deze vormen voorlopig te behouden. Wij krijgen regelmatig de vraag van bewoners of er in hun buurt het parkeren gereguleerd kan worden omdat men van andere bewoners, bedrijven of NS-stations parkeeroverlast ervaart. Ook kan het parkeerbeleid van de gemeente Leiden zorgen, waarvan bebouwing direct grenst aan Voorschoten, voor een 'waterbedeffect'. Leiden heeft uitgebreide parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren. Tevens wordt vanaf 2026 het aantal vergunningen per huishouden in Leiden afgebouwd.

Als in de toekomst de parkeerproblemen in Voorschoten toenemen, kan het zijn dat aanvullende maatregelen zoals uitbreiden van gereguleerd parkeren gewenst zijn. Het is geen populaire maatregel maar wel een maatregel die effectief kan zijn. Invoering kan eerst geprobeerd worden in die wijken waar nu een probleem is en men aangeeft open te staan voor andere vormen van parkeerregulering. Het kan ook ruimte bieden voor de woningbouwopgave die er ligt.

Internetpeiling

Uit de internetpeiling blijkt dat de meerderheid de huidige vormen van parkeren passend vindt, oftewel gratis parkeren of een blauwe zone. Enkele wijken geven aan dat er ruimte moet zijn om andere vormen van parkeren toe te passen, om de parkeerproblemen in hun wijk aan te pakken.

Kijk op parkeerregulering in de gemeente Voorschoten

Het introduceren van parkeerregulering is nu niet aan de orde maar wordt bij voorbaat niet uitgesloten. De parkeerdruk is de afgelopen jaren toegenomen. Bijvoorbeeld bij het station, waar gebruik wordt gemaakt van het gratis parkeren om vervolgens elders naar toe te gaan. Als de parkeerproblemen verder toenemen, is het niet langer ondenkbaar om een vorm van gereguleerd parkeren in te voeren voor specifieke gebieden.

Voor gereguleerd parkeren in woonwijken geldt dat invoeren van parkeervergunningen voor bewoners een optie is. Hiervoor moeten verschillende procedures doorlopen worden zoals het maken van een parkeerverordening en bijvoorbeeld de uitgifteregels. Bij de invoering van parkeerregulering moet daarnaast ook voldoende aandacht zijn voor doelgroepen parkeren zoals gehandicapten of deelauto's.

De eventuele invoering van betaald parkeren of parkeervergunningen moet goed uitgewerkt worden waarbij na invoering ook handhaving plaatsvindt. Als de gemeente hiertoe overgaat moet dit per locatie worden uitgewerkt en besloten worden met de omgeving en de gemeenteraad.

4 Parkeren bestaande en nieuwe situaties

4.1 Inleiding

Parkeerbeleid is bedoeld voor de langere termijn en beschrijft hoe met parkeren in Voorschoten wordt omgegaan. We hebben de kaders en ontwikkelingen en uitgangspunten van parkeerbeleid hiervoor aangegeven. Wat betekent dat nu voor het parkeren in bestaande en nieuwe situaties, zoals bij nieuwbouw, verbouw en herontwikkeling binnen Voorschoten? Hoe gaan we om met vragen over parkeren?

4.2 Parkeren in de bestaande situatie

De gemeente Voorschoten bestaat uit meerdere wijken. De wijknamen zijn gebaseerd op gegevens van het CBS. Ook de mate van stedelijkheid is met de CBS-gegevens bepaald (zie onder 4.3). De verschillen per wijk zijn te klein om hier onderscheid in te maken. Daarom wordt de stedelijkheidsgraad sterk stedelijk voor heel Voorschoten gebruikt. Voor een hanteerbaar parkeerbeleid onderscheiden we in Voorschoten wel 3 gebieden: het centrumgebied, de twee stationsomgevingen en alle overige (woon)gebieden:

- Het centrumgebied wordt begrensd door de Schoolstraat, Koningin Julianalaan, Raadhuislaan, Oranjeboomstraat en Koninklijke Marinelaan. Ook het gemeentehuis, het parkeerterrein naast de rotonde en Burgemeester van der Haarplein horen hierbij;
- De stationsgebieden omvatten NS-stations Voorschoten en Leiden De Vink. Rond ieder station is een straal getrokken van 450 meter. De Provincie Zuid-Holland hanteert in de woningbouwagenda 2021 – 2025 een invloedsgebied van 800 meter voor gemeenten met HOV (Hoogwaardig openbaar vervoer) en flankerende maatregelen, zoals gereguleerd parkeren. Hoogwaardige verbindingen hebben we in Voorschoten niet: we hebben geen intercity treinstations of R-net buslijnen. Ook hebben we geen gereguleerd parkeren rondom onze stationsgebieden. Om deze reden hanteren we de helft van de straal inclusief een kleine ambitie.

In onderstaande figuur staat de gebiedsindeling, in bijlage 3 is deze in het groot weergegeven.



Figuur 2 Gebieden met afwijkende kentallen voor het parkeerbeleid: centrum en stationsomgevingen.

Parkeerbeleid Voorschoten: Gebiedsindeling

We maken onderscheid in 3 gebieden en we hanteren voor heel Voorschoten dezelfde stedelijkheidsgraad: sterk stedelijk.

4.2.1 Klacht of melding parkeerdruk

Bij een klacht of melding wordt eerst bepaald of er sprake is van een parkeerprobleem. Indien een parkeerprobleem wordt geconstateerd, kan worden overgegaan tot het nemen van maatregelen. Delen van Voorschoten zijn in het verleden gebouwd in een periode met minder autobezit en met lagere parkeernormen. Voor het beoordelen van de klacht of melding wordt niet getoetst aan huidige parkeernormen. Dat zou leiden tot het toevoegen van nieuwe parkeerplaatsen en verhard oppervlak in een bestaande buurt en dat is in beginsel niet gewenst en vaak niet mogelijk. De prioriteit ligt bij het stimuleren van alternatieven. Wel wordt bij een grootschalige herinrichting door groot onderhoud of rioolvervanging de parkeersituatie opnieuw bekeken. Dan wordt ook bekeken of de parkeersituatie kan worden geoptimaliseerd, rekening houdend met ruimte voor openbaar groen, spelen en waterberging. In bijlage 4 bevindt zich het stappenplan – beheersen parkeerdruk in bestaande situatie, de werkwijze die wordt toegepast bij meldingen over parkeren in bestaande situaties.

4.2.2 Wanneer is er sprake van een parkeerprobleem?

Of er sprake is van een parkeerprobleem hangt af van de parkeerdruk en de beleving van de parkeersituatie door gebruikers. Bij bestaande bebouwing wordt dit objectief beoordeeld met de gemeten bezettingsgraad. Ook de loopafstand bepaalt of er sprake is van een parkeerprobleem. Welke loopafstand acceptabel is, verschilt per persoon en van het parkeermotief (reden van parkeren). Op basis van de richtlijnen van het CROW (publicatie 381) hanteert de gemeente de volgende loopafstanden. Daar waar een bandbreedte is gegeven voor de acceptabele loopafstand hanteren wij het midden. Bijvoorbeeld voor bezoekers bij de hoofdfunctie wonen is dit dan 175m.

Tabel 2 Acceptabele loopafstanden geparkeerde auto (CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren)

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter (100 – 250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 – 600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

In het parkeerbeleid geldt een grenswaarde voor de parkeerdruk van 85%. Dat betekent dat er sprake is van een parkeerprobleem als binnen de acceptabele loopafstand (van de hoofdfunctie) de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en de geparkeerde auto's hoger is dan 85%. Om de parkeerdruk te bepalen wordt uitgegaan van de meest actuele meetresultaten. In 2022 en 2024 is een meting uitgevoerd (zie bijlage 2). Daarna is het streven om iedere 4 jaar de bezettingsgraad in de hele gemeente te meten. Tussentijds kunnen indien nodig aanvullende onderzoeken worden uitgevoerd. Het maatgevende moment (dagen en tijdstippen) wordt door de gemeente bepaald.

Parkeerbeleid Voorschoten: Parkeerprobleem

Bij een parkeerdruk van meer dan 85% en grotere loopafstanden dan acceptabel is er sprake van een parkeerprobleem.

4.2.3 Parkeerprobleem geconstateerd

Als er sprake is van een parkeerprobleem, wordt bepaald hoe dit beheerst gaat worden. Hiervoor worden de volgende stappen gevolgd:

Tabel 3 Stappen voor beheersen parkeerproblemen. Verdere uitwerking hiervan zie bijlage 4.

1:	Parkeerprobleem accepteren	Geen verdere behandeling
2:	Ruimte beter benutten	Capaciteit die elders niet nuttig benut wordt, gaan we beter gebruiken. We faciliteren dubbelgebruik en vergroten van de vindbaarheid.
3:	Beschikbare plekken beter reguleren	Toepassen van parkeerregulering *
4:	Nieuwe parkeerplaatsen aanleggen	Herverdelen van de openbare ruimte

* Bij het toepassen van parkeerregulering is te kiezen uit:

- Invoeren van parkeervergunningen/parkeren voor vergunninghouders: er mag alleen geparkeerd worden als men beschikt over een parkeervergunning voor de aangegeven locatie en periode. Dit is daardoor met name geschikt voor gebieden met één vaste groep parkeerders, waar geen andere parkeerders gewenst zijn. In woonwijken betekent het dat geen enkele bezoeker meer mag parkeren, tenzij deze gebruik maakt van een bezoekersregeling. Het is dan ook een minder vriendelijke parkeermaatregel. In Voorschoten is op dit moment geen vergunningensysteem aanwezig;
- Invoeren van betaald parkeren: door middel van prijs (per uur/dag) sturen in het gebruik van parkeerplaatsen;
- Uitbreiden van blauwe zones: er mag alleen met parkeerschijf een maximaal aangegeven tijd worden geparkeerd. Dit is veelal gericht op het weren van langparkeerders. Verder blijft het voor iedereen mogelijk om hier te parkeren, mits men de parkeerschijf gebruikt. Voor het langer parkeren dan de aangegeven tijdsduur van de blauwe zone, dient men een ontheffing te hebben of buiten de blauwe zone te parkeren. Een alternatief hierop is om een gefiscaliseerde blauwe zone in te voeren. Hierbij kan je bijvoorbeeld de eerste 2 uur gratis parkeren en vervolgens wordt er 1 euro per uur betaald, zoals nu in de Delta Garage.

In bijlage 5 staan de verschillende soorten parkeerregulering nader toegelicht. In bijlage 4 is het stappenplan beheersen parkeerdruk in de bestaande situatie te vinden. Hierin worden de 4 stappen nader toegelicht.

4.3 Parkeren bij nieuwbouw, verbouw en herontwikkeling

In de gemeente vindt met enige regelmaat nieuwbouw, verbouw of herontwikkeling van functies plaats. Het kan gaan om de bouw van woningen, kantoren, scholen of een verbouwing (uitbreiding) of herontwikkeling van bestaande functies naar iets nieuws. Het is van belang om ook de benodigde ruimte voor parkeervoorzieningen in de plannen mee te nemen met als doel om parkeerproblemen (in de toekomst) en overlast in de omgeving van de ontwikkeling te voorkomen.

Voor nieuwbouw, verbouw of herontwikkeling van functies is een Omgevingsvergunning nodig. De aanvraag voor een Omgevingsvergunning wordt ambtelijk getoetst en de Omgevingsvergunning wordt verleend door het college van burgemeester en wethouders. Dat betekent dat de gemeente de plannen toetst op de benodigde parkeervoorzieningen en mogelijkheden heeft om hierover afspraken te maken die meegenomen moeten worden met de plannen. Dit zijn bijvoorbeeld afspraken over het aantal parkeerplaatsen, de toegankelijkheid van de parkeerplaatsen en de vormgeving daarvan. Ook het opstellen of wijzigen van een omgevingsplan wordt getoetst aan het parkeerbeleid en aan de parkeernormen (zie voor de werkwijze bijlage 6: toetsing parkeernormen). Het is ook mogelijk om een dynamische verwijzing naar dit parkeerbeleid met de parkeernormen op te nemen. De parkeernormen, waarbij wij normen voor fiets en auto onderscheiden, zijn opgenomen in bijlage 7: Parkeernormen. Met het toepassen van de juiste parkeernormen wordt voorkomen dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen ontstaan. Hiermee worden bestaande en toekomstige bewoners en andere belanghebbenden beschermd tegen parkeerproblemen, wat bijdraagt aan hun woongenot. Er zullen altijd (ver)bouwontwikkelingen zijn die niet onder één van de functies in de tabel vallen, bijvoorbeeld flexwoningen. In dat geval moet de aanvrager op basis van referentiesituaties inzichtelijk maken wat de verwachte parkeerbehoefte is.

Het gebruik van een brandbreedte in een parkeerbeleid leert ons dat ontwikkelaars vaak neigen naar de lagere kant van deze bandbreedte kiezen en vaak zelfs nog lager, wat het doel van een evenwichtige benadering ondermijnt. Hiermee werkt het beschrijven van een brandbreedte in een parkeerbeleid niet. Om deze reden hanteren wij in Voorschoten het uitgangspunt dat we het gemiddelde van de bandbreedte van de kencijfers aangehouden als parkeernorm voor de autoparkeerplaatsen. Mochten er zeer goede redenen zijn om hiervan af te wijken dan hebben we een omschreven bandbreedte in de CROW staan. Het gebruiken van het maximale kengetal past niet bij de ingezette koers (hoofdstuk 3). Het gebruiken van het minimale kengetal draagt niet bij in het beperken van de parkeerdruk. Met het toepassen van de juiste parkeernormen wordt voorkomen dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen ontstaan. Hiermee worden bestaande en toekomstige bewoners en andere belanghebbenden beschermd tegen parkeerproblemen en daarbij in hun woongenot.

In uitzonderlijke gevallen, wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, kunnen er in het omgevingsplan afwijkende regelingen worden opgenomen. Hoofdstuk 5.4 gaat hier dieper op in. Op het moment dat een functie conform het omgevingsplan (of het bestemmingsplan) verbouwd wordt, hoeft de initiatiefnemer geen nieuwe aanvraag te doen. Het is bij recht toegestaan de verbouw door te voeren. Er vindt geen toets plaats op de parkeervoorzieningen door de gemeente. Een parkeerbalans wordt altijd opgesteld door de initiatiefnemer. Ook bij verbouw moet een parkeerbalans worden opgesteld als de functie(s) wijzigt. De nieuwe parkeerbehoefte moet worden bepaald

en de nieuwe situatie moet worden vergeleken met de oude situatie. Hetzelfde geldt voor woningsplitsen. In bijlage 8 is een voorbeeld van een parkeerbalans opgenomen.

4.3.1 Toetsing aan de parkeernormen

Bij het toepassen van parkeernormen is het belangrijk dat deze zijn afgestemd op de situatie zoals die geldt in Voorschoten. De gemeentelijke autoparkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie en voor de fiets is dit publicatie 741: Leidraad fietsparkeren 2023. De meest recente kencijfers vanuit het CROW zijn van toepassing, rekening houdend met de uitgangspunten (stedelijkheidsgraad, gebiedsindeling en bandbreedte) van de gemeente Voorschoten. De uitgangspunten worden hieronder toegelicht. In bijlage 7 zijn de te hanteren parkeernormen opgenomen.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad is het aantal adressen per vierkante kilometer. De hoogte van de parkeernormen is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. Door het CROW worden voor de stedelijkheidsgraad de volgende klassen onderscheiden.

Tabel 4 Stedelijkheidsgraden (CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren)

Klasse	Omgevingsadressen dichtheid (adressen per km ²)
Zeer sterk stedelijk	> 2.500
Sterk stedelijk	1.500 – 2.500
Matig stedelijk	1.000 – 1.500
Weinig stedelijk	500 – 1.000
Niet stedelijk	< 500

De gemeente Voorschoten valt in 2024 in de klasse sterk stedelijk, 2.309 adressen per km². De verschillen per wijk zijn te klein om hier onderscheid in te maken, daarnaast liggen de wijken veelal in elkaars invloedsgebied. Voor een eenduidig beleid hanteren wij voor alle buurten in Voorschoten dezelfde stedelijkheidsgraad.

Parkeerbeleid Voorschoten: Stedelijkheidsgraad

We hanteren voor heel Voorschoten dezelfde stedelijkheidsgraad: sterk stedelijk.

Gebiedsindeling

Er wordt onderscheid gemaakt in drie gebieden, gelijk aan de gebiedsindeling voor de huidige situatie zoals beschreven in 4.2. De kencijfers van het CROW zijn te onderscheiden naar centrum, de schil rondom het centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied. De gebiedsindeling in Voorschoten is als volgt daarop afgestemd. Het kencijfer centrum is van toepassing op het centrumgebied Voorschoten. Dit omvat het centrum, het gemeentehuis, het parkeerterrein naast de rotonde en de Burgemeester van der Haarplein. Voor de overige delen van Voorschoten geldt het kencijfer voor de rest bebouwde kom.

Parkeerbeleid Voorschoten: Gebiedsindeling

We maken onderscheid in 3 gebieden. Voor centrumgebied geldt de parkeernorm 'centrum', voor andere delen van Voorschoten geldt 'rest bebouwde kom'. Voor het centrum en de stationsgebieden gebruiken we een lagere parkeernorm.

Bandbreedte

De kencijfers van het CROW hebben een bandbreedte. Deze bandbreedte bepaalt een minimaal en maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. Dit betekent dat de parkeernorm bij voorkeur valt binnen deze bandbreedte.

Het gemiddelde van de bandbreedte van de kencijfers wordt aangehouden als parkeernorm voor de autoparkeerplaatsen. Het gebruiken van het maximale kengetal past niet bij de ingezette koers (hoofdstuk 3). We stimuleren de duurzame vervoerswijzen (OV, lopen, fietsen en deelmobiliteit) maar zien tegelijkertijd dat het autobezit groeit. Het gebruiken van het minimale kengetal draagt niet bij in het beperken van de parkeerdruk in de woonwijken. Voor de stationsgebieden, de NS-stations Voorschoten en De Vink met een straal van 450 meter rondom, geldt dat de ondergrens van de bandbreedte (het laagste kencijfer) wordt aangehouden. Hier is op een acceptabele loopafstand goed openbaar vervoer aanwezig. Ook voor het centrum gebruiken we de ondergrens van de bandbreedte. Het centrum heeft voldoende

voorzieningen en is goed bereikbaar, aangezien er meerdere lijndiensten langs het centrum rijden en het goed bereikbaar is met de fiets.

Voor het fietsparkeren hanteren we voor de stationsomgeving en het centrum het maximale van de bandbreedte. Voldoende fietsparkeerplaatsen zijn een randvoorwaarde om de duurzame vervoerswijzen te stimuleren. Voor de overige locaties hanteren we het midden van de bandbreedte.

Parkeerbeleid Voorschoten: Bandbreedte

We hanteren het gemiddelde kencijfer als autoparkeernorm, uitgezonderd het centrum en de omgeving van NS-stations; hier geldt het laagste kencijfer als autoparkeernorm.

Voor fietsparkeren hanteren we het maximale kencijfers als parkeernorm voor het centrum en de stationsomgevingen. Voor de overige locaties hanteren we het gemiddelde kencijfer als fietsparkeernorm

Prijsklasseindeling wonen (2024)

Voor parkeernormen wordt onderscheid gemaakt in verschillende type woningen. Voor het bepalen welke parkeernorm (en dus welke type woning) van toepassing is hanteren we onderstaande prijsklasseindeling. De gemeente Voorschoten heeft in haar woonbeleid vastgelegd dat het aandeel sociale huur tenminste 30% bedraagt bij nieuwbouw en 35% uit het middensegment. Welke onderverdeeld is in middenhuurwoningen en betaalbare- en goedkope koopwoningen.

