

Beleidsregel Parkeernormen Gemeente Leeuwarden 2025

Besluit:

1. De beleidsregel Parkeernormen 2025 vast te stellen en in werking te laten treden nadat de gemeenteraad de Parkeerbeleidsplan gemeente Leeuwarden 2015, incl. de Parkeernormen 2015, heeft ingetrokken;
2. De gemeenteraad besluit om het Parkeerbeleidsplan gemeente Leeuwarden 2015 in te trekken.

1. Inleiding

De Beleidsregel Parkeernormen 2025 vervangt de Nota Parkeernormen 2015 en vormt een verdere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit 2024. In de nota van 2015 waren uitsluitend parkeernormen voor auto's opgenomen. In het Beleidskader Mobiliteit 2024 is gekozen voor een sterkere focus op actieve vormen van mobiliteit, ondersteund door het STOMP-principe¹. Als gevolg hiervan bevat de nieuwe Beleidsregel Parkeernormen 2025 niet alleen parkeernormen voor de auto, maar ook voor de fiets.

Het doel van de Beleidsregel Parkeernormen is om ervoor te zorgen dat de mobiliteit voor (toekomstige) bewoners, gebruikers, en bezoekers bij bouwontwikkelingen gefaciliteerd wordt, zodat de locatie toegankelijk is en ook in de toekomst bereikbaar blijft, zonder dat de extra mobiliteitsbehoefte (te veel) wordt afgewenteld op de omgeving. Tegelijkertijd voorkomen we met deze Beleidsregel Parkeernormen dat er te veel parkeerplaatsen worden aangelegd en er meer auto's in de stad komen dan nodig is, of er een wildgroei van foutgeparkeerde fietsen ontstaat door te weinig fietsparkeerplekken.

Relatie met het omgevingsplan

De Beleidsregel Parkeernormen 2025 vormt het toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die afwijken van het omgevingsplan, in de fysieke leefomgeving. De spelregels voor de fysieke leefomgeving staan in het omgevingsplan van de gemeente Leeuwarden.

De gevolgen van het parkeren wordt getoetst bij de vaststelling van een nieuw omgevingsplan, maar ook in de situaties waarbij gebruik wordt gemaakt van een bevoegdheid om af te wijken van het omgevingsplan. In het omgevingsplan staat dat een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, niet (in strijd met het omgevingsplan) gebouwd of gebruikt kan worden wanneer op het bouwperceel (hierna: eigen terrein) of in de omgeving daarvan niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien en in stand wordt gehouden. Met deze beleidsregel wordt vastgelegd wat 'voldoende parkeergelegenheid' inhoudt. Afhankelijk van de functie en de locatie gelden bepaalde parkeernormen (zie paragraaf 3.2 en 3.3). En met deze beleidsregel wordt vastgelegd wat tot de omgeving van het eigen terrein mag worden gerekend. En wat een aanvaardbare parkeerdruk inhoudt (zie hoofdstuk 4.2).

Voorbeelden van ruimtelijke ontwikkelingen die strijdig kunnen zijn met het omgevingsplan zijn de functiewijziging van een kantoor(bestemming) naar wonen. Of het, in strijd met de bouwregels uit het omgevingsplan, vergroten- of herbouwen van een woongebouw. Aan de hand van deze beleidsregel kan worden bepaald of dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen wel- of niet tot een onaanvaardbare parkeerdruk in de omgeving leiden.

1.1. Vertrekpunt

Het vertrekpunt van de Beleidsregel Parkeernormen zijn passende parkeernormen voor de auto en fiets, aansluitend bij de daadwerkelijke praktijksituatie in de gemeente Leeuwarden. Op basis van een functieprogramma en de bijbehorende parkeernormen wordt de parkeereis bepaald. Het vertrekpunt is dat de initiatiefnemer op eigen terrein voldoet aan de parkeereis auto en aan de parkeereis fiets. Het komt steeds vaker voor, zeker in de binnenstad², dat het financieel of ruimtelijk niet wenselijk of niet realistisch is om op eigen terrein aan de parkeereis te voldoen, met name voor autoparkeren. Voor die omstandigheden is het mogelijk om de parkeereis op een alternatieve wijze in te vullen. In het kort zijn hiervoor de volgende mogelijkheden:

- a) Benutten van restcapaciteit in bestaande parkeervoorzieningen
- b) Autoloos wonen in de binnenstad van Leeuwarden

1) Het STOMP-principe staat voor het prioriteren van Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en Personenauto, waarbij actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen voorrang krijgen boven gemotoriseerd vervoer.

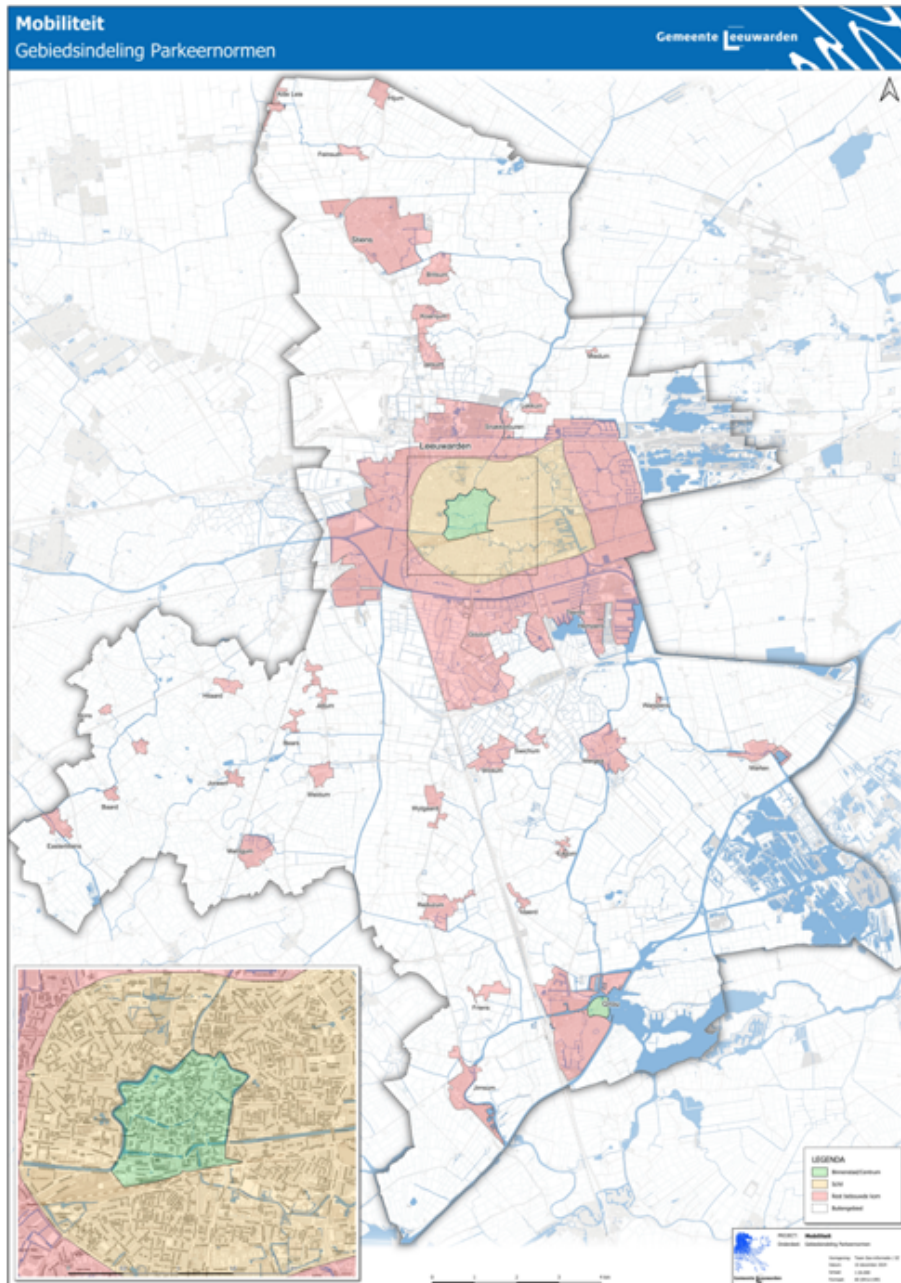
2) Gebied tussen de Noorder-Ooster-Zuider-en Wester Stadsgracht

- c) Met de inzet van deelmobiliteit (nieuwe) bewoners verleiden om geen eigen dan wel tweede auto te hebben
- d) Inzetten van mobiliteitsmanagement bij bedrijven
- e) Gebiedsgerichte parkeercapaciteit realiseren in mobiliteitshubs
- f) Het maximaal stimuleren van de fiets.

2. Gebiedsindeling

De locatie van een (nieuw)bouwontwikkeling is van invloed op de parkeervraag. Functies in de binnenstad van Leeuwarden hebben over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies in bijvoorbeeld een buitenwijk of omliggende kernen buiten de stad Leeuwarden. Meerdere factoren zoals de nabijheid van OV, de nabijheid van dagelijkse voorzieningen en het stedelijke milieu spelen hierin een rol. Daarom zijn in de gemeente Leeuwarden parkeernormen opgesteld voor verschillende deelgebieden.

Daarmee is de gemeente Leeuwarden opgedeeld in vier deelgebieden: centrum Leeuwarden, schil centrum Leeuwarden en centrum Grou, rest bebouwde kom Leeuwarden en overige dorpskernen en buitengebied. De gebiedsindeling is weergegeven in figuur 2.1. In bijlage A is de figuur ook los opgenomen.



Figuur 2.1: Gebiedsindeling gemeente Leeuwarden

3. Parkeernormen auto

In dit hoofdstuk worden de parkeernormen voor autoparkeren passend binnen de gemeente Leeuwarden toegelicht. De parkeernormen zijn een weergave van de veelvoorkomende praktijk. Soms hebben dezelfde functies toch een ander mobiliteitsgedrag. De parkeernorm kan dan niet passen bij die specifieke functie. In hoofdstuk 4.3 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.

3.1 CROW en daadwerkelijk autobezit als basis

De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2015 zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten in Nederland. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. In de parkeerkencijfers van CROW wordt geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen, alleen bij de parkeerkencijfers voor woningen is door CROW met een autonome groei in het autobezit van circa 10% rekening gehouden.

In deze beleidsregel wordt voor woonfuncties echter afgeweken van de parkeerkencijfers van CROW, een wijziging ten opzichte van de oude Nota Parkeernormen. De parkeernormen voor woonfuncties zijn namelijk gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in de gemeente Leeuwarden. Hiermee krijgen we een nauwkeurige parkeernorm voor de meest voorkomende functie wonen die het beste aansluit bij de situatie in de gemeente Leeuwarden. Het autobezit is steeds een gewogen gemiddelde van de betreffende gebieden zoals deze in de gebiedsindeling van de gemeente Leeuwarden zijn vastgesteld.

Voor bijzondere woonfuncties en niet-woonfuncties zijn de autoparkeernormen wel gebaseerd op parkeerkencijfers van CROW. Daarbij geldt de stedelijkheidsgraad en het autogebruik naar stedelijkheidsgraad (zie ook bijlage B) als uitgangspunt. De parkeernormen in deze beleidsregel zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 744), passend bij de stedelijkheidsklasse 'sterk stedelijk'. Wanneer CROW haar parkeerkencijfers actualiseert, zal de gemeente Leeuwarden deze voor niet-woonfuncties overnemen, daardoor zijn de parkeernormen altijd actueel. De CROW-parkeerkencijfers kennen een bandbreedte. Aangezien het recente autogebruik in Leeuwarden vergelijkbaar is met het recente autogebruik in gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad (zie ook bijlage B), wordt het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm gehanteerd, in de nota uit 2015 werd nog uitgegaan van de bovenkant van deze bandbreedte.

3.2 Woonfuncties

De parkeernormen voor de functie wonen zijn zoals aangeven gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Leeuwarden. In bijlage B is de analyse hiervan opgenomen.

De parkeernormen zijn gerelateerd aan de bruto vloeroppervlakte van de woning (m² bvo). Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen sociale huurwoningen, huurwoningen in de vrije sector (inclusief middenhuur) en koopwoningen in de vrije sector. Dit is een wijziging ten opzichte van de oude Nota Parkeernormen maar zorgt ervoor dat het autobezit specifiek benaderd wordt bij woningen. Hierdoor ontstaan beter passende parkeernormen, aangezien een sociale huurwoning van bijvoorbeeld 75 m² bvo doorgaans een lager autobezit heeft dan een koopwoning van dezelfde omvang.

Een parkeernorm is opgebouwd uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel, die tezamen de parkeernorm vormen. Het bezoekersdeel van de parkeernorm is overgenomen uit de meest recente CROW-publicatie 744. Voor een aantal bijzondere woonfuncties, waarvan geen gegevens beschikbaar zijn wat betreft daadwerkelijk autobezit, zijn de parkeernormen eveneens overgenomen uit CROW-publicatie 744. De parkeernormen voor woningen zijn opgenomen in de tabel hieronder. Bij (nieuwe) woonvormen die niet passen bij een van de onderstaande categorieën, zoals flexwoningen of friendswoningen dient de initiatiefnemer te onderbouwen welke parkeernorm passend is (zie hiervoor ook 'Doelgroepanalyse' in paragraaf 4.3).

			centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied
grondgebonden	Koop	<75 m ² bvo	1,0	1,1	1,3	1,5
		75-100 m ² bvo	1,1	1,2	1,4	1,6
		100-125 m ² bvo	1,2	1,3	1,5	1,7
		125-150 m ² bvo	1,3	1,4	1,6	1,8
		>150 m ² bvo	1,4	1,5	1,7	1,9
	vrije sector huur	<75 m ² bvo	0,7	0,8	1,0	1,2
		75-100 m ² bvo	0,8	0,9	1,1	1,3
		>100 m ² bvo	0,9	1,0	1,2	1,4
	sociale huur ³	<75 m ² bvo	0,5	0,6	0,8	1,0
		75-100 m ² bvo	0,6	0,7	0,9	1,1
		>100 m ² bvo	0,7	0,8	1,0	1,2
appartementen	Koop	<50 m ² bvo	0,7	0,8	0,9	1,1
		50-75 m ² bvo	0,8	0,9	1,0	1,2
		75-100 m ² bvo	0,9	1,0	1,1	1,3
		100-125 m ² bvo	1,0	1,1	1,2	1,4
		>125 m ² bvo	1,1	1,2	1,3	1,5

3) Een sociale huurwoning wordt als dusdanig aangemerkt als deze verhuurd worden door een woningbouwcorporatie.

vrije sector huur	<50 m ² bvo	0,5	0,6	0,7	0,9
	50-75 m ² bvo	0,6	0,7	0,8	1,0
	75-100 m ² bvo	0,7	0,8	0,9	1,1
	100-125 m ² bvo	0,8	0,9	1,0	1,2
	>125 m ² bvo	0,9	1,0	1,1	1,3
sociale huur ³	<50 m ² bvo	0,4	0,5	0,6	0,8
	50-75 m ² bvo	0,5	0,6	0,7	0,9
	>75 m ² bvo	0,6	0,7	0,8	1,0
kamerverhuur, studenten (niet-zelfstandig)		0,0	0,0	0,1	0,3
aanleunwoning, serviceflat (*)		0,2	0,8	0,8	0,9
bezoekersdeel (nog op te tellen bij bovenstaande)		0,1	0,1	0,15	0,2

Tabel 3.1: Parkeernormen woonfuncties (in parkeerplaatsen per wooneenheid)

(*) Aanleunwoning

Een aanleunwoning is een gelijkvloerse woning die geschikt is voor bewoners die zorg nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen. De woningen zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De badkamer in deze woningen is ruim en passend ingericht voor minder mobiele bewoners.