De grens voor sociale huurwoningen is vastgesteld aan de hand van de liberalisatiegrens. Voor de sociale huur hanteren we de prijsklasse 897,66 per maand (prijsspeil 2024).

In de regio Holland Rijnland wordt er onderscheid gemaakt in goedkope, betaalbare, middeldure en dure woonsegmenten. Voor het bepalen van de huurgrenzen in dit document hanteren we de regionale richtlijn, zoals vastgesteld in Holland Rijnland. Dit komt uit op onderstaand overzicht.

- **Middenhuurwoning:** een huurwoning met een kale huurprijs tot €1.123,13 (prijsspeil juli 2023). Waarbij de regio Holland Rijnland jaarlijks de prijsgrenzen voor middenhuur indexeert. Voor middenhuur houdt Holland Rijnland de Rijksdefinitie aan, deze wordt jaarlijks door het Rijk geïndexeerd;
- **Goedkope koopwoning:** een koopwoning met een maximale VON-prijs van € 255.000,- (prijsspeil 2023), waarbij de regio Holland Rijnland jaarlijks de prijsgrenzen voor goedkope koop bepaalt. Voor goedkope koop indexeert Holland Rijnland aan de hand van de gemiddelde CAO-loonstijging, tenzij een andere manier van indexatie wordt aangegeven vanuit het Rijk. Dan houdt Holland Rijnland de rijksmethode aan.
- **Betaalbare koopwoning:** een koopwoning met een maximale VON-prijs van € 390.000,- (prijsspeil 2024), waarbij de regio Holland Rijnland jaarlijks de prijsgrenzen betaalbare koop indexeert. Voor betaalbare koop houdt Holland Rijnland de Rijksdefinitie aan. Deze wordt jaarlijks door het Rijk geïndexeerd.

Tabel 5 Prijsklasseindeling wonen 2024 (jaarlijks indexeren)

		betaalbaar	middelduur		Duur
2024		Sociaal / goedkoop	Laag	Hoog	Duur
Huur per maand	van	< € 879,66	€ 879,66		> € 1.123,13,-
	tot			€ 1.123,13,-	
Koop	van	< € 390.000,-	€ 390.000,-		> € 600.000,-
	tot			€ 600.000,-	

4.3.2 Overige toetsing

Naast de toetsing of er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd wordt (aan de hand van de parkeernormen), is het ook van belang om ook de benodigde ruimte voor parkeervoorzieningen in de plannen te toetsen.

Locatie en maatvoering

Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet de initiatiefnemer in beginsel zelf zorgen voor genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein binnen het bouwplan: in of rondom de bebouwing. De parkeerplaatsen moeten voldoen aan de CROW-richtlijnen ASVV 2021 (of de meest recente publicatie), NEN 2443, /of LIOR⁴. De parkeerplaatsen voor fietsen moet voldoen aan de Leidraad Fietsparkeren 2023 of de meest recente versie hiervan.

4) LIOR – Leidraad Inrichting Openbare Ruimte

In sommige situaties zijn er salderingsmogelijkheden; het verrekenen van nieuw te realiseren parkeerplaatsen met bestaande parkeerplaatsen. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat er in de openbare ruimte een restcapaciteit bestaat doordat er in de omgeving parkeerplaatsen aanwezig zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die nu niet meer bestaat of aanwezig is. In bijlage 6 wordt nader ingegaan op de acceptabele loopafstanden en maatvoeringen.

Als de parkeereis niet (volledig) op eigen terrein kan worden gerealiseerd, dan kan een initiatiefnemer mogelijk in uitzonderlijke situaties elders parkeerruimte huren of kopen, mits op acceptabele loopafstand. Dit moet dan contractueel met een anterieure overeenkomst voor minimaal 10 jaar worden geregeld. Daarnaast kan het college van burgemeester en wethouders middels een collegebesluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van het parkeerbeleid, zie hoofdstuk 5.4. Bijvoorbeeld in het geval in het openbaar gebied wordt voorzien in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte.

Fietsparkeren

Fietsparkeren vindt plaats op eigen terrein, dit kan in of rondom de bebouwing zijn. Indien dit niet mogelijk is, kan in overleg met de gemeente worden gekeken of en in hoeverre het fietsparkeren in de openbare ruimte mag worden gerealiseerd. Voor de acceptabele loopafstand tussen de ingang en de fietsparkeerplek moet de meest recente CROW-publicatie Leidraad Fietsparkeren 2023 worden aangehouden.

Tabel 6 Acceptabele loopafstanden geparkeerde fiets (CROW Leidraad Fietsparkeren 2023)

	Acceptabele loopafstanden
vanaf geparkeerde fiets naar supermarkt	50-150 meter
vanaf geparkeerde fiets naar stadscentrum/winkelgebied	100-300 meter
vanaf geparkeerde fiets naar werklocatie	100-200 meter
vanaf geparkeerde fiets naar schoollocatie	100-200 meter
vanaf geparkeerde fiets naar horeca	100-200 meter
vanaf geparkeerde fiets naar huisarts/fysio/apotheek	50-150 meter
vanaf geparkeerde fiets naar ziekenhuis	50-150 meter
vanaf geparkeerde fiets naar bioscoop/theater	100-200 meter
vanaf geparkeerde fiets naar sportlocatie binnen	50-150 meter
vanaf geparkeerde fiets naar sportlocatie buiten	50-150 meter

Voorwaarde is dat er geen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan en dat de toegankelijkheid gewaarborgd blijft voor voetgangers. Ook mag fietsparkeergelegenheid niet ten koste gaan van openbaar groen. De parkeernormen voor fietsen zijn opgenomen in bijlage 7.

Voor alle soorten fietsparkeren geldt dat de inrichting moet voldoen aan de Leidraad Fietsparken CROW-richtlijnen 2023 of de meest recente publicatie. De kwalitatieve eisen voor een fietsenstalling dienen overeen te komen met het kwaliteitskeurmerk van de FietsParKeur.

Bij bedrijven geldt dat het fietsparkeren voor werknemers overdekt, ruim en veilig (fiets moet kunnen worden vastgezet) moet zijn. Er moeten voldoende oplaadpunten worden gerealiseerd voor elektrische fietsen.

Deelauto's

Steeds vaker voeren ontwikkelaars de inzet van deelauto's bij een bouwplan op als onderbouwing voor het toepassen van een lagere parkeernorm. Een reductie van de parkeernorm is in principe niet mogelijk, tenzij de ontwikkelaar kan garanderen dat het plan in de toekomst geen parkeerprobleem zal veroorzaken. In onze gemeente kennen we geen gereguleerd parkeren, behoudens de blauwe zone. Hiermee kunnen we niet garanderen dat men geen tweede auto koopt of hun tweede auto wegdoet, zelfs als er een deelauto beschikbaar is. Deelauto's worden altijd op eigen terrein gerealiseerd, zijn elektrisch met een laadvoorziening.

Als het effect van de deelauto's uiteindelijk toch minder positief uitvalt dan verwacht, dient er fysieke ruimte beschikbaar te zijn om het tekort alsnog op te vangen, of dient de ontwikkelaar op een andere wijze te garanderen dat het bouwplan geen parkeeroverlast zal veroorzaken. Afspraken hierover moeten dan worden vastgelegd, bijvoorbeeld in de vorm van een anterieure overeenkomst (AOK).

Elektrische auto's

Met de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) is er een verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. De

verplichting is vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving⁵ (sinds 1 januari 2024 vervangt dit het Bouwbesluit 2012). Bij de ontwikkeling van bouwplannen, zowel bij verbouw, herontwikkeling als bij nieuwbouw, moet hiermee rekening worden gehouden.

5 Overige aandachtspunten parkeren

5.1 Gehandicapten

Sommigen gehandicapten kunnen vanwege de aard van hun handicap geen lange (loop)afstanden overbruggen. De gemeenteraad is bevoegd een dergelijke kaart te verstrekken aan personen die zijn ingeschreven in de gemeentelijke basisadministratie. Deze bevoegdheid wordt in Voorschoten uitgevoerd door het college van burgemeester en wethouders.

Er zijn twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen:

1. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, iedereen die in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart mag hier parkeren;
2. Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, hier mag alleen het voertuig met het aangegeven kenteken parkeren.

De gehandicaptenparkeerplaatsen moeten voldoen aan de landelijke regels.

5.1.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Om gehandicapten een grotere kans te geven om dicht bij de entree van voorzieningen te kunnen parkeren, worden algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aangewezen. Op deze plaatsen mag alleen worden geparkeerd met een gehandicaptenparkeerkaart. Voorbeelden van dergelijke voorzieningen zijn winkelgebieden, openbare gebouwen, huisarts, culturele centra, kerken en sportcentra. Bij nieuwbouw, verbouw of herontwikkeling moet 2% van de parkeerplaatsen worden vrijgesteld voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Nadere regels hierover zijn te vinden in de ASVV 2021, of de meest recente uitgave hiervan. Dit is van toepassing bij openbare gebouwen of bij functies waar deze doelgroep als bezoeker komt. Voor speciale functies, zoals een revalidatiecentrum is maatwerk gewenst.

5.1.2 Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Gehandicapten die dicht bij hun woning willen parkeren komen in aanmerking voor een individuele parkeerplaats op kenteken. In beginsel wordt een gehandicaptenparkeerplaats op eigen terrein gecreëerd. Bij het verdelen van de schaarse parkeerruimte legt de gemeente alleen een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan als een gehandicapte geen eigen parkeermogelijkheden heeft, niet kan creëren en de kans op een vrije parkeerplaats op beperkte afstand van de woning of het werkadres klein is. Daarnaast moet de gehandicapte beschikken over een geldige Europese Gehandicaptenparkeerkaart voor Bestuurders. Ook moet de gehandicapte beschikken over een geldig rijbewijs en een voertuig. Als de gehandicapte (of diens huisgenoot) zelf geen auto heeft, staat er niet dagelijks een auto bij het woon- of werkadres geparkeerd. Daardoor zou het reserveren van een parkeerplaats de verdeling van de schaarse parkeerruimte onder alle doelgroepen in de weg staan. We leggen dus alleen een parkeerplaats aan als het noodzakelijk is. We stellen daarbij geen maximum aan het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken in een straat of een gebied. Indien het recht op een gehandicaptenparkeerkaart vervalt, vervalt ook het recht op een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt uiteraard zo dichtbij mogelijk en in overleg met de gehandicapte aangelegd. Hiervoor wordt een bestaande parkeerplaats gebruikt. Het is niet nodig deze parkeerplaats te compenseren door elders een openbare parkeerplaats aan te leggen; het blijft immers een autoparkeerplaats. De parkeerplaats wordt zo veel mogelijk conform de geldende landelijke richtlijnen (CROW ASVV 2021) aangelegd. Door de situatie ter plaatse is het soms echter lastig om bijvoorbeeld te voldoen aan de minimale maatvoering. Met een verkeersbord wordt aangegeven dat het om een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken gaat. Op het wegdek wordt alleen een kruismarkering toegepast als de parkeerplaats veelvuldig door anderen bezet wordt en het kennelijk onvoldoende duidelijk is dat het een gereserveerde parkeerplaats betreft.

We gaan zo efficiënt mogelijk met de ruimte om. Op plekken met zowel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen voor bezoekers en gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken voor bewoners zoeken we naar mogelijkheden voor dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen, zodat per saldo minder parkeerplaatsen worden gereserveerd. Een enkele keer is er binnen de maximale loopafstand van de gehandicapte geen geschikte parkeerplaats aanwezig en niet te realiseren. Zo is het onwenselijk om in een voetgangersgebied of in een autoluw gebied een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken te realiseren. In dat geval kunnen we niet voldoen aan het verzoek van een gehandicapte.

Houders van een Gehandicaptenparkeerkaart voor Passagiers kunnen door de bestuurder worden afgezet bij de woning, waarna de bestuurder een vrije parkeerplaats opzoekt. Daarom is het in dat geval

⁵) Besluit bouwwerken leefomgeving - <https://wetten.overheid.nl/BWBR0041297/2024-01-01> [Let op! Met deze link kan het zijn dat er verwezen wordt naar een gedateerde versie, namelijk die op 1-1-24 van toepassing was en niet de meest actuele versie]

niet nodig een parkeerplaats op kenteken te realiseren. Soms is de houder van de Gehandicaptenparkeerkaart afhankelijk van de hulp van een bestuurder. De bestuurder kan de passagier bijvoorbeeld niet alleen laten terwijl de bestuurder de auto parkeert. Of de passagier heeft hulp van de bestuurder nodig bij het in en uit de auto stappen of bij het binnengaan. Indien dit het geval is wordt een individuele parkeerplaats op kenteken gerealiseerd.

5.2 Schoolomgevingen

Jonge kinderen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Kinderen in het basisonderwijs worden lopend, fietsend of met de auto naar school gebracht. Het halen en brengen van kinderen met de auto gebeurt op twee verschillende manieren. Enerzijds zijn er mensen die hun kind(eren) uit of in laten stappen en direct verder rijden. Dit noemen wij "kiss & ride" (K+R). Anderzijds zijn er mensen die langer parkeren om met hun kind(eren) mee naar het schoolplein te lopen, om nog even met andere ouders of de leerkracht te praten of om mee de klas in te lopen. Dit valt onder het gewone parkeren.

De gemeente is zeer terughoudend in het realiseren van K+R-voorzieningen in de directe omgeving van de school. Op locaties waar zowel voetgangers, fietsers als auto's samen komen, word gekeken of K+R-voorzieningen op grotere afstand gerealiseerd kan worden. We stimuleren juist het brengen en halen te voet of per fiets.

In nieuwe situaties, bij nieuwe scholen en schoolomgevingen, geldt voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen de volgende rekenregel:

Het aantal leerlingen (van de hele school) wordt vermenigvuldigd met het aandeel halen/brengen met de auto en dat wordt vermenigvuldigd met reductiefactoren voor de parkeerduur (hoe lang men parkeert) en voor het aantal kinderen per auto.

Rekenregel: aantal leerlingen x % (halen/brengen) x Rf1 (parkeerduur) x Rf2 (kinderen per auto)

- Voor groepen 1 t/m 3 geldt:
reductiefactor parkeerduur Rf1 = 0,5 omdat de parkeerduur bij deze groepen gemiddeld 10 minuten is in een periode van 20 minuten.
Reductiefactor aantal kinderen per auto Rf2 = 0,75 omdat vaak meer dan 1 kind in de auto meerrijdt;
- Voor groepen 4 t/m 8 geldt:
Reductiefactor parkeerduur Rf1 = 0,25, omdat parkeerduur gemiddeld 2,5 minuten is in perioden van 10 minuten.
Reductiefactor aantal kinderen per auto Rf2 = 0,85;
- Kinderdagverblijf:
Reductiefactor parkeerduur Rf1 = 0,25, omdat parkeerduur bij kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in perioden van 60 minuten bedraagt.
Reductiefactor aantal kinderen per auto Rf2 = 0,75.

Tabel 7 rekenregel reductiefactor schoolomgeving

	Onderbouw	Bovenbouw	Kinderdagverblijf
Percentage halen/brengen auto ⁶	35%	14%	50%
(Rf1) Reductiefactor parkeerduur	0,50	0,25	0,25
(Rf2) Reductiefactor aantal kinderen per auto	0,75	0,85	0,75

5.3 Vrachtwagens

Met name rondom winkels worden goederen gelost en/of geladen. Dit kan met grote vrachtwagens, maar ook met bestelbussen of personenauto's plaatsvinden. Met kleinere voertuigen, zoals personenauto's en bestelauto's wordt vaak direct vanaf de rijbaan geladen/gelost. Voor grotere voertuigen en langer laden/lossen wordt bij voorkeur gebruikgemaakt van aangewezen parkeerstroken als laad- en loshavens. Het laden en lossen mag de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen. Het achteruit rijden, bij aankomst of vertrek, over de openbare weg dien daarom ook ten alle tijden voorkomen worden. Bij (her)ontwikkeling van voorzieningen waarbij sprake is van laden en lossen, moet dit in beginsel op eigen terrein en indien mogelijk inpandig (ter voorkoming van geluidsoverlast) opgelost worden waarbij een vrachtwagen bij het komen en gaan vooruitrijdt. Als in de toekomst eventueel een stads-distributienetwerk in de regio wordt gerealiseerd, is het wenselijk om hierop aan te sluiten. Voor het parkeren van vrachtwagens mag alleen gebruik gemaakt worden van de daarvoor in de APV aangewezen parkeerplaatsen. De hoeveelheid bestaande vrachtwagenparkeerplaatsen wordt niet uitgebreid. Het parkeren van vrachtwagens moet in een omgeving gerealiseerd zijn waar dit passend is met de functies in de omgeving.

6) Conform de rekentool van het CRO: Parkeervraagcalculator. In samenspraak met de school kunnen deze waarden worden toegespitst op de toekomstige, lokale situatie

5.4 Hardheidsclausule

Na vaststelling van het 'Parkeerbeleid Voorschoten 2024' zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd af te wijken van het parkeerbeleid middels een collegebesluit.

In bijzondere situaties, op basis van zwaarwegend belang en voldoende gemotiveerd, kan het college in afwijking van de gestelde normen goedkeuring verlenen aan de Omgevingsvergunning. Hiervoor dient het plan in lijn te liggen met de gemeentelijke (omgevings)visie waarbij de vastgestelde parkeernormen afbreuk doen aan de billijkheid van één of meer van de onderstaande elementen:

- Bereikbaarheid;
- Ruimtelijke kwaliteit;
- Woningbouwopgave/woonklimaat;
- Verblijfskwaliteit/recreëren;
- Verduurzaming/vergroening/afwatering;
- Grondexploitatie.

Voor een zorgvuldige afweging worden afwijkingen, de noodzaak daartoe en de effecten, voor besluitvorming voorgelegd aan het college. Het college van burgemeester en wethouders kan middels een collegebesluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van het parkeerbeleid en de daarbij geldende parkeernormen. Bijvoorbeeld in situaties waar het algemeen belang is gediend van specifiek maatwerk en/of de parkeernormering is (nog) de enige belemmerende factor voor de realisering van het initiatief of ontwikkeling.

Indien met een uitgevoerd parkeeronderzoek kan worden aangetoond dat met een lagere norm kan worden volstaan, kan het college van de norm afwijken. Als vrijstelling van de parkeereis wordt verleend worden aanvullende afspraken gemaakt, bijvoorbeeld over het realiseren van extra fietsvoorzieningen of het realiseren van groen, deelauto's, deelfietsen (bv elektrische bakfiets).