De parkeerplaatsen die voor bezoekers binnen een plangebied worden gerealiseerd, moeten toegankelijk zijn voor deze bezoekers. Dit kunnen zowel openbare als niet-openbare parkeerplaatsen betreffen. Een parkeeroplossing met een slagboom die voor iedereen open gaat valt hier onder, ook als het een parkeeroplossing betreft waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden voordat zij toegang krijgen om binnen het plangebied te parkeren.

Bij een beroep of bedrijf aan huis, waar wonen de hoofdfunctie betreft, geldt voor het bedrijf of kantoor alleen het bezoekersdeel van de norm. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand en die parkeerbehoefte is al opgenomen in de bewonersnorm voor de woning.

3.3 Niet-woonfuncties

In bijlage D zijn de parkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen. De weergegeven parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm. De parkeernormen (gemiddelde van de bandbreedte) voor niet-woonfuncties zijn overgenomen uit CROW-publicatie 744. In de oude Nota Parkeernormen werd nog uitgegaan van het maximum kencijfer binnen de bandbreedte. In bijlage B is toegelicht dat het recente autogebruik in de gemeente Leeuwarden, meer in lijn ligt met het gemiddelde autogebruik in vergelijkbare steden.

4. Toepassingskader autoparkeren

Bij de toepassing van de parkeernormering voor autoparkeren worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeerbehoefte auto;
2. Vergelijking parkeerbehoefte met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingmogelijkheden als de parkeerbehoefte groter is dan het parkeeraanbod;
4. Indien vergunningaanvraag;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel om te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Het doel van de Beleidsregel Parkeernormen is dan ook het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze.

4.1 berekening parkeereis auto

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte voor de auto per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een woongebouw met commerciële plint), wordt de parkeereis van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag (stap 4, indienen vergunningaanvraag), wordt het aantal parkeerplaatsen naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages

De normatieve parkeerbehoefte (parkeernorm x functieomvang) houdt geen rekening met het feit dat de aanwezigheid door de week heen per doelgroep verschilt. Zo zijn kantoormedewerkers vooral op werkdagen overdag aanwezig terwijl bewoners vooral 's-avonds en in het weekend aanwezig zijn. Dezelfde parkeerplaats kan daardoor door meerdere doelgroepen worden gebruikt, dit heet *dubbelgebruik*. Door dubbelgebruik toe te passen wordt de spaarzame ruimte optimaal ingezet. Door na het bepalen van de parkeernorm rekening te houden met dubbelgebruik hoeven er per saldo minder parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is en dat dit (juridisch) geborgd is. Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken, bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor deelauto's of parkeerplaatsen die worden meeverkocht met de woning.

Onderstaande tabel geeft de aanwezigheidspercentages per doelgroep weer, gebaseerd op de meest recente aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 744. Voor wonen geldt ook een onderscheid tussen de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers, hier is dubbelgebruik dus ook mogelijk.

Functie	werk-dag ochtend	werk-dag mid-dag	werk-dag avond	werk-dag nacht	koop avond 1	vrij-dag mid-dag	vrij-dag avond	zater-dag mid-dag	zater-dag avond	zon-dag mid-dag
Bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
bezoekers woningen	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	100% ²	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³	100% ⁴
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Restaurant ⁵	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 4.1: Aanwezigheidspercentages conform de meest recente CROW-publicatie 744. Bovenstaande betreft een voorbeeldlijst met een beperkt aantal functies. Bij een aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst aan de hand van de dan meest recente CROW-publicatie.

- 1) Indien sprake van een traditionele koopavond
- 2) Indien op zaterdag gesloten: 0%
- 3) Indien 's avonds open: 70%
- 4) Indien gesloten op zondag: 0%
- 5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

Voorbeeld: toepassing dubbelgebruik bij woningen

In de schil centrum worden 50 koopappartementen van 80 m² bvo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn 50 x 1,0 = 50 parkeerplaatsen voor bewoners en 50 x 0,1 = 5 parkeerplaatsen voor bezoekers beno-

digd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans als volgt:

functie	parkeer eis	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50 (100%)	30 (60%)	30 (60%)	45 (90%)	50 (100%)	40 (80%)	35 (70%)	35 (70%)	37,5 (75%)	40 (80%)	37,5 (75%)
bezoekers	5 (100%)	2 (40%)	2,5 (50%)	3,8 (75%)	0 (0%)	3,5 (70%)	3 (60%)	5 (100%)	5 (100%)	5 (100%)	4,5 (90%)
totaal	55	32	33	49	50	44	38	40	43	45	42

Conform de aanwezigheidspercentages zijn op het drukste moment (de werkdagnacht) 50 parkeerplaatsen benodigd. Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 5 parkeerplaatsen minder nodig dan het scenario zonder dubbelgebruik (55 parkeerplaatsen).

Regeling ‘oud’ voor ‘nieuw’

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de planologische toegestane functie(s) wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze Beleidsregel. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd. Bij dit zogeheten salderen gelden de volgende regels:

- Er wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. De parkeerbehoefte van bijvoorbeeld een kantoor kan immers niet zonder meer worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van een appartementencomplex, omdat deze functies op verschillende momenten functioneren;
- Wanneer rekening wordt gehouden met de planologisch bestaande functies moet ook rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein;
- Indien als gevolg van de (nieuw)bouwontwikkeling een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen, moeten deze openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in beginsel worden gecompenseerd. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de realisatie van een inritconstructie of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting van het bouwplan;

Voorbeeld: berekening parkeereis bij transformatie van kantoorpand naar woningen
In de rest bebouwde kom wordt een bestaand kantoorpand van 800 m² bvo omgebouwd tot 10 sociale huurappartementen van 70 m² bvo. Het kantoorpand heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein. De parkeeroplossing van het kantoorpand was dus gelegen in de openbare ruimte.

De parkeereis wordt dan als volgt bepaald:

Parkeerbehoefte woningen:

10 sociale huurappartementen (70 m² bvo) x parkeernorm bewoners (0,7) = 7 parkeerplaatsen voor bewoners;

10 sociale huurappartementen x parkeernorm bezoek (0,15) = 1,5 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Bestaande situatie:

Parkeerbehoefte kantoor: 800 m² bvo kantoor x parkeernorm (1,65 /100) = 13,2 parkeerplaatsen.

Omdat de parkeeroplossing in de openbare ruimte is gelegen moet eveneens worden gekeken naar de aanwezigheidspercentages. De parkeerplaatsen die door gebruikers van het kantoor werden gebruikt, worden op andere momenten gebruikt dan bij woningen.

functie	parkeer eis	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	7 (100%)	4,2 (60%)	4,2 (60%)	6,3 (90%)	7 (100%)	5,6 (80%)	4,9 (70%)	4,9 (70%)	5,3 (75%)	5,6 (80%)	5,3 (75%)
bezoekers	1,5 (100%)	0,6 (40%)	0,8 (50%)	1,1 (75%)	0 (0%)	1,1 (70%)	0,9 (60%)	1,5 (100%)	1,5 (100%)	1,5 (100%)	1,4 (90%)
kantoor	-13,2 (100%)	-13,2 (100%)	-13,2 (100%)	-0,7 (5%)	-0,0 (0%)	-0,7 (5%)	-7,9 (60%)	-0,0 (0%)	-0,0 (0%)	-0,0 (0%)	-0,0 (0%)
totaal	-5	-8	-8	7	7	6	-2	6	7	7	7

In de tabel is inzichtelijk dat de parkeerbehoefte van de woningen weliswaar lager ligt dan de parkeerbehoefte van het kantoorpand. Echter, de momenten waarop deze parkeerbehoefte optreedt zijn verschillend. Op werkdagen overdag neemt de parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling af, maar in de avonden en het weekend neemt de parkeerbehoefte juist toe. De maximale toename van

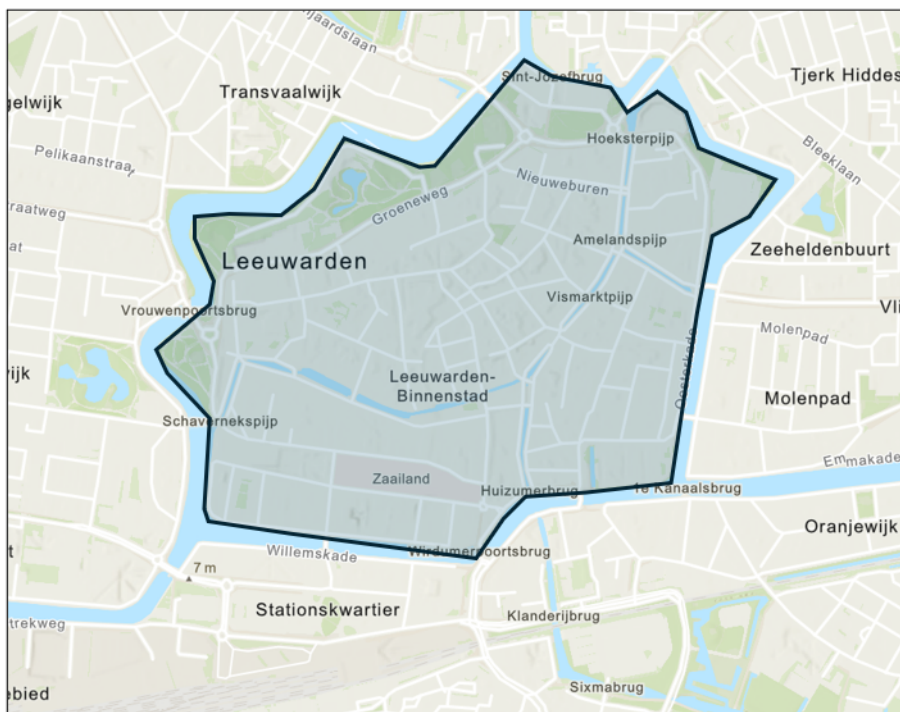
de parkeerbehoefte bedraagt 7 parkeerplaatsen op een werkdagnacht. Als gevolg van de herontwikkeling dienen zodoende maximaal 7 parkeerplaatsen opgelost te worden. De parkeerplaatsen van de kantoren kunnen in de praktijk 's-nachts wel degelijk (gedeeltelijk) beschikbaar zijn. Als dit de inschatting is, kan dit worden aangetoond door middel van een parkeertelling (zie paragraaf 4.3).

Vrijstelling binnenstad

In de binnenstad van Leeuwarden is het vaak niet mogelijk en niet altijd nodig om de parkeerplaatsen te realiseren. Bewoners en bezoekers kunnen gebruik maken van de openbare parkeergarages of de parkeerlocaties op afstand (P+R). In de volgende situaties komt de initiatiefnemer in aanmerking voor een vrijstelling op de parkeereis:

- Bij verbouw of functiewijziging van bestaande gebouwen in de binnenstad
- Bij nieuwbouw van woningen
- Bij nieuwbouw of uitbreiding van niet-woonfuncties tot een omvang van 1.500 m² bvo.

De toekomstige bewoners van de ontwikkeling worden uitgesloten van de aanvraag van een straatparkeervergunning. Door middel van een publiekrechtelijke parkeerafspraak wordt vastgelegd dat de toekomstige gebruikers geen recht hebben op een parkeervergunning en/of -onthefing in het openbaar gebied.



Figuur 4.1: Binnenstad van Leeuwarden waarbij een vrijstelling op de parkeereis mogelijk is

4.2 Oplossen van de parkeereis

Na de berekening van de parkeerbehoefte wordt deze parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod gelijk is aan de gestelde parkeerbehoefte, kan de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit worden ingediend. Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of het bouwplan zodanig kan worden aangepast dat het geplande parkeeraanbod voldoende is. Als dit niet mogelijk of wenselijk is, kan worden overwogen om af te wijken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op de bijbehorende voorwaarden.

Parkeerplaatsen binnen het plangebied

In deze Beleidsregel is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte voor de auto binnen het plangebied wordt opgelost. Binnen het plangebied is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer beschikt ter plaatse (op eigen terrein) van de ruimtelijke activiteit óf in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand). Bij gebiedsontwikkelingen kan afgeweken worden van de acceptabele loopafstanden wanneer het parkeren bijvoorbeeld in hubs wordt opgelost. Dit is nader toegelicht in paragraaf 4.3. Het is de initiatiefnemer niet toegestaan parkeerplaatsen in erfpacht te ontvangen of te huren.

Parkeerplaatsen op eigen terrein

Een aanvraag tot parkeervergunning of ontheffing wordt, conform de parkeerverordening, geweigerd indien een aanvrager beschikt over voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden gedefinieerd als daadwerkelijke fysieke parkeerplaatsen op eigen terrein. Maar ook als er een afspraak is gemaakt over het parkeren in een omgevingsvergunning, een parkeerovereenkomst, exploitatieovereenkomst of soortgelijke overeenkomsten c.q. documenten. Dan wordt zo'n privaatrechtelijke parkeerafspraak gelijkgesteld met de situatie waarbij sprake is van 'voldoende parkeerplaatsen' op eigen terrein. Parkeerafspraken kunnen alleen gemaakt worden in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden in een gereguleerd parkeergebied (betaald parkeren, vergunninghoudersgebied, Blauwe Zone of een rechtsopvolger daarvan). In een gereguleerd parkeergebied is parkeren in de openbare ruimte alleen mogelijk met een vergunning of ontheffing. Met een privaatrechtelijke parkeerafspraak wordt vastgelegd dat de toekomstige gebruikers van een ruimtelijke ontwikkeling (bewoners, exploitanten en bezoekers) niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -ontheffing. Een parkeerafspraak heeft daarmee dezelfde rechtsgevolgen als fysieke parkeerplaatsen op eigen terrein. Namelijk dat gebruikers van de nieuwe adressen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -ontheffing in de openbare ruimte. En daarmee kan worden vastgelegd dat de parkeerdruk in de openbare ruimte als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling niet toeneemt en dat parkeren geen beletsel vormt voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Acceptabele loopafstanden in de directe nabijheid van het eigen terrein

Indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is dan kan parkeren onder voorwaarden in de op een privaat terrein of openbare parkeervoorziening in de nabijheid worden opgelost. Parkeerplaatsen moeten wel op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke daadwerkelijke looproute via de openbare ruimte van de (de entree(s) van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. In Tabel 4.2 zijn de acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voor verschillende doelgroepen opgenomen. Deze acceptabele loopafstanden zijn overgenomen uit de meest recente CROW-publicatie 744. Bij gebiedsontwikkelingen kunnen andere loopafstanden gelden, zie ook paragraaf 4.3.