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad der gemeente Voorschoten, gehouden op donderdag 4 juli 2024

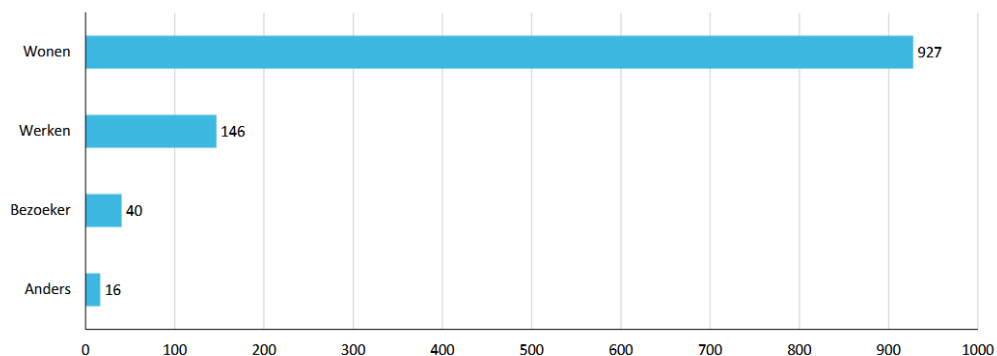
*de griffier,
drs. B.J. Urban*

*de voorzitter,
drs. N. Stemerding*

Bijlage 1: Enquêteresultaten

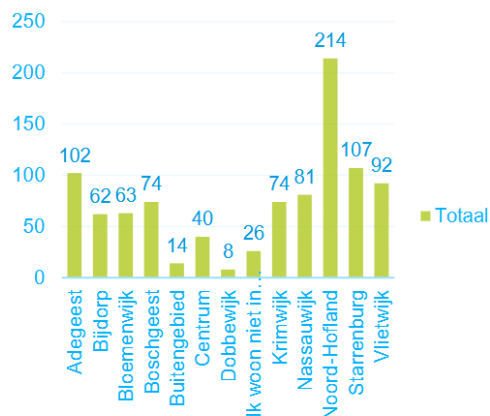
Algemene informatie

■ 957 respondenten

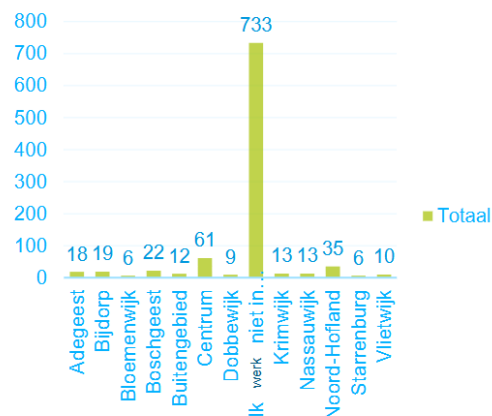


Algemene informatie

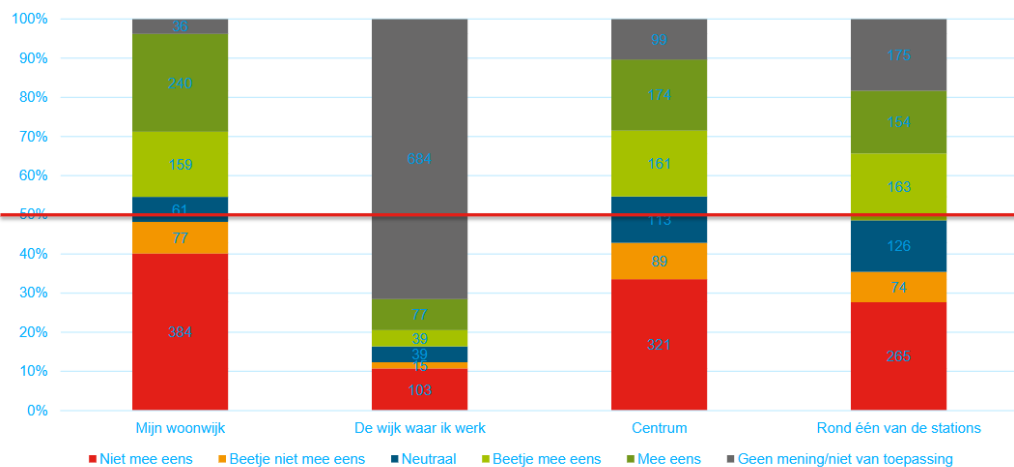
Ik woon in:



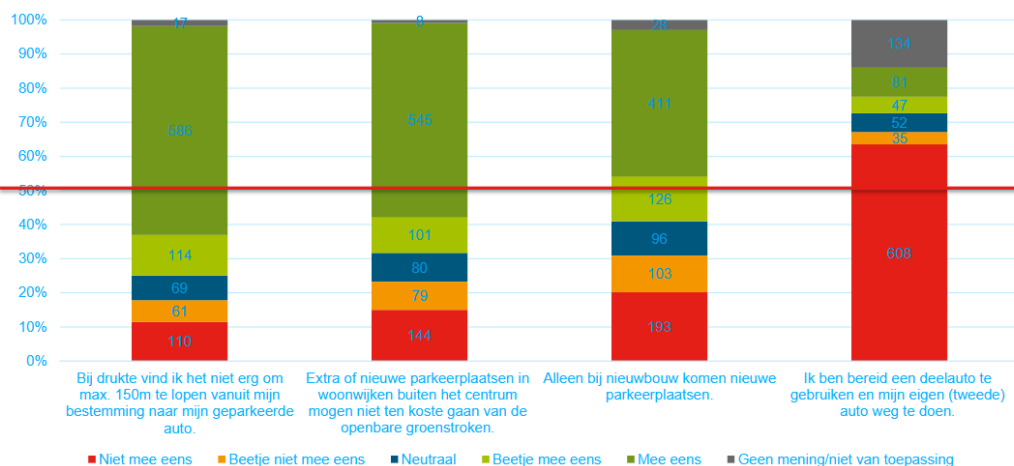
Ik werk in:



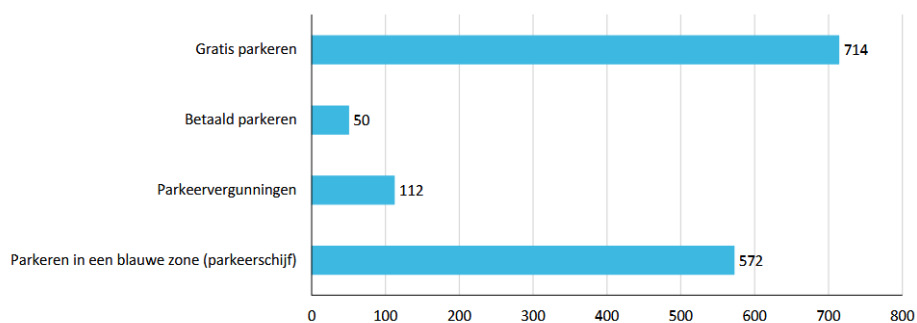
Er is een parkeerprobleem in



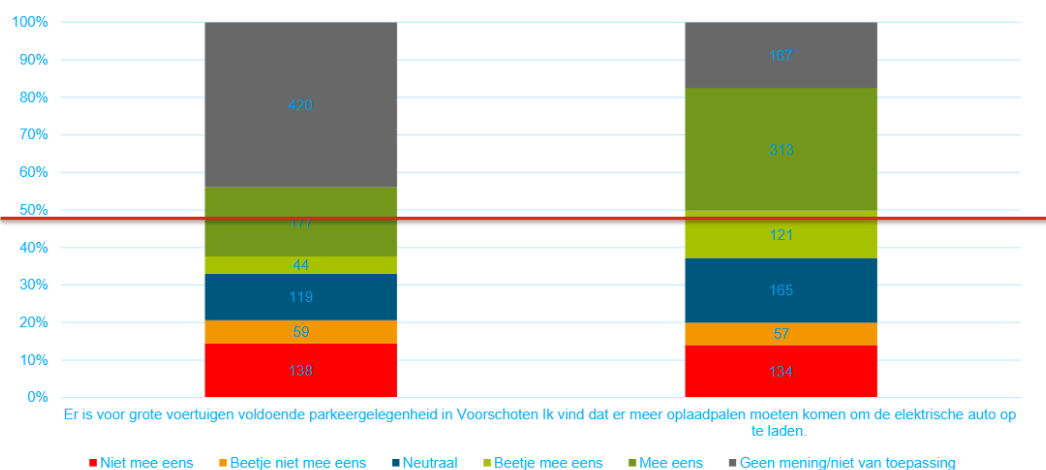
Autoparkeren



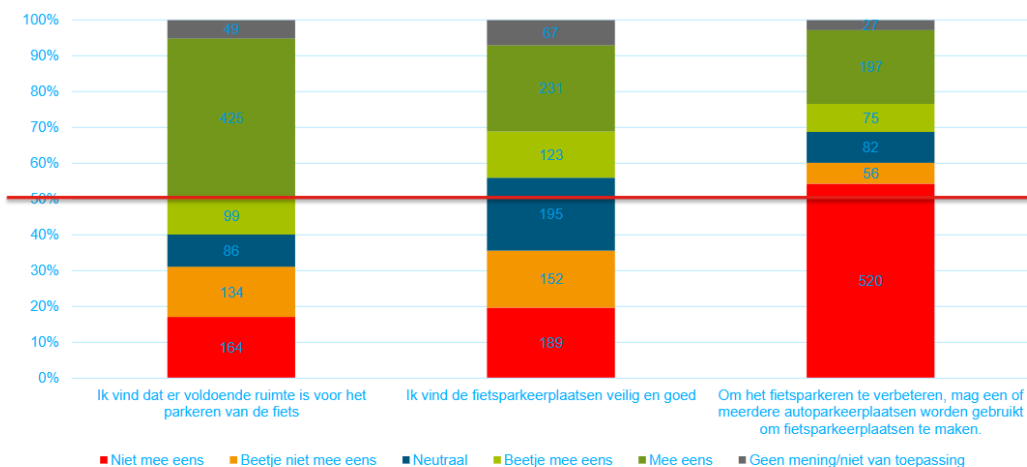
Er zijn verschillende vormen van parkeren: gratis parkeren, betaald parkeren, parkeervergunningen en parkeren in een blauwe zone. Welke vorm vindt u passend bij Voorschoten?



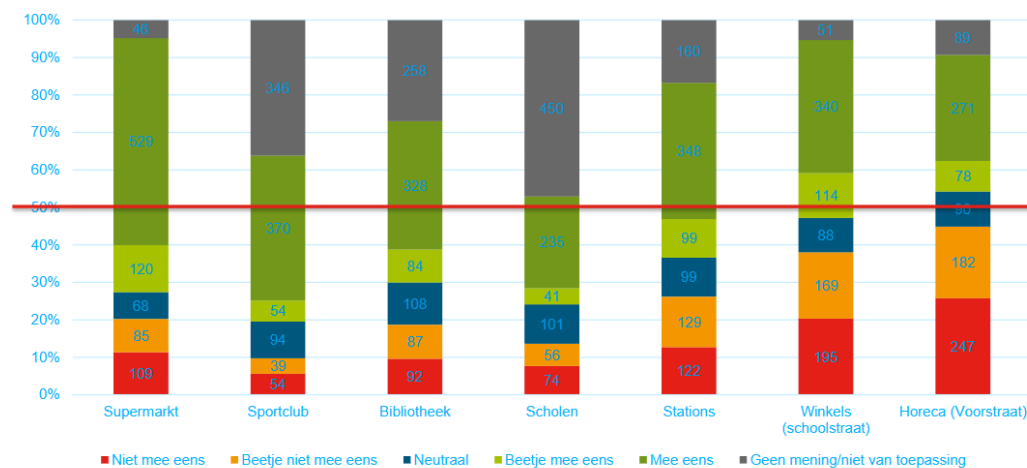
Overige vragen



Fietsparkeren

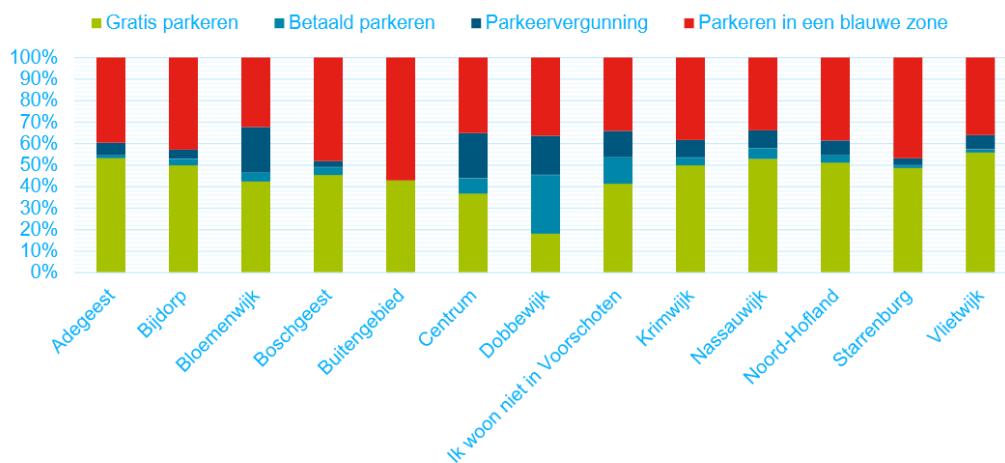


Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij

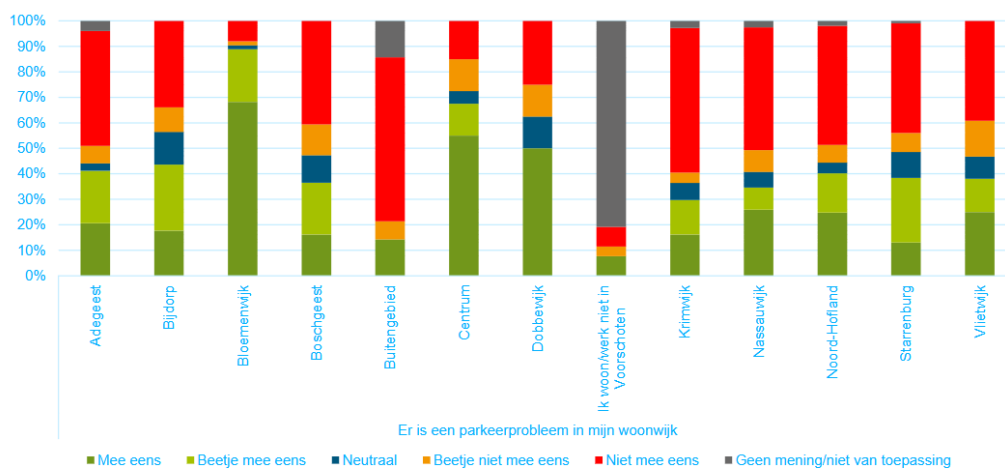


Uitgesplitst per woonwijk

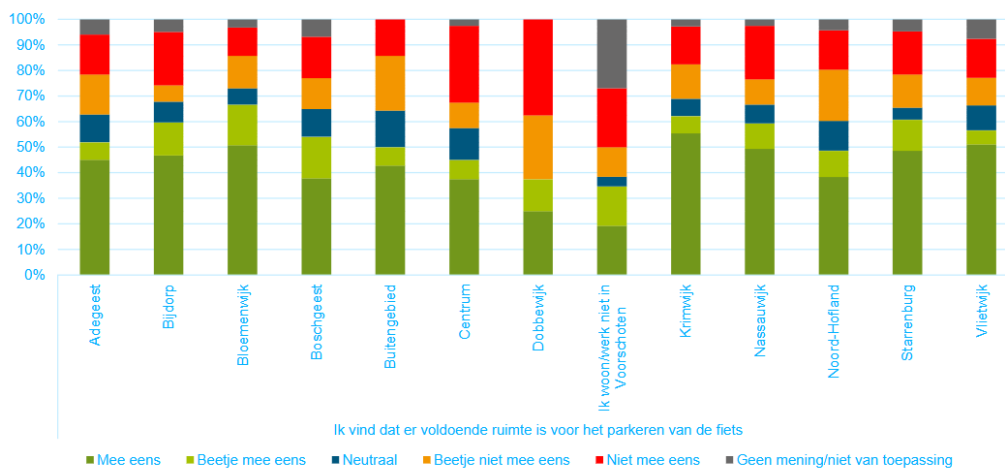
Er zijn verschillende vormen van parkeren: gratis parkeren, betaald parkeren, parkeervergunningen en parkeren in een blauwe zone. Welke vorm vindt u passend bij Voorschoten?



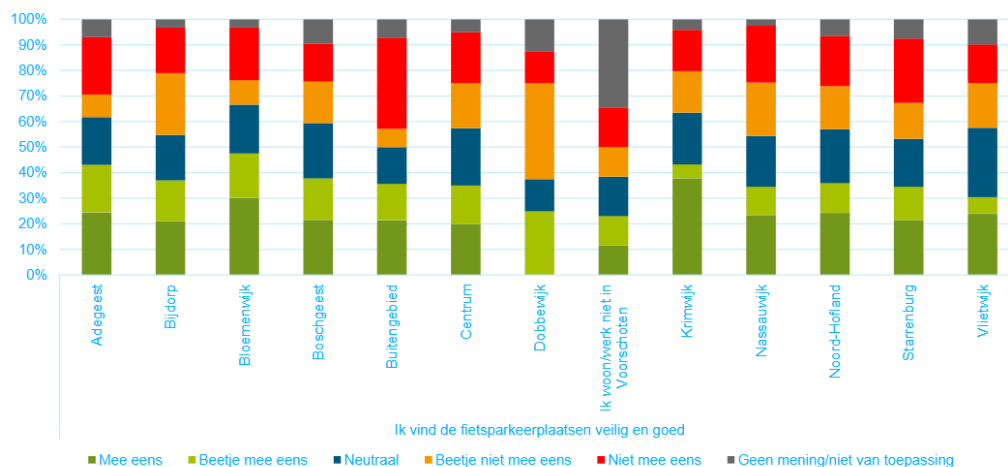
Er is een parkeerprobleem in mijn woonwijk



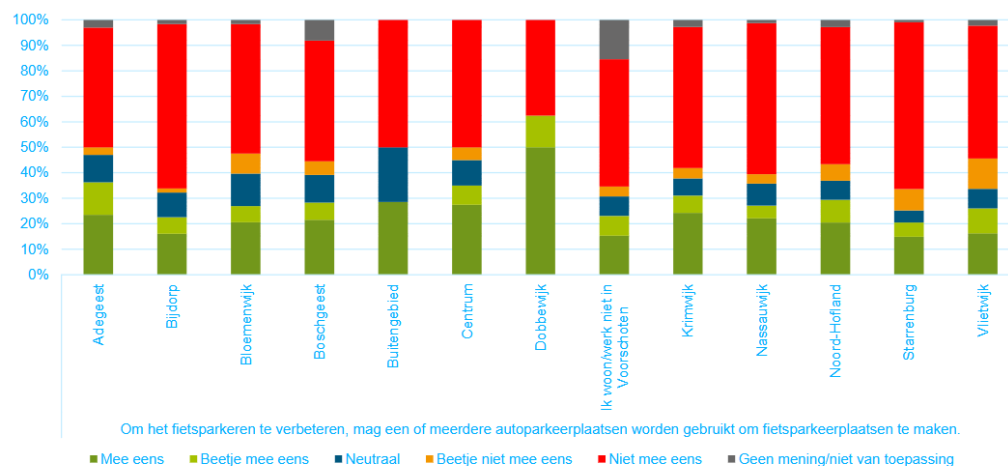
Ik vind dat er voldoende ruimte is voor het parkeren van de fiets.



Ik vind de fietsparkeerplaatsen veilig en goed.