Hoofdfunctie	binnenstad	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied
Bewoners	250 meter	200 meter	100 meter	50 meter
bezoekers woningen	250 meter	250 meter	200 meter	100 meter
Winkelen	600 meter	400 meter	200 meter	100 meter
Werken	800 meter	600 meter	400 meter	100 meter
Ontspanning	600 meter	400 meter	200 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter	100 meter	100 meter
Onderwijs	200 meter	200 meter	100 meter	100 meter

Tabel 4.2: Acceptabele loopafstanden per gebied voor autoparkeren. De afstand wordt berekend vanaf de entree(s) van de bestemming.

Benutten bestaand privaat parkeeraanbod

Het is mogelijk om de parkeereis binnen acceptabele loopafstand (zie tabel 4.2) van de ruimtelijke ontwikkeling op een privaat terrein of parkeervoorziening op te lossen. De gemeente bepaalt of de voorgestelde private parkeeroplossing aanvaardbaar is. De initiatiefnemer toont met een koop- of huurovereenkomst aan dat deze parkeerplaatsen ten minste 10 jaar vanaf oplevering van de ontwikkeling beschikbaar zijn en dat deze plekken niet toegekend zijn aan een andere functie.

De initiatiefnemer communiceert actief naar nieuwe gebruikers over de parkeeroplossing.

Benutten bestaand parkeeraanbod in de openbare ruimte

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan de parkeereis ook (deels) in de openbare ruimte, op acceptabele loopafstand (tabel 4.2), worden opgelost. Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Daarnaast moet door de ontwikkelende partij aangetoond worden dat het parkeeraanbod in de openbare ruimte daadwerkelijk duurzaam beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Bovendien moet uit een onafhankelijk en deskundig onderzoek blijken dat de parkeerdruk na de realisatie van de ontwikkeling niet hoger is dan 90%. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de initiatiefnemer. Voorafgaand aan het onderzoek dient de initiatiefnemer de uitgangspunten van het onderzoek (onderzoeksgebied en onderzoeksdagen en -tijden) met de gemeente af te stemmen.

In bijlage C zijn de uitgangspunten voor een dergelijk onderzoek toegelicht. Pas na akkoord van de gemeente kan het onderzoek worden uitgevoerd.

Maatvoering parkeerplaatsen (auto)

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' of diens opvolger. Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages' of diens opvolger. Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn en mogen deuren en vluchtwegen niet worden geblokkeerd. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk worden gemaakt. Een dergelijke analyse wordt in opdracht van een initiatiefnemer/gemachtigde uitgevoerd, bij voorkeur door een deskundig adviesbureau. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit het ASVV en de NEN2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij grondgebonden woningen is parkeren op eigen terrein regelmatig aanwezig in de vorm van een garage en/of oprit. Deze voorzieningen worden niet altijd voor parkeren gebruikt. Daarom telt hier niet het volledige aantal (theoretische) parkeerplaatsen mee voor het berekenen van de parkeercapaciteit. In onderstaande tabel staat per parkeervoorziening de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt. Op basis hiervan wordt de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein bepaald. In tabel 4.3 zijn de rekenwaarden opgenomen voor parkeervoorzieningen op eigen terrein op basis van de meest recente CROW-publicatie 744.

Parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter lang
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter lang
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 4.3: Rekenwaarden bij parkeervoorzieningen op eigen terrein

Duurzaamheid

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient waar mogelijk rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen (inspanningsverplichting). Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Leeuwarden plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) voor auto's en fietsen en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan onderstaande onderwerpen.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

- Bij maatschappelijke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter;
- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit);
- Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen;
- Bij gehandicaptenparkeerplaatsen geldt des te meer de eis dat deze parkeerplaatsen bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De parkeerplaatsen liggen dan ook bij voorkeur op maaiveld en zijn anders bereikbaar via een lift. De breedte van de parkeerplaats dient minimaal 3 meter te zijn maar bij voorkeur 3,50 meter.

Elektrische laadpunten

In artikel 3.87 en 4.160 van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Het Besluit Bouwwerken Leefomgeving vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. Relevante eisen uit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving zijn onder andere:

- Een woongebouw (woonfunctie) met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak;
- Een gebouw, anders dan een woongebouw (niet-woonfuncties), met een parkeergelegenheid in het bouwwerk of buiten het bouwwerk op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft ten minste een oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

Als de parkeervoorziening openbaar toegankelijk wordt, is het gemeentelijke beleid ten aanzien van elektrische oplaadpunten van toepassing. Dit betekent dat in overleg met de gemeente de voorbereiding voor de laadpunten kan worden getroffen, bijvoorbeeld over de aantallen en locaties. Het realiseren van de laadpunten vindt in dat geval plaats vanuit de contracten met exploitanten die op dat moment van toepassing zijn en wordt niet vereist van de ontwikkelaar.

Een parkeerplaats die wordt voorzien van een oplaadpunt is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

Laden en lossen

- Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is (bijvoorbeeld bij een appartementencomplex of bedrijfsgebouw), moet rekening worden gehouden met een geschikte laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden;
- Bij nieuwbouw vindt laden en lossen bij voorkeur volledig op eigen terrein plaats. Ook het manoeuvreren moet bij voorkeur binnen het plangebied plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Wanneer het manoeuvreren wel buiten het eigen terrein plaatsvindt, moet worden aangetoond dat een veilige manoeuvre kan worden gemaakt.
- Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen ook zoveel mogelijk binnen het plangebied plaats. Wanneer het manoeuvreren buiten het eigen terrein plaatsvindt, moet worden aangetoond dat een veilige manoeuvre kan worden gemaakt.

4.3 Afwijkmogelijkheden

De Beleidsregel Parkeernormen van de gemeente is erop gericht dat bij (nieuw)bouwwontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein of in de omgeving daarvan (openbare ruimte of private parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand) worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Hiervoor gelden een paar uitzonderingen. In deze paragraaf worden deze uitzonderingen behandeld.

De nabijheid van een OV-knooppunt en de nabijheid van een cluster van voorzieningen kunnen invloed uitoefenen op het gemiddelde autobezit. Het effect hiervan is verwerkt in de gebiedsindeling, en daarmee in de parkeernormen. De nabijheid van een OV-knooppunt of voorzieningen is daarom geen reden voor een verdere verlaging van de parkeernorm.

Maatwerkanalyse

Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (ten minste de komende 10 jaar) lager ligt dan berekend met de parkeernorm, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- De doelgroep wezenlijk anders is dan het gemiddelde gedrag;
- Een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht.

Bij het opstellen van de doelgroepenanalyse kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens worden gebruikt ter aanvulling bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte. In het geval van woonfuncties kan het gaan om specifieke woonconcepten, zoals flexwoningen en friends-woningen. Specifieke doelgroepen (zoals senioren of jongeren) bij een reguliere woning vallen hier niet onder, omdat niet gewaarborgd kan worden dat deze doelgroepen ook daadwerkelijk (voor een lange termijn) de woning zullen bewonen.