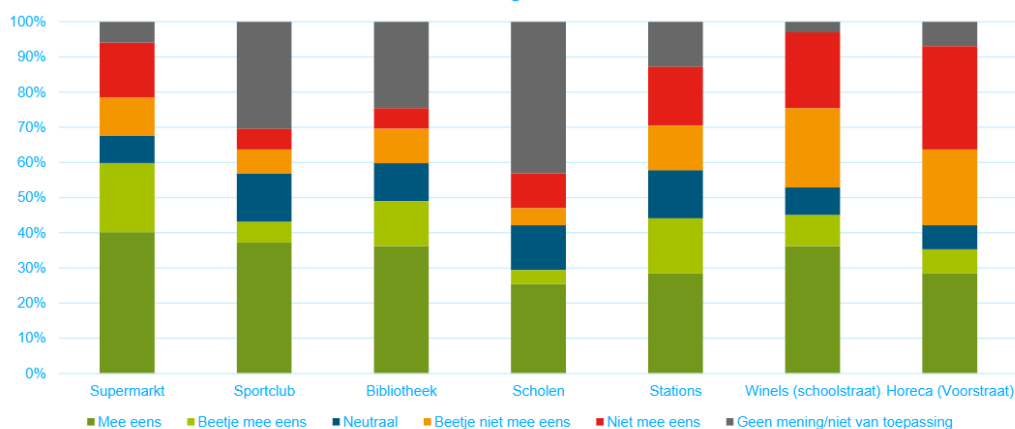


Om fietsparkeren te verbeteren, mag een of meerdere autoparkeerplaatsen worden gebruikt om fietsparkeerplaatsen te maken.



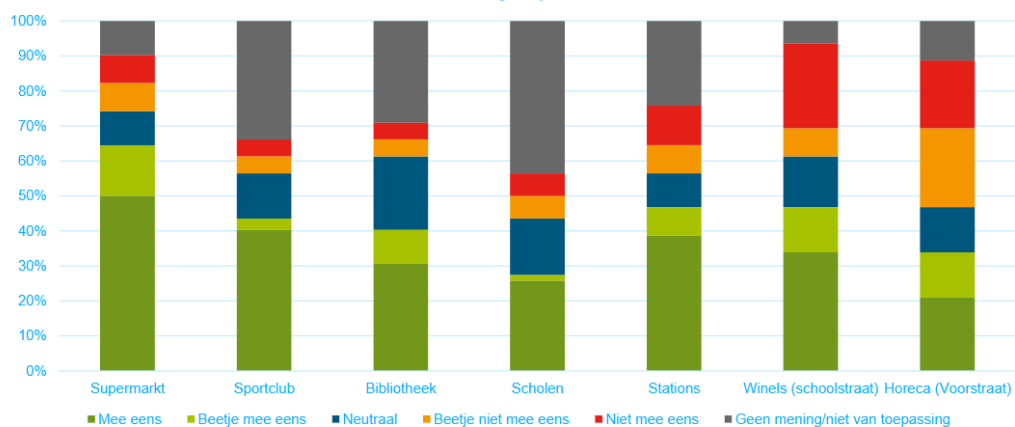
Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij

Adegeest

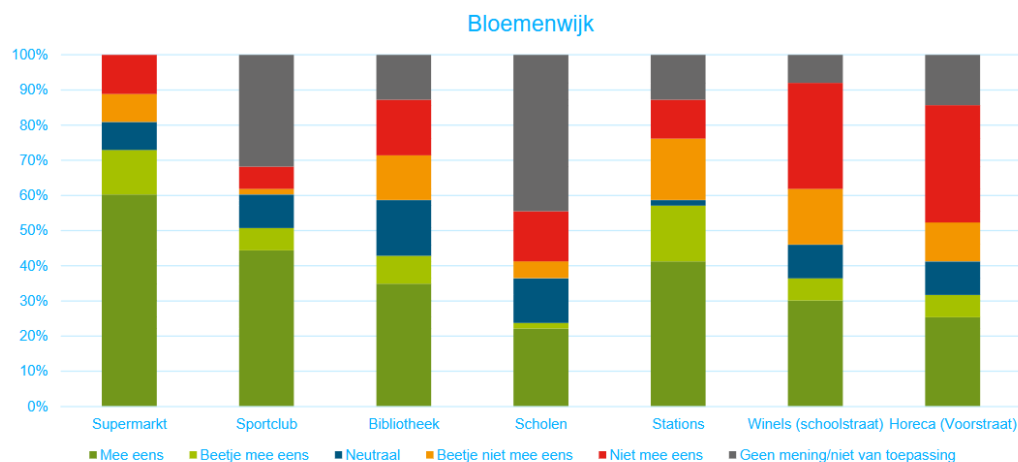


Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij

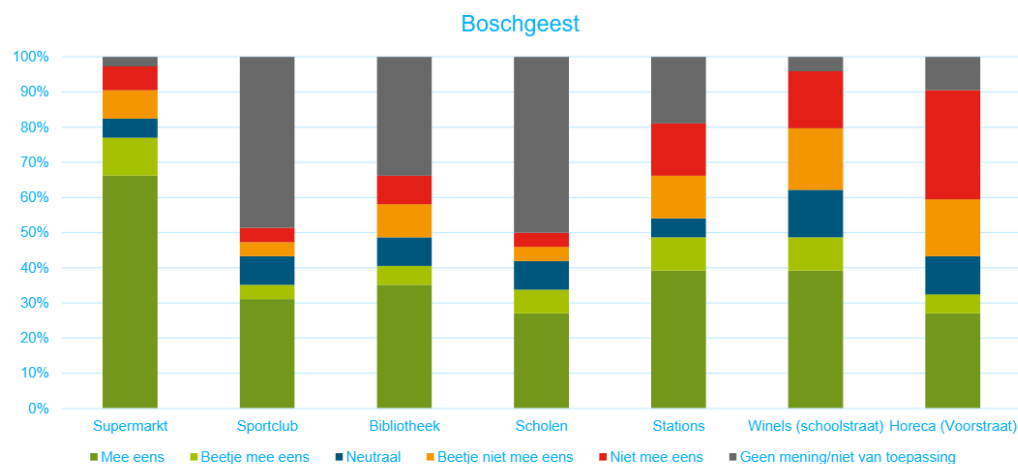
Bijldorp



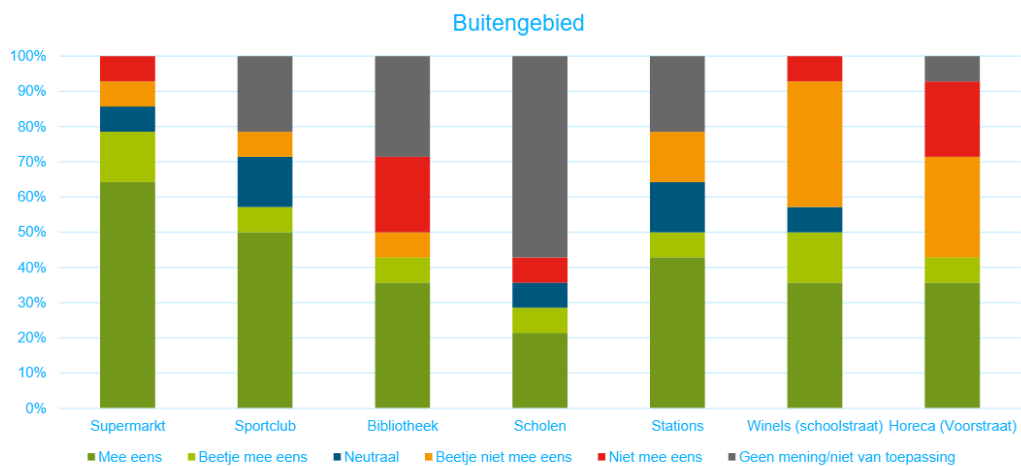
Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij



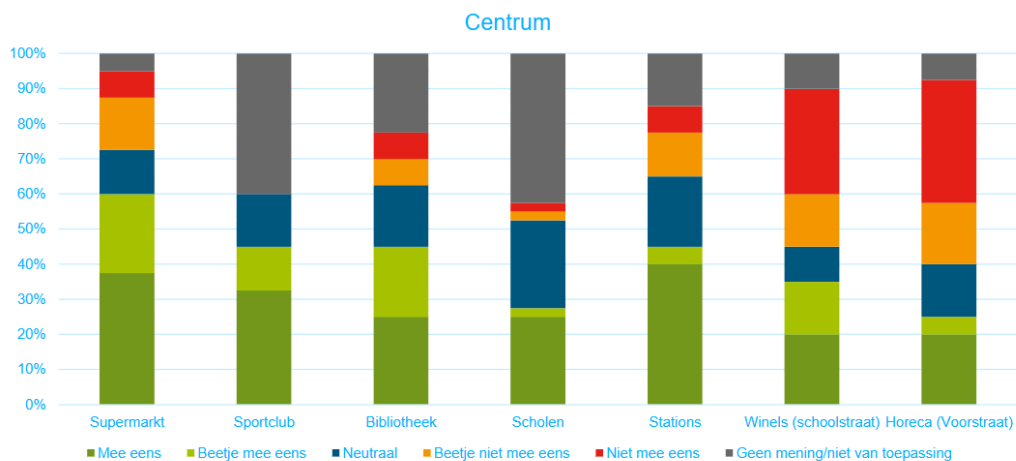
Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij



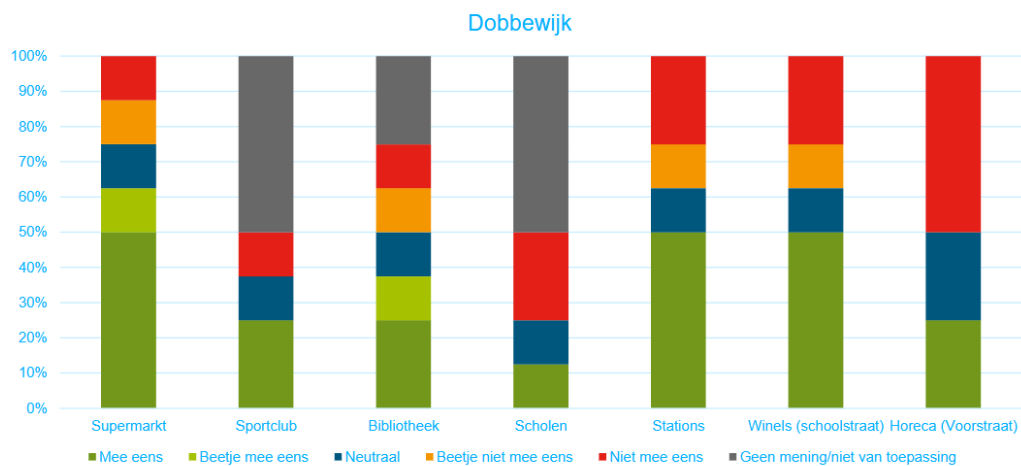
Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij



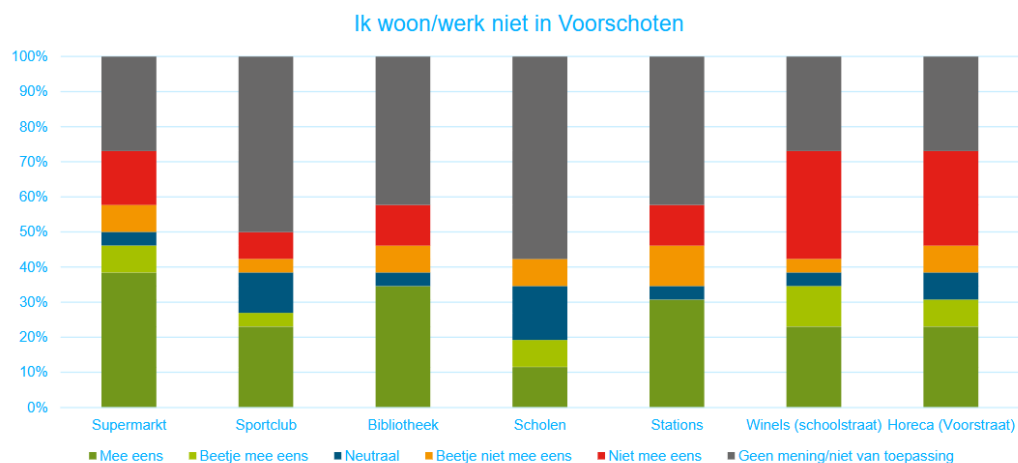
Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij



Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij

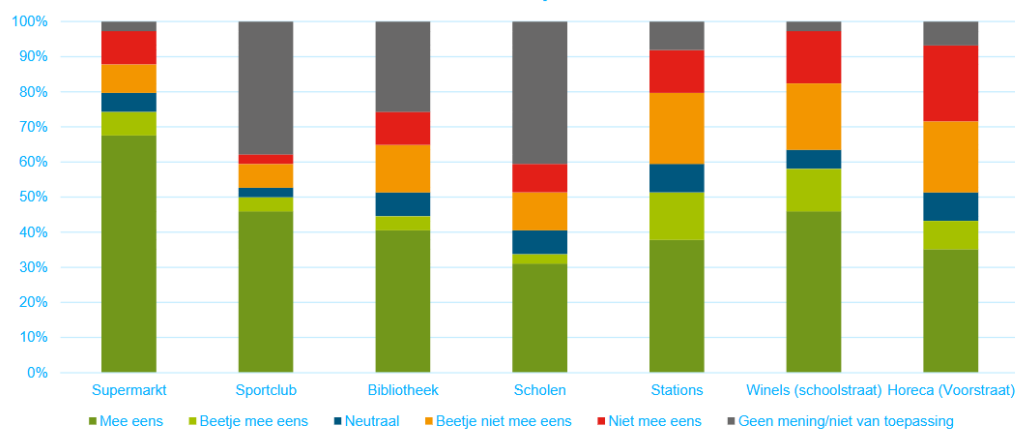


Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij



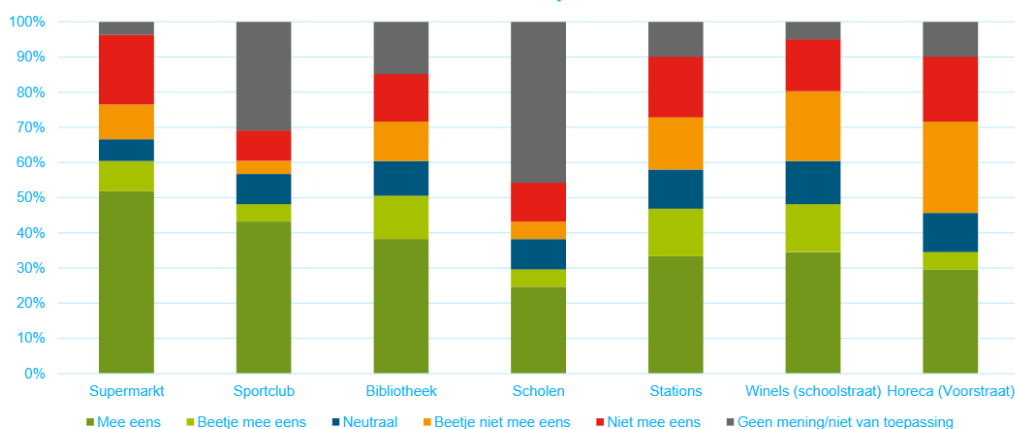
Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij

Krimwijk

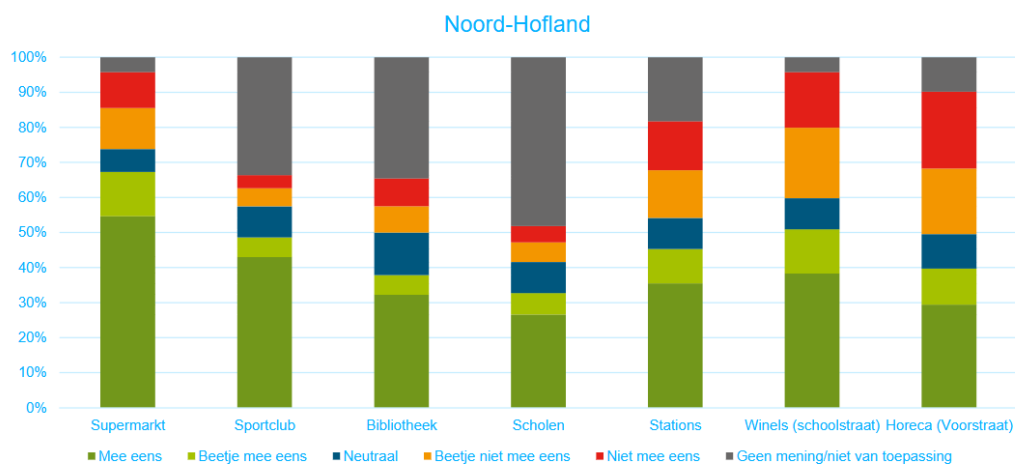


Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij

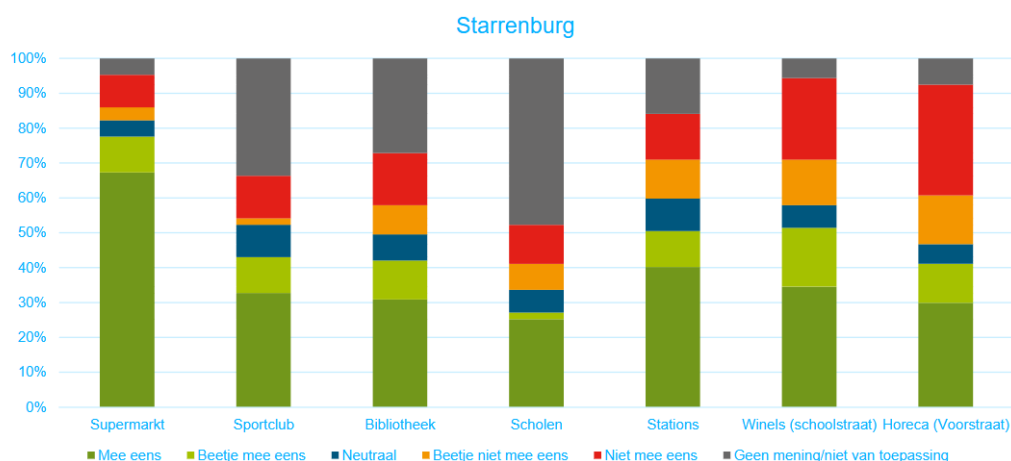
Nassauwijk



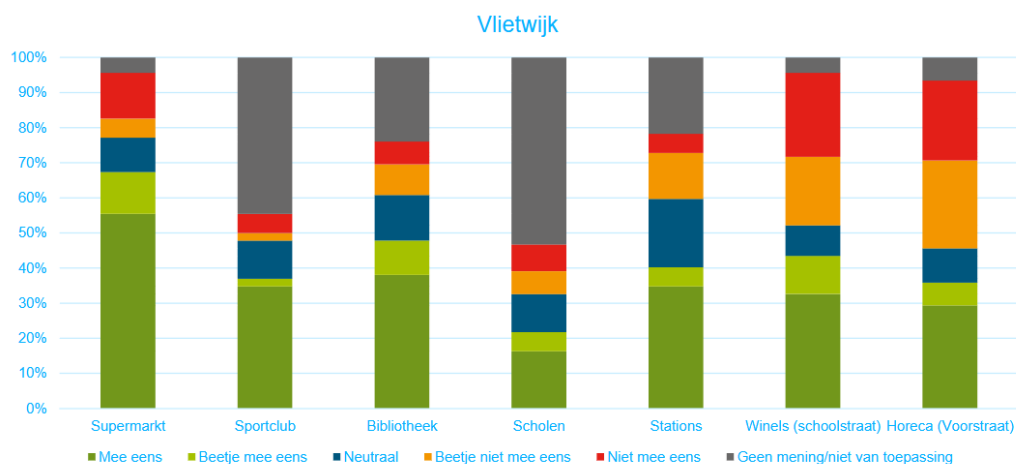
Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij



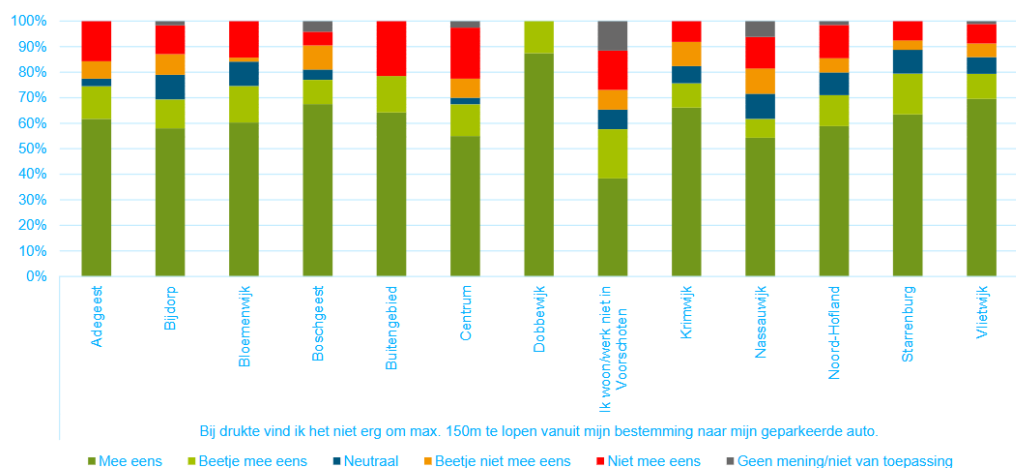
Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij



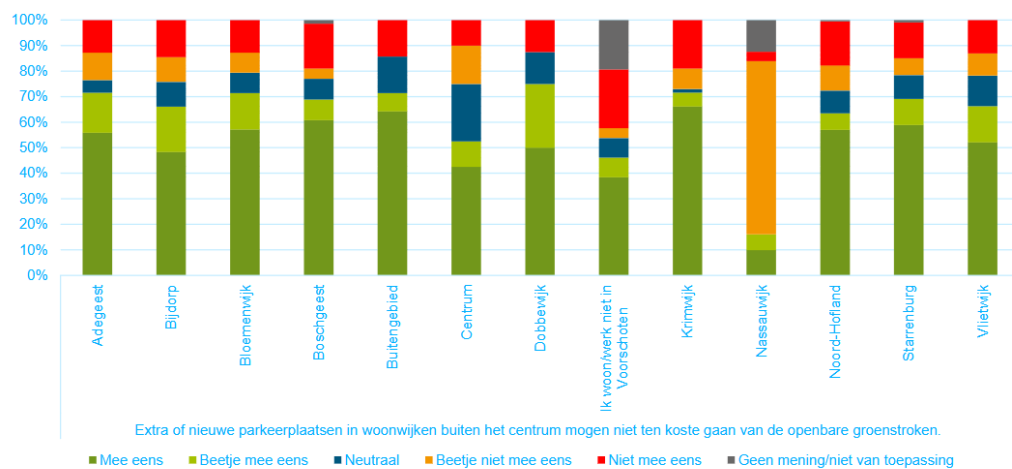
Er zijn altijd voldoende fietsparkeerplaatsen bij



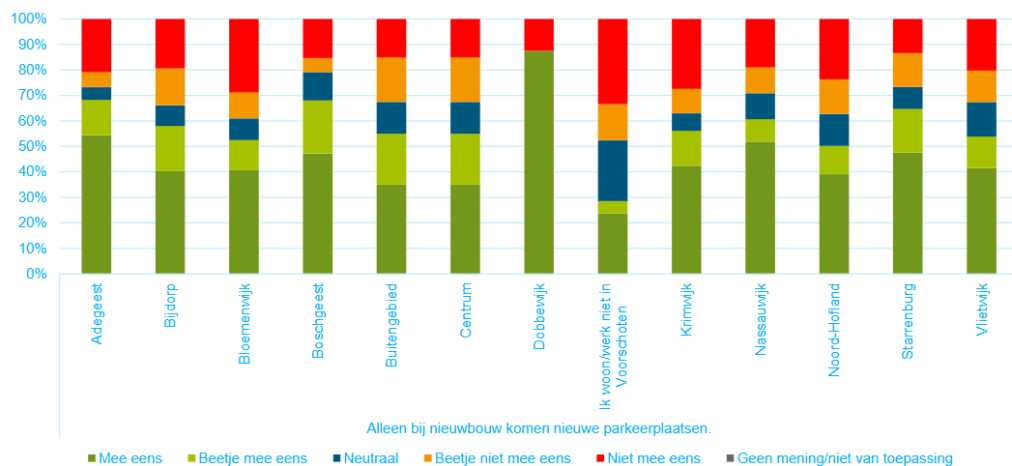
Bij drukte vind ik het niet erg om max. 150m te lopen vanuit mijn bestemming naar mijn geparkeerde auto.



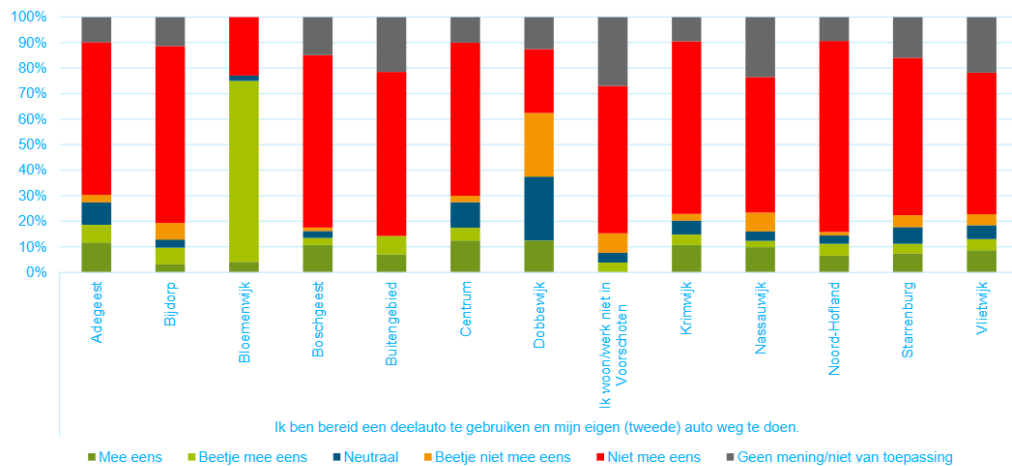
Extra of nieuwe parkeerplaatsen in woonwijken buiten het centrum mogen niet ten koste gaan van de openbare groenstroken.



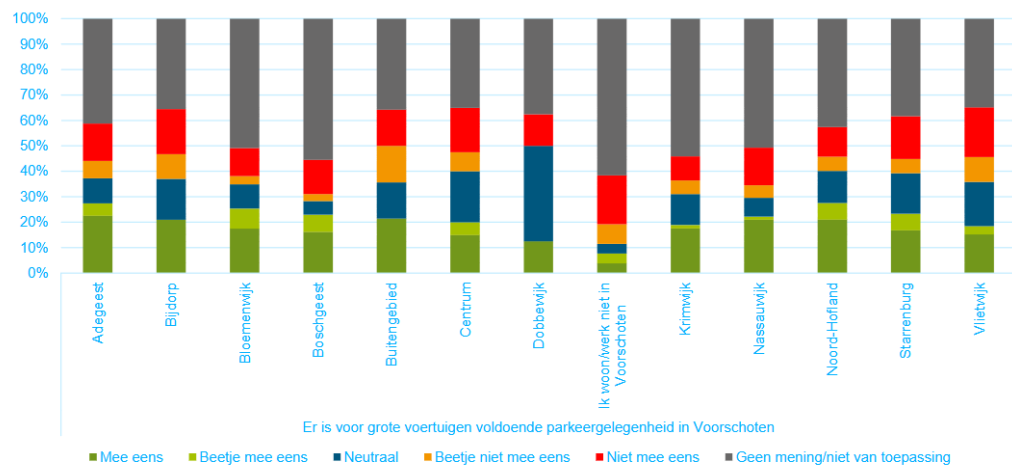
Alleen bij nieuwbouw komen nieuwe parkeerplaatsen.



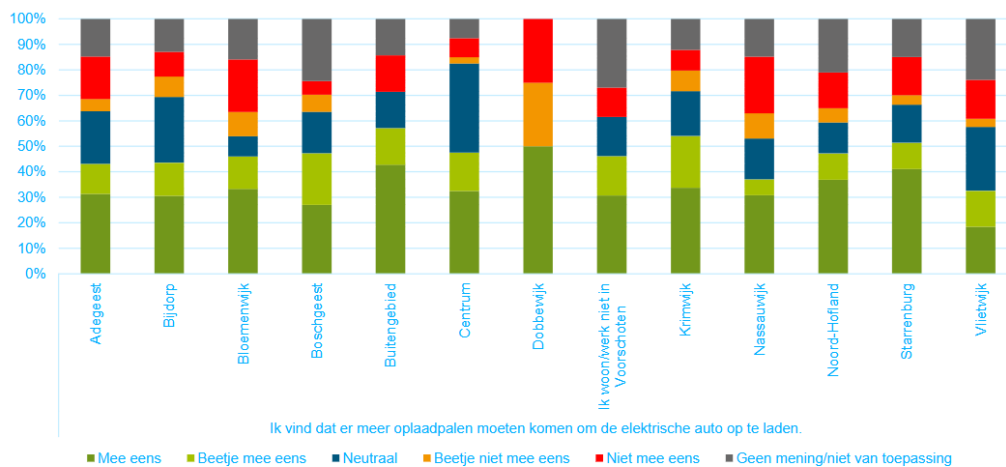
Ik ben bereid een deelauto te gebruiken en mijn eigen (tweede) auto weg te doen.



Er is voor grote voertuigen voldoende parkeergelegenheid in Voorschoten

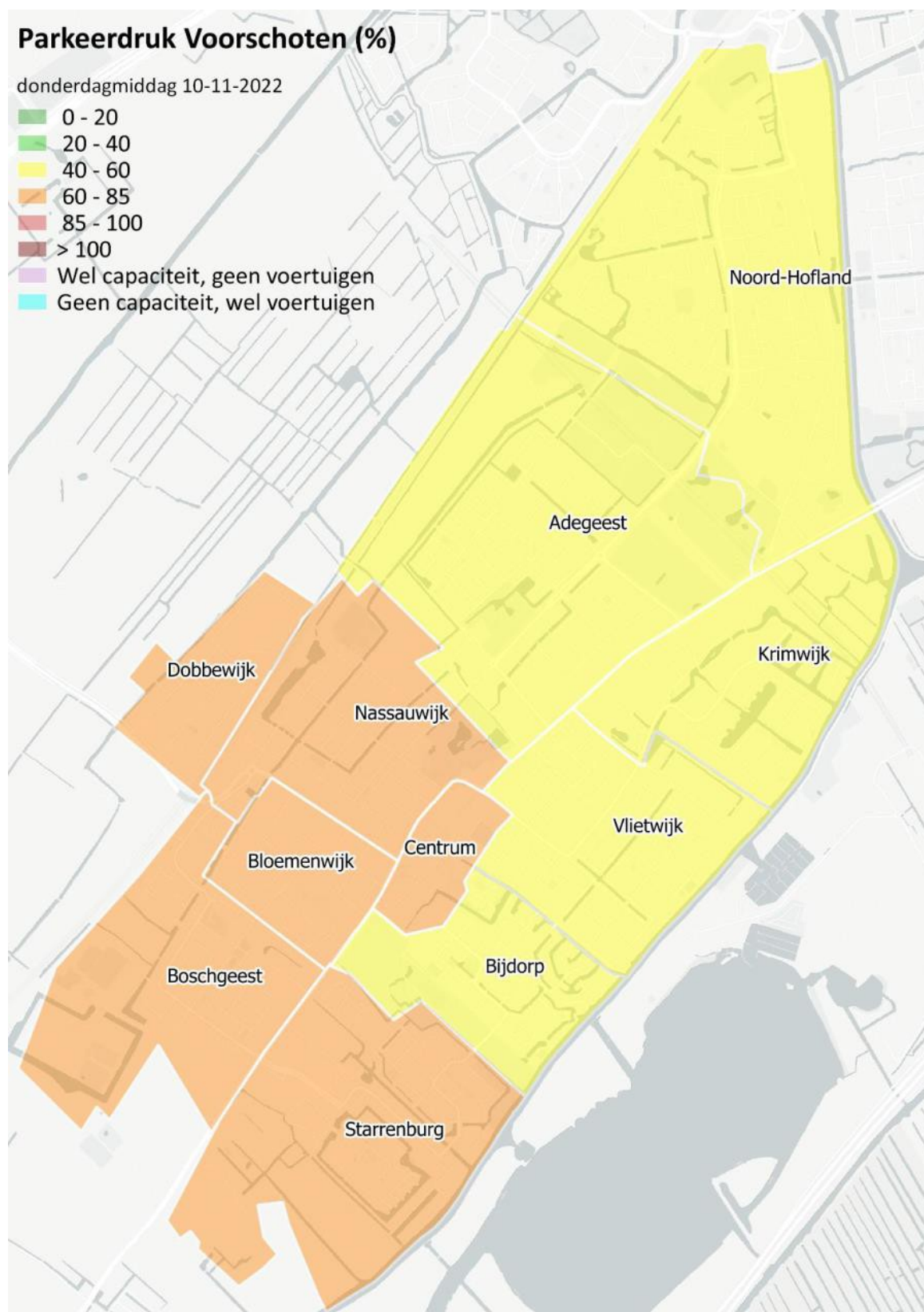


Ik vind dat er meer oplaadpalen moeten komen om de elektrische auto op te laden.

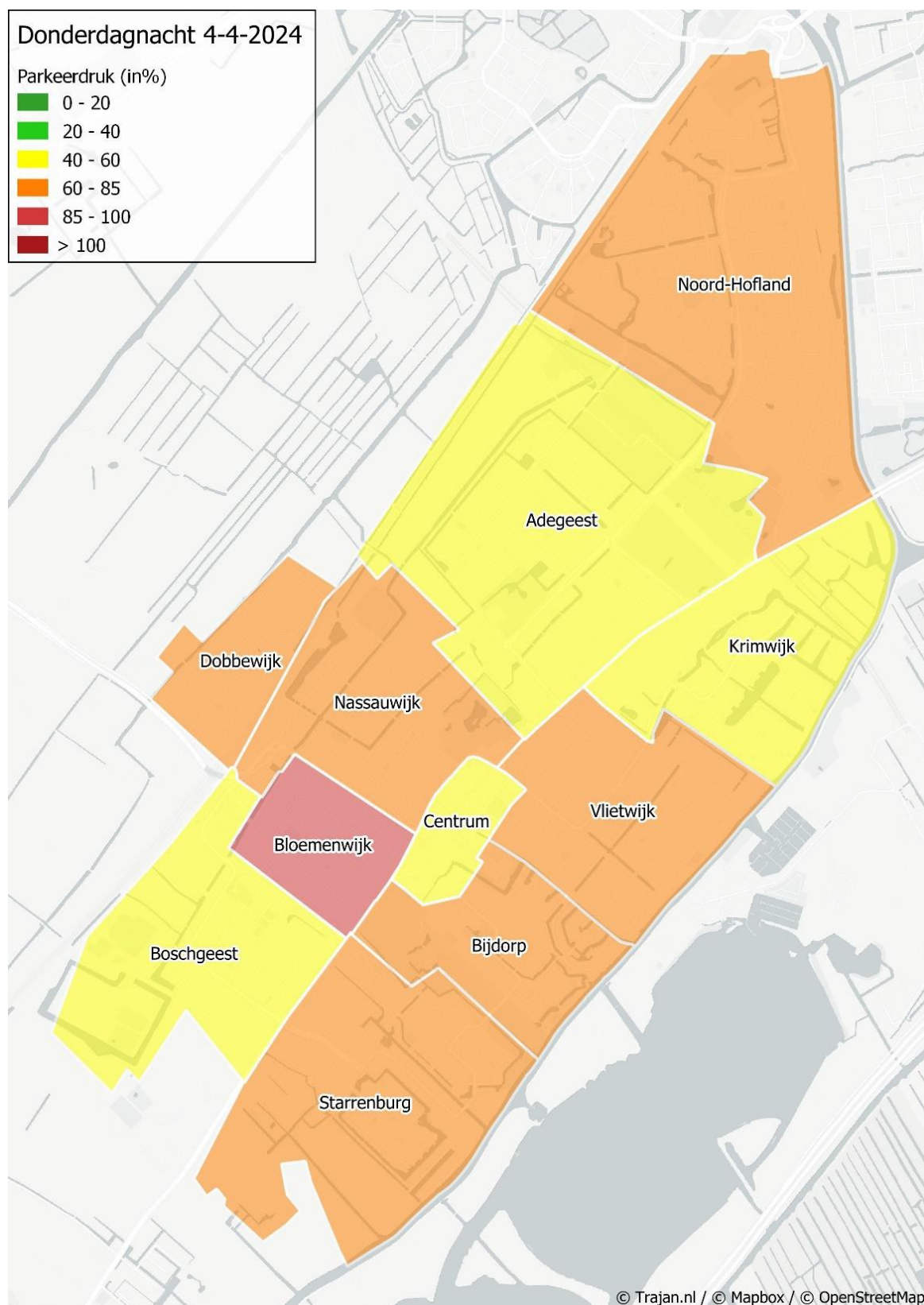


Bijlage 2: Parkeerdrukmeting 2022- 2024

Ter illustratie en ter informatie is in onderstaande afbeelding de parkeerdruk van een van de meetdagen (donderdagmiddag) weergegeven. De resultaten van de parkeerdrukmeting zijn ter kennisgeving gebruikt in dit beleid en vormen het vertrekpunt (nulmeting).

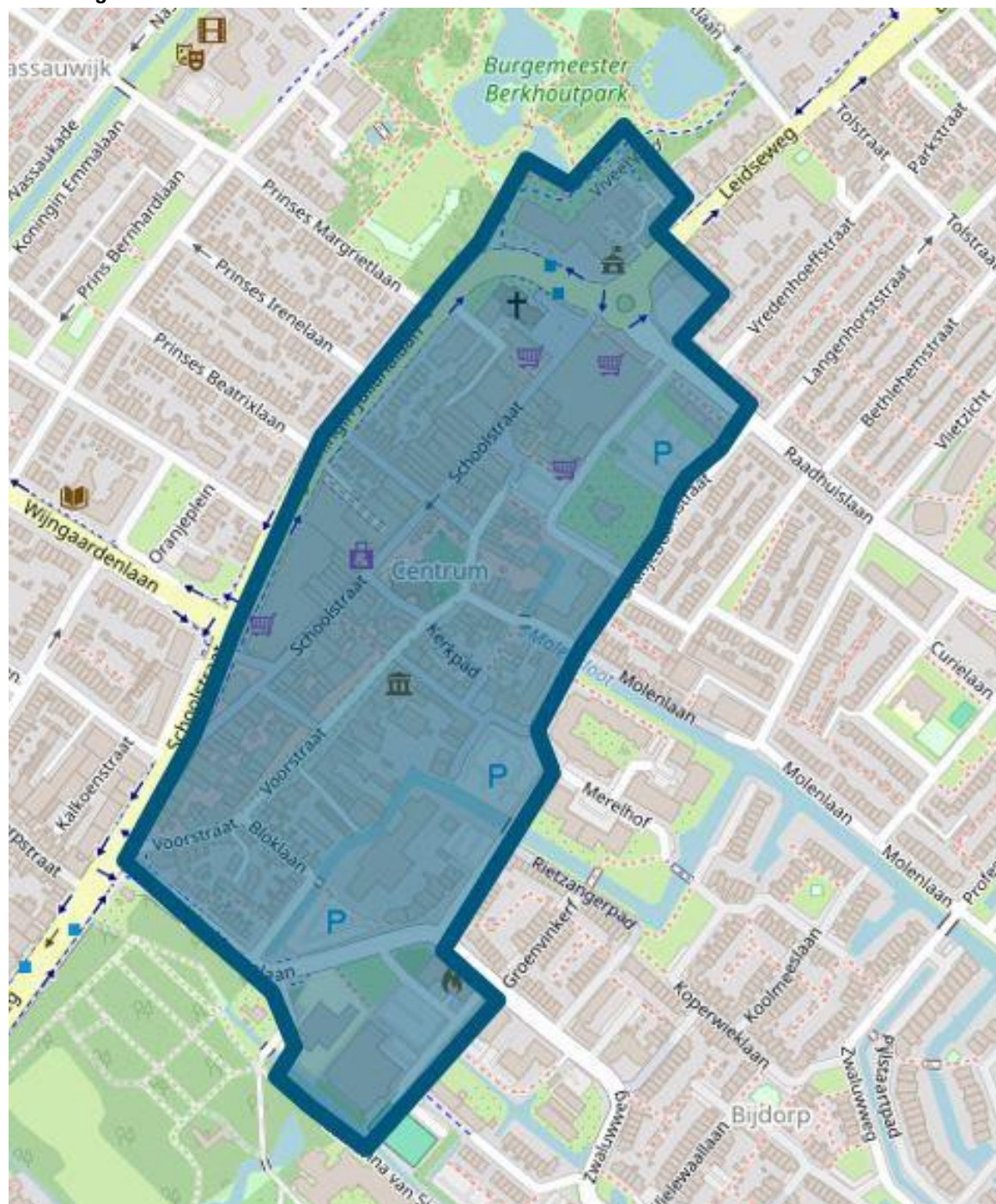


Figuur 3 parkeerdruk voorschoten donderdagmiddag (Trajan)



Bijlage 3: Gebiedsindeling

Centrumgebied



Figuur 4 gebiedsindeling centrum

Stationsomgeving Voorschoten



Figuur 5 gebiedsindeling station Voorschoten
(coördinaten middelpunt: X:52.12616711562367 Y: 4.433503333324923)

Stationsomgeving De Vink



Figuur 6 gebiedsindeling station De Vink
(coördinaten middelpunt X: 52.14721000546279 Y:4.456115872120027)

Bijlage 4: Stappenplan – beheersen parkeerdruk in bestaande situatie

Bij klachten of meldingen over de parkeerdruk wordt het volgende stappenplan gehanteerd:

1. Beoordelen parkeersituatie;
2. Parkeerprobleem geconstateerd.

Stap 1: Beoordelen parkeersituatie

Wanneer een klacht of melding over parkeren (schriftelijk) binnenkomt bij de gemeente, wordt eerst de aard van de klacht of melding vastgesteld. Foutief parkeren kan worden veroorzaakt door ongewenst parkeergedrag of door een hoge parkeerdruk, maar ook vaak door een combinatie van beiden. Vaak komt dit doordat wijken bij de inrichting niet berekend zijn op het huidige autobezit. Het vaststellen van de aard van de klacht of melding vindt op de volgende manieren plaats:

- Door een eigen inschatting van de verkeerskundige;
- Door overleg te voeren met melder (en betrokkenen en omgeving);
- In overleg met de BOA of politie.

Klachten en meldingen over hoge parkeerdruk worden door de gemeentelijke verkeerskundige geobserveerd. Er volgt een algemene beoordeling per straat of per buurt door observatie van twee gemiddelde (werk)dagen: dinsdag en/of donderdag op tijdstippen waarop veel geparkeerd wordt. Afhankelijk van het drukste moment is dat soms 's middags tussen 14.00 en 16.00 uur, vaak 's avonds tussen 19.00 uur en 23.00 uur. Het maatgevende moment is hiervoor bepalend. Dit is afhankelijk van de locatie en functie. Hierbij geldt een grenswaarde voor de parkeerdruk van 85% (de bezettingsgraad) en de loopafstand die bij de hoofdfunctie hoort.

Voor het **centrum** geldt dat bewoners op zaterdag vaak lastiger kunnen parkeren. Dit is inherent aan wonen in het centrum, waar wordt uitgegaan van een idealiter lager autobezit en minder autogebruik. Immers zijn veel voorzieningen op loopafstand. Bij klachten of meldingen in het centrum geldt een algemene beoordeling per straat of per buurt door observatie van een gemiddelde weekenddag: zaterdag en/of zondag op tijdstippen waarop veel geparkeerd wordt, vaak tussen 10.00 uur en 17.00 uur. Hierbij geldt een grenswaarde voor de parkeerdruk van 85% (de bezettingsgraad) en een acceptabele loopafstand van de betreffende functie.

Bij klachten of meldingen in de **stationsomgeving** geldt dat een algemene beoordeling per straat of per buurt door observatie van twee gemiddelde (werk)dagen: dinsdag en/of donderdag op tijdstippen waarop veel geparkeerd wordt, vaak tussen 08.00 uur en 17.00 uur. Hierbij geldt een grenswaarde voor de parkeerdruk van 85% (de bezettingsgraad) en een acceptabele loopafstand van de betreffende functie.

De parkeerklacht is gegrond wanneer de parkeerdruk binnen het zoekgebied aantoonbaar hoog is en de acceptabele loopafstanden worden overschreden.

Stap 2: Parkeerprobleem geconstateerd

Als er sprake is van een geconstateerd parkeerprobleem, wordt bekeken hoe dit beheerst kan worden. Hiervoor worden de volgende keuzes doorlopen.

1. Parkeerprobleem accepteren: Geen verdere handeling.
2. Ruimte beter benutten: Capaciteit die elders niet nuttig benut wordt gaan we beter gebruiken. We faciliteren dubbelgebruik en vergroten de vindbaarheid.
3. Beschikbare plekken beter reguleren: Toepassen van parkeerregulering.
4. Nieuwe parkeerplaatsen aanleggen: Herverdelen van de openbare ruimte.

1. Parkeerprobleem accepteren

We accepteren dat er een parkeerprobleem is. Er wordt bewust voor gekozen geen verdere actie te ondernemen. De reden waarom we het parkeerprobleem accepteren moet ambtelijk worden onderbouwd.

2. Ruimte beter benutten

Het accepteren van het parkeerprobleem is niet gewenst. Op of nabij de locatie van de klacht of melding zien we kansen om de beschikbare ruimte beter te benutten. We kijken of elders op of nabij de locatie of in de wijk parkeercapaciteit aanwezig is die beter kan worden gebruikt, door bijvoorbeeld het faciliteren van dubbelgebruik en/of het vergroten van de vindbaarheid van de parkeerplaatsen.

3. Beschikbare plekken beter reguleren

Als het beter benutten van de beschikbare parkeerruimte niet mogelijk is, gaan we de beschikbare parkeerplaatsen beter reguleren. Om te sturen in het parkeergedrag van verschillende doelgroepen kan parkeerregulering worden ingezet. De verkeerswetgeving biedt de gemeente de vrijheid om zelf te bepalen aan welke doelgroepen zij parkeerplaatsen toekennen (parkeer-vergunningensysteem). Een

ander oplossing is het treffen van tijdgebonden maatregelen (parkeerschijfzone) en/of financiële maatregelen (betaald parkeren). Het is voor het invoeren van een vorm van parkeerregulering belangrijk dat er voldoende draagvlak is. Bij het meten van draagvlak worden altijd meerdere straten (een buurt) betrokken. De onderstaande twee vragen worden gesteld:

- Ervaart u parkeerproblemen rondom uw adres?
- Zo ja, staat u achter de invoering van parkeerregulering?

De respons moet meer dan 50% zijn, anders is de conclusie dat er geen probleem is of dat het probleem onvoldoende urgent is. Van de respons moet tenminste 75% voor het invoeren van parkeerregulering zijn. Bij voldoende draagvlak wordt een passende parkeerreguleringsmaatregel voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders en aan de gemeenteraad.

Als de P+R-terreinen bij de NS-stations vol staan en reizigers in de omliggende buurt gaan parkeren wordt eerst beoordeeld of de bezettingsgraad hoger is dan 85% en de loopafstand voor bewoners groter dan 100 meter. In die situatie kan parkeerregulering worden voorgesteld volgens de hiervoor beschreven werkwijze.

4. Nieuwe parkeerplaatsen aanleggen

Als uiterste en laatste maatregel kan besloten worden nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen om de parkeerdruk te beheersen. De herverdeling van de openbare ruimte en het toevoegen van parkeerplaatsen vindt alleen plaats bij gepland groot onderhoud.

Bijlage 5: Parkeerregulering

In deze bijlage worden verschillende vormen van parkeerregulering nader toegelicht. Wanneer parkeerregulering wordt ingevoerd is het belangrijk om te weten wat precies de verschillen zijn. Pas wanneer dat duidelijk is, is het mogelijk een onderbouwde afweging (en keuze) te maken. Bij de afweging spelen verschillende aspecten mee: draagvlak, politieke voorkeur, de wens om controle op effecten en kosten/baten te houden en de situatie ter plaatse.

We onderscheiden drie vormen van parkeerregulering. Dat zijn drie vormen, anders dan het vrij parkeren (gratis). Er zijn combinaties mogelijk, maar die worden gemakshalve buiten beschouwing gelaten. We onderscheiden:

- niet-fiscale blauwe zone
- niet fiscaal vergunninghoudersparkeren
- fiscale maatregel: betaald parkeren

Bij fiscale maatregelen wordt parkeerbelasting geheven. In de volksmond spreekt men over betaald parkeren.

Niet-fiscale maatregelen

Niet-fiscale parkeervormen zijn het parkeren voor uitsluitend vergunninghouders (E9-zone) en parkeren met gebruik van een parkeerschijf, een zogenoemde blauwe zone. De handhaving vindt plaats onder administratiefrechtelijke regelgeving (de Wet Mulder). Bij deze vorm is de gemeente voor de handhaving afhankelijk van de politie of van gemeentelijke buitengewoon opsporings-ambtenaren (boa's). Het geld dat geïnd wordt bij boetes komt ten goede aan het Rijk.



Parkeren voor vergunninghouders (bord E9)



Blauwe zone, parkeren met parkeerschijf

Fiscale maatregelen

Bij een fiscale maatregel wordt parkeerbelasting geheven. Deze parkeerbelasting kan op verschillende manieren voldaan worden: door het (digitaal) kopen van een parkeerticket bij een parkeerautomaat, door het aanmelden via een parkeerApp of door het aanschaffen van een parkeeronthefing. Het parkeergeld is een gemeentelijke belasting. De opbrengsten van deze parkeergelden en de verkoop van ontheffingen komen in de gemeentekas. Is er niet tijdig betaald, dan volgt een naheffingsaanslag. De inkomsten van naheffingsaanslagen komen ook in de gemeentekas. Hierdoor is een kostendeekkende exploitatie mogelijk.

De belangrijkste verschillen tussen beide vormen

Naast de genoemde verschillen bij de handhaving en bij de inning van de boetes geldt dat:

- Administratiefrechtelijke maatregelen gecompliceerder en duurder zijn dan een fiscaal regime;
- Fiscale maatregelen sturingsmogelijkheden bieden die niet-fiscale maatregelen niet of onvoldoende hebben. Bijvoorbeeld het zo nauwkeurig mogelijk inspelen op de situatie ter plaatse door differentiatie naar tarief en/of differentiatie naar tijd. Daarnaast kan de gemeente haar eigen handhaving opzetten of hiervoor een particulier bedrijf inzetten. Daarmee heeft de gemeente ook de controle over de kosten;

- In een E9-zone mogen uitsluitend vergunninghouders parkeren. Dit betekent dat niemand anders hier kan parkeren. Dat zorgt voor weinig flexibiliteit, ook bij toekomstige ontwikkelingen;
- Een combinatie van digitalisering en fiscale maatregelen grote flexibiliteit biedt voor parkeerdienstverlening. Zo kan bijvoorbeeld het aanmelden van een gratis parkeeractie voor één of twee uur, door kentekeninvoer in de parkeerautomaat of een van de parkeer applicaties, gezien worden als een gelijkwaardig alternatief voor een parkeerschijf in een blauwe zone. Een alternatief hierop is om een gefiscaliseerde blauwe zone in te voeren. Hierbij kan je bijvoorbeeld de eerste 2 uur gratis parkeren en vervolgens wordt er 1 euro per uur betaald, zoals nu in de Delta Garage.

Bijlage 6: Stappenplan - toepassing parkeernormen

Bij nieuwbouw, verbouw en herontwikkeling moet worden voldaan aan de geldende parkeernormen. Het aantal parkeerplaatsen is niet het enige criterium. Zo is ook van belang dat de parkeerplaatsen op de juiste plek liggen en dat de maatvoering van de parkeerplaatsen voldoet. De werkwijze bestaat uit onderstaande stappen:

1. Vaststellen programma en berekenen parkeerbehoefte;
2. Toetsing locatie en kwaliteit;
3. Toepassen dubbelgebruik (parkeerbalans);
4. Salderingsmogelijkheden;
5. Ontheffing van parkeernorm;
6. Toetsing vergunningaanvraag.

Stap 1: Vaststellen programma en berekenen parkeerbehoefte

In bijlage 7 staan de parkeernormen auto en fiets per functie, onderverdeeld naar de verschillende gebieden. Het aandeel bezoekers is in de parkeernormen verwerkt (en komt er dus niet bovenop). De initiatiefnemer specificeert bij een aanvraag Omgevingsvergunning de functies (aantallen woningen en/of de bruto vloeroppervlakten per functie), zodanig dat voldoende duidelijk is wat de nieuwbouw, verbouw of herontwikkeling precies inhoudt. Op basis van de functie, onderscheiden naar type, de omvang en in welk gebied de ontwikkeling plaatsvindt, wordt de parkeerbehoefte berekend. Het aantal parkeerplaatsen wordt aan het eind van de berekening in hele aantallen afgerond naar boven. Afronden naar beneden levert altijd een tekort op. Bij afronding van bijvoorbeeld 2,3 parkeerplaatsen naar 2 parkeerplaatsen, is er feitelijk een tekort van 0,3 parkeerplaats. Omdat 0,3 parkeerplaats niet bestaat, ronden we altijd naar boven af. De som van de parkeervraag van alle functies bepaald de parkeervraag voor de gehele ontwikkeling.

Rekenvoorbeeld fiets:

25 Appartementen (met fietsenberging) in het centrum = $25 * 3 = 75$ fietsparkeerplaatsen

Rekenvoorbeeld auto:

13 Koopwoningen, vrijstaand in het overige (woon)gebied = $13 * 2,1 = 27,3$ parkeerplaatsen = 28 parkeerplaatsen

Stap 2: Locatie en kwaliteit

Als het benodigd aantal parkeerplaatsen fiets en auto is bepaald, wordt aangegeven waar en hoe deze binnen de planontwikkeling worden gerealiseerd. De initiatiefnemer moet dit onderbouwen met tekeningen, inclusief maatvoeringen voor de auto- en fietsparkeerplaatsen. Getoetst wordt of de parkeervoorzieningen op eigen terrein liggen, goed bereikbaar zijn en of deze voldoen aan de juiste maatvoering. Parkeerplaatsen moeten aan een minimale maatvoering voldoen. Bij te smalle parkeervakken is het aantal te benutten parkeerplaatsen in de praktijk minder, omdat auto's op twee parkeerplaatsen parkeren in plaats van één. De maatvoering van aan te leggen parkeerplaatsen dient te voldoen aan de eisen vermeld in het ASVV2021 of de meest recente uitgave hiervan. Hierin staat ook de maatvoering, zowel voor algemene parkeerplaatsen als parkeerplaatsen voor gehandicapten.

Bij bijvoorbeeld nieuwbouwbuurtten of -wijken kan mogelijk het hele plangebied tijdens de ontwikkeling als "eigen terrein" worden beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd kan/moet worden. In deze situatie worden parkeerplaatsen voor bezoekers niet op eigen terrein gerealiseerd, maar in nieuwe openbare ruimte. De bezoekersparkeerplaatsen moeten dan op zo kort mogelijke afstand van de bebouwing komen te liggen. Hiervoor worden de maximale loopafstanden per functie gehanteerd.

Tabel 7 Acceptabele loopafstanden geparkeerde auto (CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren)

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter (100 – 250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 – 600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 8 Acceptabele loopafstanden geparkeerde fiets (CROW Leidraad Fietsparkeren 2023)

	Acceptabele loopafstanden
vanaf geparkeerde fiets naar supermarkt	50-150 meter
vanaf geparkeerde fiets naar stadscentrum/winkelgebied	100-300 meter
vanaf geparkeerde fiets naar werklocatie	100-200 meter
vanaf geparkeerde fiets naar schoollocatie	100-200 meter
vanaf geparkeerde fiets naar horeca	100-200 meter
vanaf geparkeerde fiets naar huisarts/fysio/apotheek	50-150 meter
vanaf geparkeerde fiets naar ziekenhuis	50-150 meter
vanaf geparkeerde fiets naar bioscoop/theater	100-200 meter
vanaf geparkeerde fiets naar sportlocatie binnen	50-150 meter
vanaf geparkeerde fiets naar sportlocatie buiten	50-150 meter

Om het aanbod aan parkeerplaatsen op **eigen erf (kavel)** vast te stellen bij de functie 'wonen' maken wij onderscheid in type oprit/garage. Hiervoor hanteren wij de onderstaande tabel. In de kolom 'berekeningsaantal' staat het rekenkundig getal dat wij hanteren. Dit is, omdat uit ervaring blijkt dat bijvoorbeeld een garage zonder oprit minder vaak als parkeerplaats gebruikt wordt (maar bijvoorbeeld als berging). Dit betekent dat voor het resterende deel van de parkeervraag, het verschil tussen theoretisch en berekening aantal, een oplossing gevonden dient te worden.

Tabel 9 Aanbod parkeerplaatsen op eigen erf (CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren)

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekening aantal
Enkele oprit zonder garage	1	0,8
Lange oprit zonder garage of carport	2	1
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
Garage met lange oprit	3	1,3
Garage met dubbele oprit	3	1,8

Maatvoering

De maatvoering van aan te leggen parkeerplaatsen dient te voldoen aan de eisen vermeld in de meest actuele versie van het ASVV 2021 en de NEN 2443. Hieronder is een voorbeeld weergegeven van de maatvoering:

Parkeren op parkeerterreinen

- Langsparkeren: tenminste 2,00 meter diep en een lengte van tenminste 6,00 meter (7 meter). Bij voorkeur worden de parkeervakken breder ontworpen zodat de parkeermanoeuvre eenvoudig kan worden uitgevoerd en het in- en uitstappen van het voertuig vergemakkelijkt wordt.
- Haaksparkeren: tenminste 2,50 meter breed en een lengte van tenminste 5,13 meter. De rijbanen dienen 6,00 meter breed te zijn.