Ook bij bedrijven is een maatwerkoplossing mogelijk. Door het bieden en stimuleren van alternatieve vervoerwijzen kan een bedrijf/organisatie het mobiliteitsgedrag van medewerkers en hun parkeerbehoefte beïnvloeden (voor ten minste 10 jaar). Te denken valt aan:

- Inzetten op stimuleren fiets, lopen en/of het openbaar vervoer;

- Samenwerken met andere werkgevers op het gebied van de mobiliteit van medewerkers (community);
- Inzetten op poolauto's/deelauto's, carsharing door medewerkers.

Met een uitgewerkt, onderbouwd en uitvoerbaar *mobilitéitsplan* kan het bedrijf invloed hebben op de parkeerbehoefte. Het mobiliteitsplan bestaat uit één of meerdere maatregelen. Per maatregel staat weergegeven wat de te verwachten invloed van de maatregel is op het autogebruik en op de parkeerbehoefte van werknemers, en hoe de maatregel wordt uitgevoerd. De initiatiefnemer komt met concrete maatregelen die in de tijd zijn uitgezet. Ook staat in het mobiliteitsplan hoe de initiatiefnemer overlast in de omgeving voorkomt. Het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de vergunningaanvraag. De gemeente beoordeelt of het mobiliteitsplan (inclusief de voorgestelde reductie) akkoord is.

Mobiliteitsconcept

Nieuwe mobiliteitsconcepten die aansluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep, kunnen resulteren in een lager dan gemiddelde parkeerbehoefte. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de inzet van station-based deelauto's. Het effect van deelauto's op het autobezit is afhankelijk van meerdere factoren. Er moeten allereerst voldoende alternatieven zijn voor de eigen auto. Voor de dagelijkse verplaatsing is deelmobiliteit namelijk minder geschikt. Wanneer dagelijkse voorzieningen lopend of met de fiets goed bereikbaar zijn is het aannemelijker dat bewoners minder auto's bezitten/gebruiken. Voor de incidentele verplaatsing is de deelauto dan een goed alternatief voor de eigen auto. Het inzetten van deelauto's en andere vormen van deelvervoer bij woonfuncties heeft alleen invloed op de parkeerbehoefte van bewoners. Voor een verlaging van de parkeereis bij de inzet van mobiliteitsconcepten moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- De inzet van deelauto's kan alleen in gebieden met parkeerregulering leiden tot een maximale reductie van 20% op de totale parkeereis voor bewoners (in niet-gereguleerde gebieden zijn deelauto's ook toegestaan maar leidt dit niet tot een vermindering van de parkeereis);
- Deelauto's krijgen een eigen parkeerplaats en doen niet mee in het dubbelgebruik;
- Het aantal parkeerplaatsen voor deelauto's wordt bepaald middels een vervangingswaarde van 1 op 5. Dat wil zeggen dat voor iedere 5 parkeerplaatsen minder, één parkeerplaats voor deelmobiliteit gerealiseerd dient te worden⁴;
- Er worden minimaal twee deelauto's ingezet die beschikbaar moeten zijn vanaf het moment dat de woningen bewoond zijn. Er dient door een aanbieder aangetoond te worden hoeveel deelauto's mogelijk zijn voor een gezonde businesscase. Middels monitoring zal het aantal deelauto's na verloop van tijd uitgebreid worden indien de vraag toeneemt. Met de vervangingswaarde voor het aantal parkeerplaatsen is hiervoor een ruimtereservering opgenomen;
- De aanwezigheid van deelmobiliteit moet langdurig (minimaal 10 jaar) worden gegarandeerd⁵;
- Er zijn (ruim) voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen opgenomen in het plan;
- Er moet een risico-inschatting worden gemaakt van de effecten wanneer de deelmobiliteit niet wordt gebruikt;
- De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het communiceren over de mobiliteitsmogelijkheden richting nieuwe bewoners (informerend over het uitsluiten van parkeervergunningen en de beschikbaarheid van deelmobiliteit).

Voorbeeld: inzet deelmobiliteit

In de schil centrum worden 200 koopappartementen van 80 m² bvo gerealiseerd in een gebied met betaald parkeren. Conform de parkeernorm zijn $200 \times 1,0 = 200$ parkeerplaatsen voor bewoners en $200 \times 0,1 = 20$ parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Daarnaast is een aanbieder van deelmobiliteit voornemens om deelauto's te stallen. Door de inzet van deelauto's is het mogelijk om een reductie van 20% op de parkeereis voor bewoners toe te passen. Op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans als volgt:

4) Resultaten in (inter)nationale studies over de vervangingsratio lopen sterk uiteen van 1 op 5 tot 1 op 11 (Toolkit autodelen CROW 2024). Daaruit blijkt dat dit mede afhankelijk is van het type autodelen (free floating of station based). Door per 5 parkeerplaatsen in mindering één parkeerplaats te reserveren voor deelmobiliteit wordt een conservatieve benadering gehanteerd.

5) Middels een overeenkomst met een deelautoaanbieder dient aangetoond te worden dat de deelmobiliteit voor ten minste 10 jaar aangeboden wordt. In de overeenkomst moet opgenomen zijn dat ten alle tijden minstens 2 deelauto's aangeboden worden.

functie	parkeer eis	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	200 (100%)	120 (60%)	120 (60%)	180 (90%)	200 (100%)	160 (80%)	140 (70%)	140 (70%)	150 (75%)	160 (80%)	150 (75%)
bezoekers	20 (100%)	8 (40%)	10 (50%)	15 (75%)	0 (0%)	14 (70%)	12 (60%)	20 (100%)	20 (100%)	20 (100%)	18 (90%)
subtotaal	220	128	130	195	200	174	152	160	170	180	168
reductie deelmobiliteit - 20%	-40	-24	-24	-36	-40	-32	-28	-28	-30	-32	-30
aantal parkeerplaatsen voor deelauto's	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
totaal	188	112	114	167	168	150	132	140	148	156	146

Conform de aanwezigheidspercentages zijn op het drukste moment (de werkdagnacht) 200 parkeerplaatsen benodigd zonder de inzet van deelmobiliteit. Dankzij de inzet van deelmobiliteit kan de parkeereis op het drukste moment met 40 parkeerplaatsen gereduceerd worden. Door de vervangingswaarde van 1 op 5 dienen er 8 parkeerplaatsen voor deelauto's gerealiseerd te worden. Daarmee is sprake van een netto reductie van 32 parkeerplaatsen. Een aanbieder van deelmobiliteit is voornemens om te starten met het aanbieden van 3 deelauto's. Middels monitoring wordt gekeken of het aantal deelauto's op termijn uitgebreid kan worden naar 8 deelauto's.