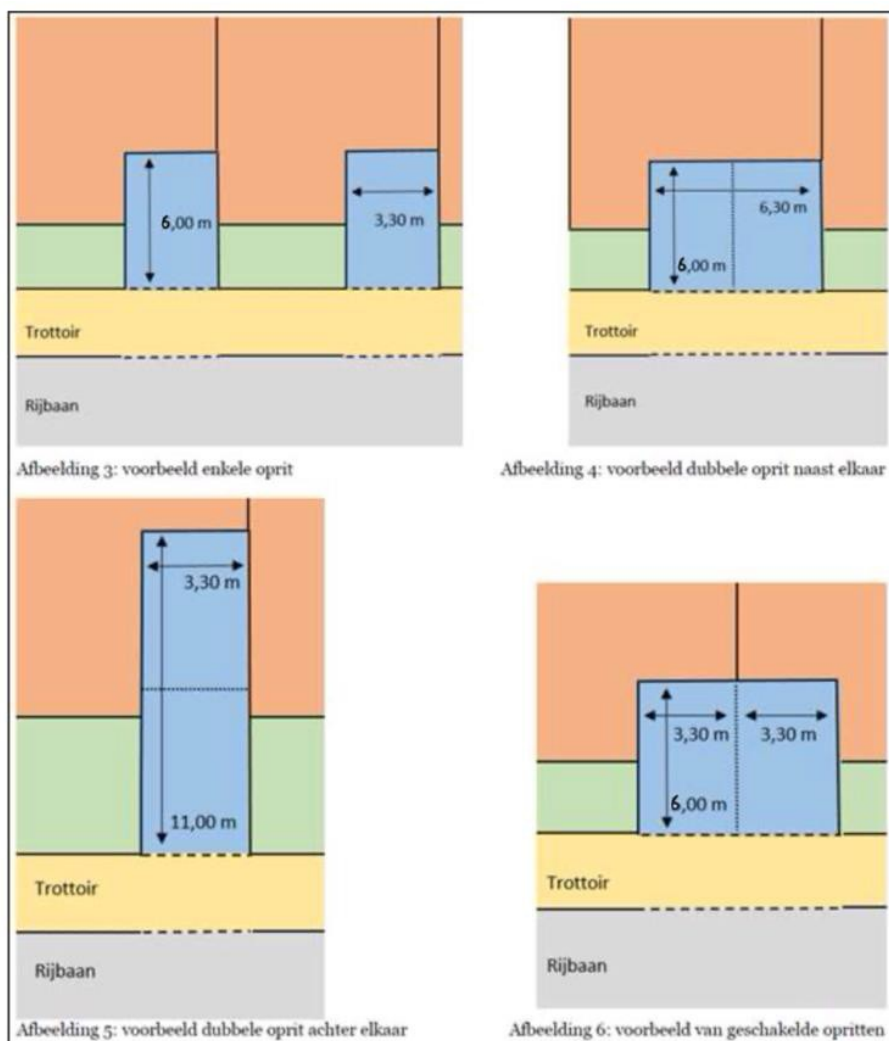
Parkeren op oprit of in garage(box)

In onderstaande tabel is de minimale maatvoering opgenomen waaraan een oprit en een garage(box) moet voldoen. Carports worden beschouwd als een enkele oprit.

Tabel 10 Maatvoering parkeerplaatsen (ASVV 2021 en NEN 2443)

Parkeervoorziening	Kwaliteit
Enkele oprit	minimaal 6,0 meter diep en 3,30 meter breed
Lange oprit	minimaal 11,00 meter diep en 3,30 meter breed
Dubbele oprit	minimaal 6,00 meter diep en 6,30 meter breed
Garage (bij woning)	minimaal 6,00 meter diep en 3,30 meter breed inwendige maat
Garagebox (niet bij woning)	minimaal 6,00 meter diep en 3,30 meter breed inwendige maat

De maatvoering is zo gekozen dat er rondom de auto ook ruimte is om deze ook daadwerkelijk op eigen terrein te plaatsen en er nog enige ruimte is van de overige functies op het eigen terrein te gebruiken.



Figuur 8 Voorbeeld afmetingen parkeerplaatsen op eigen terrein (bron: Nota parkeernormen Katwijk)

Aanvullende eis voor passeerruimte

Voor opritten geldt als aanvullend eis dat er tenminste 1 meter vrije ruimte, naast de oprit, moet zijn om de voordeur, de garage of de steeg (voor bijvoorbeeld het stallen van een fiets) te kunnen bereiken. Voor de garage(box) geldt dat er naast de garage een ruimte moet zijn om de fietsen te kunnen stallen dan wel dat er een grotere garage wordt gebouwd.

Stap 3: Toepassen dubbelgebruik (parkeerbalans)

Bij sommige plannen voor nieuwbouw, verbouw of herontwikkeling is sprake van verschillende functies binnen hetzelfde omgevingsplan. Mogelijk kan door een gezamenlijk te gebruiken parkeervoorziening met minder parkeerplaatsen worden volstaan. Verschillende functies hebben namelijk op verschillende momenten een piek in de parkeerbehoefte. De werkelijke parkeerbehoefte wordt bepaald met aanwezigheidspercentages. Hiervoor wordt aangesloten bij de aanwezigheidspercentages van het CROW. Het drukste moment is maatgevend en bepaalt de parkeereis.

	Werkdag				Zaterdag		Zondag
	ochtend	Middag	avond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%

commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	0%*	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%**	0%***
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	100%	0%**	0%***
supermarkt	30%	60%	40%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/onzovoort	5%	75%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/verzorgings-tehuis	100%	100%	50%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

*Indien op zaterdag open: 100% **Indien 's avonds open: 70% ***Indien koopzondag: 100%

Door het opstellen van een parkeerbalans en deze te combineren met de gelijktijdige aanwezigheid wordt de mate van (mogelijk) dubbelgebruik berekend. Hieronder is ter illustratie een voorbeeld weergegeven van dubbelgebruik.

Stap 4: Salderingsmogelijkheden

Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet de initiatiefnemer in beginsel zelf zorgen voor genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein binnen het bouwplan. In sommige situaties zijn er salderingsmogelijkheden; het verrekenen van nieuw te realiseren parkeerplaatsen met bestaande parkeerplaatsen. Deze saldering vindt plaats op openbaar terrein. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat er in de openbare ruimte een restcapaciteit bestaat doordat er in de omgeving parkeerplaatsen aanwezig zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die nu niet meer bestaat of aanwezig is. Bij salderen vermindert de parkeervraag van het nieuwe plan vanwege de reeds bestaande situatie⁷.

Wanneer voor de verschillende functies van het plan de parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn gelegen, dien je bij het salderen niet alleen de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm, maar dienen ook aanwezigheidspercentages gebruikt te worden. Het maatgevende moment⁸ kan voor het nieuwe plan namelijk op een ander moment liggen dan voor de reeds bestaande (en oude) situatie. De maximale bezettingsgraad is 85% (met toevoeging van de nieuwe parkeervraag). Om de bezettingsgraad te bepalen moeten er voldoende gegevens over de bestaande en te verwachten parkeersituatie voorhanden zijn. Als dat niet het geval is kan de gemeente of initiatiefnemer een professioneel parkeeronderzoek door een onafhankelijke partij laten uitvoeren, op kosten van de initiatiefnemer.

Gebruik maken van restcapaciteit van bestaande parkeerplaatsen is uitdrukkelijk geen recht, maar een maatwerkoplossing die de gemeente in overleg met initiatiefnemer onder bepaalde omstandigheden kan toestaan. Indien gebruik wordt gemaakt van restcapaciteit van bestaande parkeerplaatsen dan krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht voor deze parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen blijven openbaar en in bezit van de gemeente.

Restcapaciteit derden

Soms kan een oplossing voor de parkeervraag worden gevonden op privaat terrein van derden. Aan de structurele beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen worden eisen gesteld. Het gebruik van particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied dient met contractafspraken door de initiatiefnemer duidelijk en aannemelijk te zijn gemaakt voor een periode van ten minste 10 jaar. Het kan alleen als er binnen acceptabele loopafstand een structurele restcapaciteit op het betreffende parkeerterrein aanwezig

7) Daarbij verdient wel aantekening dat indien een bestaande functie al geruime tijd – meer dan 5 jaar – niet in gebruik is, niet langer gesaldeerd mag worden. Aangenomen wordt in dat geval dat aan een leegstaand pand geen parkeervraag kan worden toegerekend

8) Het moment waarop de parkeerbehoefte maximaal is, wordt bepaald met behulp van de aanwezigheidspercentages

is. Dit moet blijken uit een professioneel uitgevoerd parkeeronderzoek door een onafhankelijke partij. Hierbij moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies die al van het betreffende parkeerterrein gebruik maken. Als er binnen 10 jaar ontwikkelingen worden verwacht die het gebruik van de parkeerplaatsen beïnvloeden, moet ook hiermee rekening worden gehouden. Ook is het van belang dat de parkeergelegenheid toegankelijk is en blijft voor alle beoogde gebruikers, inclusief bezoekers.

Stap 5: Ontheffing van parkeernorm

In bijzondere situaties, op basis van zwaarwegend belang en voldoende gemotiveerd, kan het college in afwijking van de gestelde normen goedkeuring verlenen aan de Omgevingsvergunning. In hoofdstuk 5.4 wordt hier nader op ingegaan.

Bij de vaststelling van een nieuw omgevingsplan zal iedere keer worden afgewogen in hoeverre deze afwijkmogelijkheid als een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in dat plan zal worden opgenomen.

Contractueel vastleggen van afspraken

Om te borgen dat afspraken met initiatiefnemers van nieuwbouw, verbouw of herontwikkelingen worden nageleefd, moeten die contractueel (meestal in een anterieure overeenkomst) worden vastgelegd. Dit is extra van belang als de parkeereis op verschillende manieren wordt ingevuld.

Kettingbeding

Het parkeerbeleid gaat ervan uit dat contracten, via een anterieure overeenkomst, tussen een initiatiefnemer en een private of commerciële organisatie worden voorzien van een kettingbeding. De kettingbeding is een contractvorm die ervoor zorgt dat afspraken ook gelden voor opvolgende contractpartijen. Zo kan een contract dat eerder gesloten is tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van een private parkeervoorziening ook voor een volgende eigenaar bindend zijn.

Stap 6: Toetsing vergunningaanvraag

Op basis van voorgaande stappen wordt de aanvraag volledig getoetst. Als bij alle voorgaande stappen een akkoord gegeven kan worden, wordt de vergunningaanvraag, op het onderdeel parkeren, geaccepteerd. Indien er niet aan een of meerdere stappen wordt voldaan, zijn aanpassingen van het bouwplan, programma en/of inrichting door initiatiefnemer mogelijk.

Initiatiefnemer zorgt voor een:

- Toelichting op de planontwikkeling/bouwplan met een volledige berekening en onderbouwing van de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen, inclusief de gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen (zoals het toepassen van dubbelgebruik);
- Ontwerptekening(en) waarmee duidelijk de parkeeroplossing voor fietsen en auto's op eigen terrein toetsbaar is, inclusief maatvoering en toegankelijkheid/bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen.

Parkeerafspraken

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen in de Omgevingsvergunning geeft het college de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Dit betekent dat er handhavend kan worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen. Het is belangrijk dat deze afspraken duidelijk worden vastgelegd in contracten en overeenkomsten tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Zo kan de gemeente flexibiliteit bieden terwijl ze tegelijkertijd zorgt voor voldoende parkeergelegenheid in de toekomst. Dit kan via een anterieure overeenkomst, kettingbeding en kwalitatieve verplichting worden geregeld, zodat toekomstige gebruikers op de hoogte zijn van de mogelijkheden voor parkeren.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn;
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid op eigen terrein niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat door het toevoegen van bebouwing op eigen terrein de parkeerplaatsen op eigen terrein verdwijnen;
- Het vastleggen dat eventueel elders gehuurde of gekochte parkeercapaciteit voor de gebruikers van het pand beschikbaar moeten blijven en dat als deze beschikbaarheid wordt beëindigd voor vervangende parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand moet worden gezorgd;
- Het vastleggen van mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt;
- Stel er moet een aanpassing in de openbare ruimte plaatsvinden om de ontwikkeling mogelijk te maken: afspraken over 'wie betaalt wat'.

Bijlage 7: Parkeernormen fiets en auto

Op basis van de CROW-kengetallen en uitgangspunten zoals in hoofdstuk 4 beschreven zijn de parkeernormen voor fiets en auto bepaald.

De meest voorkomende functies zijn in het parkeerbeleid opgenomen in deze bijlage, voor de overige functies wordt verwezen naar de meest recente CROW-publicatie.

De tabel met de parkeernormen per functie is niet onuitputtelijk. Het is soms lastig in te schatten onder welke functie een (ver)bouwontwikkeling valt. In CROW-publicatie 381 wordt voor sommige functies een nadere toelichting gegeven. Er zullen altijd (ver)bouwontwikkelingen zijn die niet onder één van de functies in de tabel vallen. In dat geval moet de aanvrager op basis van referentiesituaties inzichtelijk maken wat de verwachte parkeerbehoefte is.

Indien de CROW-publicatie (Leidraad fietsparkeren 2023 – publicatie 741 en Toekomstbestendig parkeren: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie – publicatie 381) met kencijfers is geactualiseerd, dienen de uitgangspunten zoals in hoofdstuk 4 te worden gehanteerd en gelden de kencijfers zoals beschreven in de publicatie. Daarmee wijzigen de overgenomen parkeernormen zoals hieronder opgenomen aan de nieuwe geactualiseerde normen.

Fiets



1	Wonen*	Centrum	Stationsomgeving	Overig	Eenheid
1.1	Huis (vrijstaand/twee-onder-een-kap/tussen/hoek)	6,0	6,0	5,5	woning
1.2	Appartement (met ietsenberging)	3,0	3,0	2,5	woning
1.3	Appartement (zonder fietsenberging)	1,0	1,0	0,75	woning
1.4	Studentenhuus	1	1	1	kamer

Aandeel bezoekers: Betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. Houd in de openbare ruimte daarnaast rekening met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning).

2	Werken	Centrum	Stationsomgeving	Overig	Eenheid
2.1	Kantoor (personeel)	3,5	1,8 *	1,7	100 m ² bvo
2.2	Kantoor (bezoekers)	8,0	8,0	5,5	balie

* Beschouwd zone voor Stationsomgeving is "Op NS-station" i.p.v. "Rest bebouwde kom"

3	Winkelen en boodschappen	Centrum	Stationsomgeving	Overig	Eenheid
3.1	Winkelcentrum	4,0	4,0	2,75	100 m ² bvo
3.2	Supermarkt	4,3	4,3	2,95	100 m ² bvo
3.3	Bouwmarkt	0,4	0,4	0,25	100 m ² bvo
3.4	Tuincentrum*	0,4	0,4	0,25	100 m ² bvo

* Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en eventueel uitbreidingen

4	Sport, cultuur en ontspanning	Centrum	Stationsomgeving	Overig	Eenheid
4.1	Bibliotheek	5,0	5,0	3,5	100 m ² bvo
4.2	Bioscoop	12,0	2,2	1,5	100 m ² bvo
4.3	Fitness	8,5	3,0	2	100 m ² bvo
4.4	Museum	1,4	1,4	0,95	100 m ² bvo
4.5	Sporthal	3,9	3,9	2,65	100 m ² bvo

4.6	Sportveld	85	85	57,5	ha netto terrein
4.7	Sportzaal	6,2	6,2	4,2	100 m ² bvo
4.8	Stedelijke evenement	50,0	50,0	34	100 bezoekers
4.9	Theater	38,0	28,0	19	100 zitplaatsen
4.10	Zwembad (openlucht)	43,0	43,0	29	100 m ² bassin
4.11	Zwembad (overdekt)	32,0	32,0	21,5	100 m ² bassin

5	Horeca en (verblijfs)recreatie	Centrum	Stationsomgeving	Overig	Eenheid
5.1	Fastfood restaurant*	35,0	10,0	6,5	100 m ² bvo
5.2	Restaurant (eenvoudig)*	20,0	20,0	11,5	100 m ² bvo
5.3	Restaurant (luxe)*	4,0	4,0	2,5	100 m ² bvo
5.4	Café	10,0	10,0	6,5	100 m ² bvo

*Terras meetellen

6	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Centrum	Stationsomgeving	Overig	Eenheid
6.1	Apotheek (bezoekers)	10,0	10,0	7	locatie
6.2	Apotheek (medewerkers)	7,0	7,0	4,5	locatie
6.3	Begraafplaats/crematorium	8,0	8,0	5,5	100 zitplaatsen
6.4	Gezondheidscentrum (bezoekers)	3,0	3,0	2	100 m ² bvo
6.5	Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,7	0,7	0,5	100 m ² bvo
6.6	Religiegebouw*	62,0	62,0	41	100 zitplaatsen

*Fietsgebruik kan per geloofsgemeenschap verschillen

7	Knooppunten hubs	Centrum	Stationsomgeving	Overig	Eenheid
7.1	Busstation	61,0	n.v.t.	n.v.t.	Busstation
7.2	Carpoolplaats	n.v.t.	n.v.t.	0,9	Carpoolplaats

Trainstations zijn niet opgenomen in de kencijfers.

8	Onderwijs	Centrum	Stationsomgeving	Overig	Eenheid
8.1	Basisschool (leerlingen) < 250 leerlingen	12,5	12,5	10	leslokaal
8.2	Basisschool (leerlingen) 250 - 500 leerlingen	14,5	14,5	11,65	leslokaal
8.3	Basisschool (leerlingen) > 500 leerlingen	18	18	14,4	leslokaal
8.4	Basisschool (medewerkers)	0,7	0,7	0,45	10 leerlingen
8.5	Middelbare school (leerlingen)	16,0	16,0	11	100 m ² bvo
8.6	Middelbare school (medewerkers)	1,1	0,7	0,45	100 m ² bvo

Auto



Het aandeel bezoekers is in de parkeernormen verwerkt (en komt er dus niet bovenop).

1	Wonen	Centrum	Stations- omgeving	Overig	Aandeel be- zoekers	Eenheid
1.1	Koop, huis, vrijstaand	1,2	1,7	2,1	0,3	per woning
1.2	Koop, huis, twee-on- der-een-kap	1,1	1,6	2	0,3	per woning
1.3	Koop, huis, tus- sen/hoek	1,0	1,4	1,8	0,3	per woning
1.4	Koop, appartement, duur	1,0	1,5	1,9	0,3	per woning
1.5	Koop, appartement, midden	0,9	1,3	1,7	0,3	per woning
1.6	Koop, appartement, goedkoop	0,8	1,1	1,5	0,3	per woning
1.7	Huur, huis, vrije sector	1,0	1,4	1,8	0,3	per woning
1.8	Huur, huis, sociale huur	0,8	1,1	1,5	0,3	per woning
1.9	Huur, appartement, duur	0,9	1,3	1,7	0,3	per woning
1.10	Huur, appartement, midden/goedkoop (in- clusief sociale huur)	0,6	0,9	1,3	0,3	per woning
1.11	Kamerverhuur, zelf- standig (niet-studen- ten)	0,5	0,6	0,65	0,2	per kamer
1.12	Kamerverhuur, studen- ten, niet-zelfstandig	0,2	0,2	0,25	0,2	per kamer
1.13	Aanleunwoning, servi- ceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,2	0,9	1,1	0,3	per woning
1.14	Kleine eenpersoons- woning (tiny house; meestal grondgebon- den)	0,5	0,6	0,65	0,3	per kamer

2	Werken	Centrum	Stations- omgeving	Overig	Aandeel be- zoekers	Eenheid
2.1	Kantoor (zonder balie- functie)	0,9	1,4	1,65	5%	per 100 m ² BVO
2.2	Commerciële dienst- verlening (kantoor met baliefunctie)	1,3	2	2,25	20%	per 100 m ² BVO
2.3	Bedrijf arbeidsinten- sief/bezoekersexten- sief*	1,1	1,9	2,15	5%	per 100 m ² BVO
2.4	Bedrijf arbeidsexten- sief/bezoekersexten- sief*	0,4	0,7	0,95	5%	per 100 m ² BVO
2.5	Bedrijfsverzamelge- bouw**	0,8	1,3	1,55	-	per 100 m ² BVO

*Exclusief vrachtwagenparken

**Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextentieve en arbeidsintensieve be-
drijven

3	Winkelen en boodschappen	Centrum	Stations- omge- ving	Overig	Aandeel bezoekers	Eenheid
3.1	Buurtsupermarkt	0,9	2,4	3,4	89%	per 100 m ² BVO
3.2	Fullservice supermarkt	2,1	3,9	5,15	93%	per 100 m ² BVO
3.3	Grote supermarkt (XL)	4,9	6,7	7,7	84%	per 100 m ² BVO
3.4	Groothandel specialist (bij- voorbeeld levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorar- tikelen)	n.v.t.	4,9	5,9	80%	per 100 m ² BVO
3.5	Groothandel algemeen	n.v.t.	5,4	6,4	80%	per 100 m ² BVO
3.6	Binnenstad of hoofdwin- kel(stads)centrum 20.000- 30.000 inwoners	2,8	n.v.t.	n.v.t.	82%	per 100 m ² BVO
3.7	Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	5,3	6,3	85%	per 100 m ² BVO
3.8	Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	0,15	0,15	0,195	85%	per 100 m ² BVO
3.9	Kringloopwinkel	n.v.t.	1,4	1,65	89%	per 100 m ² BVO
3.10	Bruin- en witgoedzaken	2,9	6,6	7,35	92%	per 100 m ² BVO
3.11	Bouwmart	n.v.t.	2	2,25	87%	per 100 m ² BVO
3.12	Tuincentrum (inclusief buiten- ruimte)	n.v.t.	2,3	2,55	89%	per 100 m ² BVO
3.13	Groencentrum (inclusief bui- tenruimte)	n.v.t.	2,3	2,55	89%	per 100 m ² BVO

4	Sport, cultuur en ont- spanning	Centrum	Stations- omge- ving	Overig	Aandeel bezoekers	Eenheid
4.1	Bibliotheek	0,2	0,8	1,05	97%	per 100 m ² BVO
4.2	Bioscoop	2,2	10	11	94%	per 100 m ² BVO
4.3	Filmtheater/filmhuis	1,6	6,7	7,7	97%	per 100 m ² BVO
4.4	Theater/schouwburg	5,8	8,3	9,8	87%	per 100 m ² BVO
4.5	Casino	5,2	6	6,5	86%	per 100 m ² BVO
4.6	Biljart-/snookercentrum	0,6	1,1	1,35	87%	per tafel
4.7	Dansstudio	1,0	4,9	5,4	93%	per 100 m ² BVO
4.8	Fitnessstudio/sport- school	0,9	4,2	4,7	87%	per 100 m ² BVO
4.9	Fitnesscentrum	1,2	5,7	6,2	90%	per 100 m ² BVO
4.10	Wellnesscentrum (ther- men, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	8,8	9,3	99%	per 100 m ² BVO
4.11	Sauna, hammam	2,0	6,1	6,6	99%	per 100 m ² BVO
4.12	Sporthal*	1,2	2,4	2,65	96%	per 100 m ² BVO
4.13	Tennishal	0,2	0,4	0,5	87%	per 100 m ² BVO
4.14	Squashhal	1,5	2,6	2,7	84%	per 100 m ² BVO
4.15	Zwembad overdekt	n.v.t.	10,5	11,5	97%	per 100 m ² bassin
4.16	Zwembad openlucht	n.v.t.	11,9	12,9	97%	per 100 m ² bassin

4.17	Zwembad (combi)**	-	-	-	-	per 100 m ² bassin
4.18	Golfoefencentrum (ook wel pitch & put genoemd)	n.v.t.	48,7	50,7	93%	per centrum
4.19	Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	0,4	1,9	4,4	97%	per 100 m ² BVO
4.20	Volkstuin	n.v.t.	1,2	1,35	100%	per 10 tuinen

*Let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.

**Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m² bassin en kencijfers openlucht per 100 m² bassin

5	Horeca en (verblijfs)recreatie	Centrum	Stations-omgeving	Overig	Aandeel bezoekers	Eenheid
5.1	Camping (kampeerterrein)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%	per standplaats
5.2	1* hotel	0,3	2,2	2,3	77%	per 10 kamers
5.3	2* hotel	1,1	3,6	3,85	80%	per 10 kamers
5.4	3* hotel	1,5	4,2	4,7	77%	per 10 kamers
5.5	4* hotel	2,7	6,3	6,8	73%	per 10 kamers
5.6	5* hotel	4,2	9,3	10,1	65%	per 10 kamers
5.7	Discotheek	4,1	16,4	18,4	99%	per 100 m ² BVO
5.8	Café/bar/cafetaria**	4	5	6	90%	per 100 m ² BVO
5.9	Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)**	8	12	13	80%	per 100 m ² BVO
5.10	Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw**	3	5	7,5	99%	per 100 m ² BVO

*Exclusief 10% voor gasten van bezoeker

** Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden.

6	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Centrum	Stations-omgeving	Overig	Aandeel bezoekers	Eenheid
6.1	Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,8	2,7	2,95	57%	per behandelkamer
6.2	Apotheek	2	2,9	3,15	45%	per apotheek
6.3	Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1	1,5	1,75	57%	per behandelkamer
6.4	Consultatiebureau	1	1,6	1,85	50%	per behandelkamer
6.5	Consultatiebureau voor ouderen	1,2	1,8	1,9	38%	per behandelkamer
6.6	Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,3	2,1	2,35	47%	per behandelkamer
6.7	Gezondheidscentrum	1,3	1,9	2,15	55%	per behandelkamer
6.8	Begraafplaats	n.v.t.	26,6	31,6	97%	per (deels) gelijktijdige plechtigheid
6.9	Religiegebouw*	0,1	0,1	0,15	-	per zitplaats
6.10	Verpleeg- en verzorgingstehuis*	0,5	0,5	0,6	60%	per wooneenheid

*Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden

7	Onderwijs	Centrum	Stations- omgeving	Overig	Aandeel be- zoekers	Eenheid
7.1	Kinderdagverblijf (crèche)*	0,8	1,1	1,2	0%	per 100 m ² BVO
7.2	Basisonderwijs*	0,5	0,5	0,75	-	per leslokaal
7.3	Middelbare school**	2,3	3,3	4,3	11%	per 100 leerlin- gen
7.4	Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs**	3	5	6	95%	per 10 studen- ten

*Exclusief kiss & ride

** Bezoekers zijn leerlingen/studenten

Bijlage 8: Voorbeeld parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt het niet noodzakelijk te zijn om de totale vereiste hoeveelheid parkeerplaatsen per afzonderlijke functie aan te leggen, doch slechts een deel ervan. Het lokale beleid moet voor een dergelijke gebiedsintegrale benadering wel de ruimte geven voor gecombineerd gebruik. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik hangt af van de mate van openbaarheid, de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstanden naar de bestemming(en).

Ter illustratie zijn hieronder twee voorbeelden weergegeven van de parkeerbalans. Bij de rekenvoorbeelden worden alleen de aantallen voor de parkeervoorzieningen berekend.

Voorbeeld 1 - centrum

- Het bouwplan in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in het 'centrum'. De volgende functies zijn gepland:
 - 5 dure koopappartementen met fietsenberging
 - 5 kantoorfuncties (van 100 m² BVO) zonder baliefunctie
- De bouwontwikkeling in deze casus vindt plaats op de kavel van de ontwikkelaar, maar de te realiseren autoparkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk.
- De parkeerplaatsen zijn op eigen terrein voorzien als haakse parkeervakken.

Stap 1: Vaststellen programma en berekenen parkeerbehoefte

Aan de hand van de parkeernormen in bijlage 7 is de parkeervraag berekend voor het geplande programma van deze bouwontwikkeling. De locatie van de bouwontwikkeling is in het centrum. Voor de fietsparkeernormen bij de bezoekersfunctie wordt standaard de gemiddelde norm gehanteerd. Bij autoparkeren zitten de bezoekersparkeernormen al in de parkeernormen verwerkt.

Functie	Parkeernorm			Eenheid	Aantal	Aantal pp (zonder dubbelgebruik)		
	Eigen gebruik	Bezoek	Totaal			Eigen gebruik	Bezoek	Totaal
Fietsparkeren								
Koop, appartement, duur	3,0	0,75	3,75	Per woning	5 wonin- gen	15,0	3,75	18,75
Kantoor (zonder balie)	-	-	3,5	100 m ² BVO	500 m ²	-	-	17,5
Totaal								36,25
Autoparkeren								
Koop, appartement, duur	-	-	1,4	Per woning	5 wonin- gen	-	-	7
Kantoor (zonder balie)	-	-	1,15	100 m ² BVO	500 m ²	-	-	5,75
Totaal								12,75

Het aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond. Dat betekent dat de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling ligt op 37 fietsparkeerplaatsen en 13 autoparkeerplaatsen.

Stap 2: Locatie en kwaliteit

Na het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de fiets en auto, wordt de locatie en kwaliteit van de parkeerplaatsen getoetst.

Fietsparkeerplaatsen

In deze casus vindt fietsparkeren plaats op eigen kavel met een berging, 15 fietsparkeerplaatsen voor bewoners van de koopappartementen, en 18 fietsparkeerplaatsen voor de kantoorfunctie. Er moet daarnaast rekening gehouden worden met dat bezoekers hun fiets in de openbare ruimte moeten kunnen parkeren. In deze casus hoeft voor de kantoorfunctie geen rekening te worden gehouden met bezoekers op de fiets aangezien er geen baliefunctie is. Voor de bewoners moet er wel rekening gehouden worden met fietsparkeerplaatsen voor bezoekers in de openbare ruimte. In deze casus zijn dat er 4 (3,75 fietsparkeerplaatsen is afgerond naar boven 4 fietsparkeerplaatsen).

Functie	Eigen gebruik	Bezoek	Totaal
Fietsparkeren			
Koop, appartement, duur	15,0	3,75	18,75
Kantoor (zonder balie)	-	-	17,5

Autoparkeerplaatsen

De bouwontwikkeling in deze casus vindt plaats op de kavel van de ontwikkelaar, maar de te realiseren parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk. Dit zorgt ervoor dat geen verrekening nodig is tussen theoretisch aantal versus berekeningsaantal.

De parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstanden liggen, oftewel voor de woningen is dit 100 meter, en voor werken tussen de 200 – 800 meter. Daarnaast moeten zij voldoen aan de maatvoering voor haakse parkeervakken, oftewel tenminste 2,50 meter breed en een lengte van tenminste 5,13 meter. De rijbanen dienen 6,00 meter breed te zijn.

Functie	Totaal	Waarvan bezoekers
Autoparkeren		
Koop, appartement, duur	7	1,5
Kantoor (zonder balie)	5,75	-

Stap 3: Toepassen dubbelgebruik (parkeerbalans)

Na het doorlopen van de eerste twee stappen kan de parkeervraag van deze bouwontwikkeling worden vastgesteld. Op basis van het aanwezigheidspercentage wordt getoetst op dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hierdoor kan het mogelijk zijn dat er minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden. Het drukste moment is maatgevend en bepaalt daarmee de parkeereis.

Hoewel de autoparkeerplaatsen voor bezoekers in de parkeernormen zijn verwerkt is het wel noodzakelijk dat deze apart worden berekend op dubbelgebruik. Dit komt doordat er andere aanwezigheidspercentages gelden voor bezoekers. Voor de auto wordt een bezoekersparkeernorm van 0,3 per huis-houden gehanteerd. Deze wordt van de totale parkeernorm afgehaald.

Het maatgevende moment voor deze casus is de werkdagmiddag. Voor het fietsparkeren is er een (afgeronde) parkeervraag van **26** fietsparkeerplaatsen. Bij autoparkeerplaatsen ligt de (afgeronde) parkeervraag op **9** autoparkeerplaatsen.

	Werkdag				Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Fietsparkeren							
woningen bewoners	7,5	7,5	13,5	15,0	11,3	15,0	13,1
woningen bezoekers	0,4	0,8	3,0	0,0	2,3	3,8	2,6
kantoor/bedrijven	17,5	17,5	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	25,4	25,8	17,4	15,0	13,5	18,8	15,8
Autoparkeren							
woningen bewoners	2,8	2,8	5,0	5,5	3,3	4,4	3,9
woningen bezoekers	0,2	0,3	1,2	0,0	0,9	1,5	1,1
kantoor/bedrijven	5,8	5,8	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	8,7	8,8	6,4	5,5	4,2	5,9	4,9

Stap 4, 5 en 6

In deze casus is er zorg gedragen voor genoeg parkeerplaatsen voor zowel de auto als de fiets, hierdoor zijn de salderingsmogelijkheden (stap 4) niet van toepassing. Ook een ontheffing van de parkeernorm is niet van toepassing (stap 5). Op basis van de onderbouwing voor planontwikkeling waarmee duidelijk is dat de parkeeroplossingen voldoende zijn kan de omgevingsvergunning worden verleend.

Voorbeeld 2 - stationsomgeving

- Het bouwplan in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in de 'stationsomgeving'. De volgende functies zijn gepland:
 - 5 vrijstaande koophuizen met een garage voorzien van een oprit.
 - 5 huurhuizen in de vrije sector (incl. tuin met tuinhuis geschikt voor fietsparkeerplaatsen)
- Naast het toe te voegen programma verdwijnt een bedrijf met een baliefunctie van 800 m² BVO. Het voormalige bedrijf heeft momenteel 7 autoparkeerplaatsen op eigen terrein en deze zullen blijven.

Stap 1: Vaststellen programma en berekenen parkeerbehoefte

Aan de hand van de parkeernormen in bijlage 7 is de parkeervraag berekend voor het geplande programma van deze bouwontwikkeling. De locatie van de bouwontwikkeling is in de stationsomgeving. Voor de fietsparkeernormen bij de bezoekersfunctie wordt de gemiddelde norm gehanteerd. Bij autoparkeren zitten de bezoekersparkeernormen al in de parkeernormen verwerkt.

Functie	Parkeernorm			Eenheid	Aantal	Aantal pp (zonder dubbelgebruik)		
	Eigen gebruik	Bezoek	Totaal			Eigen gebruik	Bezoek	Totaal
Fietsparkeren								
Koop, huis, vrijstaand	6,0	0,75	6,8	Per woning	5,0	30,0	3,8	33,8
Huur, huis, vrije sector	6,0	0,75	6,8	Per woning	5,0	30,0	3,8	33,8
Totaal								67,5
Autoparkeren								
Koop, huis, vrijstaand	-	-	1,7	Per woning	5	-	-	8,5
Huur, huis, vrije sector	-	-	1,4	Per woning	5	-	-	7
Totaal								15,5

Het aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond. Dat betekent dat de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling ligt op **68** fietsparkeerplaatsen en **16** autoparkeerplaatsen.

Stap 2: Locatie en kwaliteit

Na het bepalen van de benodigde aantal parkeerplaatsen voor de fiets en auto, wordt de locatie en kwaliteit van de parkeerplaatsen getoetst.

Fietsparkeerplaatsen

In deze casus vindt fietsparkeren in pandig plaats voorzien in de garages bij de koopwoningen en in de tuinhuisjes van de huurwoningen. Hierbij moet rekening gehouden worden met dat de bezoekers hun fiets in de openbaar toegankelijke ruimte moeten kunnen parkeren.

Functie	Per woning		Gehele ontwikkeling		Totaal
	Eigen gebruik	Bezoek	Eigen gebruik	Bezoek	Totaal
Koop, huis, vrijstaand	6,0	0,75	30,0	3,8	33,8
Huur, huis, vrije sector	6,0	0,75	30,0	3,8	33,8

Autoparkeerplaatsen

De bouwontwikkeling in deze casus vindt wel op eigen terrein plaats. Voor de koopwoningen zijn parkeerplaatsen voorzien op eigen kavel: een garage met een oprit. De parkeerplaatsen voor de huurwoningen zijn niet op 'eigen' kavel. Dit houdt in dat deze parkeerplaatsen dus openbaar toegankelijk zijn. Dit resulteert erin dat een theoretisch aantal versus berekeningsaantal nodig is.

Functie	Totaal	Waarvan bezoekers
---------	--------	-------------------

Autoparkeren		
Koop, huis, vrijstaand	8,5	1,5
Huur, huis, vrije sector	7	1,5

In deze casus zijn 5 vrijstaande koopwoningen voorzien, elke woning met 1 garage en een oprit. Dit houdt in dat er theoretisch 10 parkeerplaatsen op eigen kavel zijn. Ervaring leert dat een garage niet altijd als parkeerplek wordt gebruikt, daarom is het berekeningsaantal in deze casus 5 parkeerplaatsen op eigen kavel.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekening aantal
Garage met enkele oprit	2	1
Koop, huis, vrijstaand	10	5

De parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstanden liggen, oftewel voor de woningen is dit 100 meter. Daarnaast moeten zij voldoende aan de maatvoering voor de oprit, garage en openbare parkeerplaatsen.

Stap 3: Toepassen dubbelgebruik (parkeerbalans)

Na het doorlopen van de eerste twee stappen kan de parkeervraag van deze bouwontwikkeling worden vastgesteld. Op basis van het aanwezigheidspercentage wordt getoetst op dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hierdoor kan het mogelijk zijn dat er minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden. Het drukste moment is maatgevend en bepaalt daarmee de parkeereis.

Hoewel de autoparkeerplaatsen voor bezoekers in de parkeernormen zijn verwerkt is het wel noodzakelijk dat deze apart worden berekend op dubbelgebruik. Dit komt doordat er andere aanwezigheidspercentages gelden voor bezoekers. Voor de auto wordt een bezoekersparkeernorm van 0,3 per huishouden gehanteerd. Deze wordt van de totale parkeernorm afgehaald.

Het maatgevende moment voor deze casus is de werkdagnacht voor fietsparkeren, en werkdagavond voor autoparkeren. Voor het fietsparkeren is er een (afgeronde) parkeervraag van **60** fietsparkeerplaatsen. Bij autoparkeerplaatsen ligt de (afgeronde) parkeervraag op **14** autoparkeerplaatsen.

	Werkdag				Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
Fietsparkeren							
woningen bewoners	30,0	30,0	54,0	60,0	36,0	48,0	42,0
woningen bezoekers	0,8	1,5	6,0	0,0	4,5	7,5	5,3
Totaal	30,0	30,0	54,0	60,0	36,0	48,0	42,0
Autoparkeren							
woningen bewoners	6,3	6,3	11,3	12,5	7,5	10,0	8,8
woningen bezoekers	0,3	0,6	2,4	0,0	1,8	3,0	2,1
Totaal	6,6	6,9	13,7	12,5	9,3	13,0	10,9

Stap 4: Salderingsmogelijkheden

In totaal is er een parkeervraag van 16 autoparkeerplaatsen (zie stap 1). Rekening houdend met het aanwezigheidspercentage (stap 3) zijn er op het piekmoment 14 autoparkeerplaatsen nodig. 5 daarvan worden ingevuld op eigen kavel (zie stap 2). De overige 9 auto parkeerplaatsen moeten in de openbare ruimte aanwezig zijn. Het voormalige bedrijf had al 7 autoparkeerplaatsen op eigen terrein. Dit houdt in dat de ontwikkeling nog in 2 extra autoparkeerplaatsen moet voorzien in de openbare ruimte.

Stap 5 en 6

In deze casus is er zorg gedragen voor genoeg parkeerplaatsen voor zowel de auto als de fiets. Een ontheffing van de parkeernorm is niet van toepassing (stap 5). Op basis van de onderbouwing voor planontwikkeling waarmee duidelijk is dat de parkeeroplossingen voldoende zijn kan de omgevingsvergunning worden verleend.