Gebiedsontwikkelingen

Bij grote gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente is de interactie van de verschillende functies een belangrijk element. Die interactie heeft effect op de totale behoefte aan parkeerplaatsen. Daarom vragen dergelijke ontwikkelingen om anders om te gaan met de parkeerbehoefte. De parkeernormen geven hier nog steeds een indicatie van de te verwachten parkeerbehoefte, maar hier kan en zal in de praktijk anders mee worden omgegaan. Bij een gebiedsontwikkeling heeft het de voorkeur dat in samenspraak tussen gemeente en de initiatiefnemer(s) voor het betreffende gebied een mobiliteits- en parkeervisie wordt opgesteld, die als uitgangspunt dient voor het voorzien in de (toekomstige) parkeerbehoefte. Bij een gebiedsontwikkeling kan daarom gekozen worden om af te wijken van de Beleidsregel Parkeernormen door een specifieke parkeer-/mobiliteitsbeleidsregel op te stellen die alleen van toepassing is bij een specifieke gebiedsontwikkeling. Tijdens de ontwikkelfase van de gebiedsontwikkeling wordt dan daaraan getoetst. Deze parkeer-/mobiliteitsbeleidsregel dient door de raad te worden vastgesteld, zodat dit geldt als een beleidsregel bij het omgevingsplan. In het omgevingsplan zit dan voor die specifieke gebiedsontwikkeling een verwijzing naar de betreffende specifieke beleidsregel in plaats van een verwijzing naar de algemene Beleidsregel Parkeernormen. Voor Leeuwarden geldt dit bijvoorbeeld voor Spoordok en de Zuidlanden. Dit vanwege de maximale inzet op deelmobiliteit, parkeerregulering en een goed fietsnetwerk. Een belangrijke randvoorwaarde bij een dergelijke gebiedsontwikkeling blijft dat de directe omgeving van het gebied wordt beschermd tegen overlast door uitwijkgedrag. Dit vereist aanvullende afspraken over hoe bij deze ontwikkelingen op een gebiedsgerichte manier met het parkeervraagstuk dient te worden omgegaan. Wanneer er bij deze woningen ook extra in pandige stallingsvoorzieningen voor de fiets bij de woning worden gerealiseerd is een reductie op de parkeernorm van maximaal 10% mogelijk. Iedere parkeerplaats voor de auto die hiermee gereduceerd wordt dient vervangen te worden door drie grondgebonden fietsparkeerplaatsen, bedoeld voor langparkeerders. Als alternatief kunnen per autoparkeerplaats ook een (elektrische) deelbakfiets of twee elektrische deelfietsen/-scooters worden aangeboden.

Voorbeeld: inzet op fiets bij gebiedsontwikkeling

Bij een gebiedsontwikkeling worden 200 koopappartementen van 80 m² bvo gerealiseerd in een gebied met betaald parkeren. Conform de parkeernorm zijn $200 \times 1,0 = 200$ parkeerplaatsen voor bewoners en $200 \times 0,1 = 20$ parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Daarnaast is de initiatiefnemer voornemens om maximaal in te zetten op de fiets. Door deze inzet is het mogelijk om een reductie van 10% op de parkeereis voor bewoners toe te passen. Op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans als volgt:

functie	parkeer eis	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	200 (100%)	120 (60%)	120 (60%)	180 (90%)	200 (100%)	160 (80%)	140 (70%)	140 (70%)	150 (75%)	160 (80%)	150 (75%)
bezoekers	20 (100%)	8 (40%)	10 (50%)	15 (75%)	0 (0%)	14 (70%)	12 (60%)	20 (100%)	20 (100%)	20 (100%)	18 (90%)
subtotaal	220	128	130	195	200	174	152	160	170	180	168
reductie inzet fiets -10%	-20	-12	-12	-18	-20	-16	-14	-14	-15	-16	-15
Totaal	200	116	118	177	180	158	138	146	155	164	153

Conform de aanwezigheidspercentages zijn op het drukste moment (de werkdagnacht) 200 parkeerplaatsen benodigd zonder de inzet op fiets. Dankzij de inzet op fiets kan de parkeereis op het drukste moment met 20 parkeerplaatsen gereduceerd worden. Hiervoor dienen 60 extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden, of 20 elektrische deelbakfietsen gestald te worden of 40 elektrische deelfietsen/-scooters gestald te worden. De bewoners van de ontwikkeling worden uitgesloten van een parkeervergunning voor het openbare gebied.

Hardheidsclausule

In gevallen waarin strikte toepassing van deze Beleidsregel parkeernormen tot een bijzondere onbillijkheid leidt, kan het College van Burgemeester en Wethouders besluiten af te wijken van de parkeereis. Dit kan alleen indien de aanvrager van de omgevingsvergunning aantoont dat de parkeereis niet (volledig) kan worden opgelost en het College een zwaarwegend belang heeft om af te wijken van de parkeereis. Wanneer een ontwikkeling dusdanig positieve maatschappelijke belangen heeft, kan het College ervoor kiezen om de consequenties ten aanzien van parkeren te accepteren. De initiatiefnemer dient daarom wel de consequenties inzichtelijk te maken (bijvoorbeeld een stijging van de parkeerdruk naar 90%).

5. Fietsparkeren

De gemeente Leeuwarden wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Bij nieuwbouwplannen en transformatieprojecten moet daarom rekening worden gehouden met het stallen of parkeren van de fiets (waar fiets staat, worden ook brom- en snorfietsen bedoeld). De initiatiefnemer moet daarom bij de vergunningaanvraag ook de fietsparkeerbehoefte en de bijbehorende fietsparkeeroplossing inzichtelijk maken. Het is noodzakelijk dat alle fietsparkeerplaatsen binnen het plangebied worden opgelost, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk te worden aangeboden.

5.1. Fietsparkeernormen woonfuncties

Conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Artikel 4.171 – 4.173) is het bij nieuwbouwwoningen verplicht een afsluitbare bergruimte te realiseren om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners. Het voorzien in stallingruimte voor de fiets is hiermee gewaarborgd in het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Het Besluit bouwwerken leefomgeving biedt ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling in plaats van de voorgeschreven individuele fietsenberging. De gemeente Leeuwarden werkt hier aan mee als het realiseren van een individuele fietsenberging bij appartementen bijvoorbeeld niet realiseerbaar/wenselijk is vanwege beperkte ruimte. Het zal dan veelal gaan om binnenstedelijke ontwikkelingen in bestaande bouw.

Gelijkwaardig alternatief voor eis Besluit bouwwerken leefomgeving

Voor het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenberging bij appartementen, als gelijkwaardig alternatief voor de eis uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, dient voor bewoners per appartement rekening te worden gehouden met het aantal fietsparkeerplaatsen zoals weergegeven in Tabel 5.1. Voor een gemeenschappelijke fietsenberging gelden kwaliteitseisen. Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning (> 50 m² bvo) altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Daarnaast is goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging en stelt het Besluit bouwwerken leefomgeving eisen aan het beheer van de stalling. Volgens de toelichting op het Besluit bouwwerken leefomgeving is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarom daarnaast verplicht om bij woningen vanaf 50 m² bvo een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

omvang appartement	aantal fietsparkeerplaatsen	individuele berging
<50 m ² bvo	2,0	geen
50-75 m ² bvo	2,7	2,7 m ²
75-100 m ² bvo	3,4	2,7 m ²
100-125 m ² bvo	4,1	2,7 m ²
>125 m ² bvo	4,8	2,7 m ²

Tabel 5.1: Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen per woning voor bewoners bij een collectieve fietsenstalling

In sommige gevallen is het niet mogelijk, of noodzakelijk om de volledige fietsparkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen, met name bij transformaties. Initiatiefnemer kan in dat geval aan de gemeente voorstellen om gebruik te maken van de openbare ruimte. Daarbij geldt de voorwaarde dat de gemeente zicht heeft op een passende fietsparkeeroplossing, waarbij wat een passende oplossing is door de gemeente wordt bepaald. Er zijn twee mogelijkheden:

1. De gemeente heeft zicht op bestaande fietsparkeerplaatsen op loopafstand in de openbare ruimte. Om te bepalen of er restcapaciteit is, laat de initiatiefnemer voor eigen rekening een onderzoek uitvoeren door een gespecialiseerd en onafhankelijk bureau. De initiatiefnemer stemt voorafgaand aan het onderzoek met de gemeente af over de wijze van onderzoeken.
2. De gemeente ziet de mogelijkheid om op loopafstand nieuwe fietsparkeerplaatsen te realiseren. De kosten voor deze plaatsen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Als de gemeente geen passende oplossing ziet, dient initiatiefnemer de volledige fietsparkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen.

Fietsparkeernormen voor bezoekers van bewoners

De invulling van fietsparkeervoorzieningen is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder voor het overige verkeer (voetgangers) nabij de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de tuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op een kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken op eigen terrein gewenst zijn.

Om actieve mobiliteit te stimuleren is het belangrijk dat bij appartementen voldoende, geschikte fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn voor bezoekers. Er wordt ingezet op een realistisch aantal voorzieningen voor bezoekers, waarbij rekening wordt gehouden met een groei van fietsgebruik in de toekomst. Daarnaast blijft het voor bewoners aantrekkelijker om in een eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren. Daarom geldt aanvullend voor bezoekers een norm van 0,25 – 0,5 fietsparkeerplaats per appartement:

- In centrum en schil centrum geldt voor de eerste 20 woningen een fietsparkeernorm voor bezoekers van 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Vanaf appartement 21 en verder geldt een fietsparkeernorm van 0,25 fietsparkeerplaats per woning.
- In de rest bebouwde kom en het buitengebied geldt voor alle appartementen een fietsparkeernorm voor bezoekers van 0,25 fietsparkeerplaats per woning.

5.2 Fietsparkeernormen niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen worden de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers (Leidraad Fietsparkeren 2023 of diens opvolger) gehanteerd. Met deze fietsparkeerkencijfers berekent een initiatiefnemer de te verwachten behoefte aan fietsparkeren binnen het plangebied.

CROW gaat uit van kencijfers en een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers. Het fietsgebruik in de gemeente Leeuwarden blijft iets achter op het gemiddelde fietsgebruik in de rest van Nederland (zie bijlage B). Omdat Leeuwarden wel stuurt op een groei van het fietsgebruik in de gemeente, wordt verwacht dat het fietsgebruik in de toekomst dichter aansluit bij het fietsgebruik in de rest van Nederland. Daarom wordt het gemiddelde in de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers aangehouden.

De fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn opgenomen in bijlage E. Waar mogelijk, en gewenst, is het realiseren van meer of ook minder fietsparkeerplaatsen mogelijk. Per functie en ontwikkeling kan de behoefte namelijk variëren. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is daarom mogelijk. De onderbouwing hiervan ligt bij de initiatiefnemer en wordt ter toetsing voorgelegd aan het bevoegd gezag.

5.3 Oplossen fietsparkeereis

Het toepassen van fietsparkeernormen leidt tot een fietsparkeereis. Deze parkeereis staat voor het aantal fietsparkeerplaatsen dat in een ruimtelijke ontwikkeling beschikbaar moet worden gesteld. In de basis geldt dat fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarbij maken we onderscheid in de fietsparkeervoorziening voor vaste gebruikers en de fietsparkeervoorziening voor bezoekers. Vaste gebruikers parkeren hun fiets in een overdekte voorziening die afgesloten dan wel bewaakt is. Bezoekers parkeren hun fiets in een openbaar toegankelijke voorziening.

Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente, bijvoorbeeld als een centrale collectieve fietsenstalling meerwaarde zou bieden boven een oplossing binnen het plangebied. In alle gevallen dient er een onderbouwing gegeven te worden, zodat dit volwaardig getoetst kan worden door de gemeente.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (fiets)

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen. Voorwaarden is wel dat de entree van de voorzieningen naast elkaar ligt. Bij een ontwikkeling van een supermarkt met om de hoek een kantoor, is dubbelgebruik dus niet mogelijk. Daarnaast is dubbelgebruik alleen mogelijk als ook wordt voldaan aan de kwaliteitseisen zoals opgenomen in paragraaf 5.4. In de praktijk zullen de mogelijkheden voor dubbelgebruik hierdoor beperkt worden. Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen wordt met dezelfde aanwezigheidspercentages als voor de auto berekend.

Acceptabele loopafstanden

Fietsparkeerplaatsen moeten in de buurt van de functie gelegen zijn (uitgangspunt is op eigen terrein), dit voorkomt wildstallen. Per functie is de afstand die men bereid is te lopen van functie tot stalling verschillend. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres en de kwaliteit van de aangeboden stallingsmogelijkheid. De acceptabele loopafstanden voor fietsparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties (met uitzondering van bezoek aan bewoners) staan in tabel 5.2.

Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de meest recente CROW-publicatie. De gemeente gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. Daarnaast dient het stallen van fietsen dicht bij de functie gelegen te zijn dan de bijbehorende autoparkeerplaatsen. Dit geldt voor zowel fietsparkeerplekken op eigen terrein als in de openbare ruimte.

Voor het parkeren voor bezoekers is de acceptabele loopafstand sterk afhankelijk van de stedelijke omgeving. In een aantal delen van de stad is het bijvoorbeeld niet toegestaan om fietsen overal in de openbare ruimte te stallen, maar alleen op specifiek aangewezen locaties of de openbare fietsenstallingen. In dat geval is de acceptabele loopafstand langer.

hoofdfunctie	maximale loopafstand
wonen (bezoekers)	50 meter
supermarkt	50 meter
stadscentrum/winkelgebied	200 meter
onderwijs	100 meter
horeca	100 meter
zorgvoorzieningen	50 meter
bioscoop/theater	100 meter
sportlocaties	100 meter
werkfuncties	100 meter

Tabel 5.2: Acceptabele loopafstanden fietsparkeervoorzieningen

5.4 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Om goed te kunnen functioneren moeten fiets- en scooterstallingen aan kwaliteitseisen voldoen. Eisen op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid zijn weergegeven in bijlage E. Deze eisen zijn gebaseerd op basis van het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173), CROW-publicatie 741 (Leidraad fietsparkeren, 2023) en Fietsparkeur⁶.

⁶) Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

In de kwaliteitseisen voor fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen, fatbikes, speedpedelecs, driewielers, bakfietsen en dergelijke moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Hiervoor moet in de voorziening zogeheten vrije ruimte worden gereserveerd. Dit zijn gemarkeerde vakken waar een brom- of snorfiets of bakfiets geparkeerd kan worden. Daarom gelden eisen aan het formaat van de fietsparkeerplaatsen. Deze eisen zijn per doelgroep en gebied verschillend. In Tabel 5.3 is een overzicht opgenomen van het aandeel fietsparkeerplaatsen dat geschikt dient te zijn voor 1) buitenmodel fietsen en 2) fietsen met een sterk afwijkende maat. Deze begrippen worden als volgt gedefinieerd:

- Buitenmodelfietsen: geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Sterk afwijkende maat: geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).

type fietsparkeerplaats	aandeel
buitenmodel fietsen	20%
sterk afwijkende maat	5%

Tabel 5.3: Aandeel fietsparkeerplaatsen voor fietsen met sterk afwijkende maten (in totaal dient zodoende 25% van de fietsparkeerplaatsen beschikbaar te zijn voor grotere fietsen)

Ontwerprichtlijnen fietsparkeervoorzieningen

De gemeente hanteert ontwerprichtlijnen voor de kwaliteit en goede inpassing van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein (deze zijn niet bindend). Deze ontwerprichtlijnen zijn leidend voor het ontwerp en de inrichting van de fietsparkeervoorziening. De richtlijnen zorgen ervoor dat de fietsparkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt worden.

Voor het ontwerp van fietsparkeervoorzieningen gelden de volgende basisontwerpprincipes:

- de fiets staat op de best mogelijke locatie;
- een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen;
- passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen;
- een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening.

In bijlage F staat toegelicht hoe deze principes kunnen worden ingevuld.

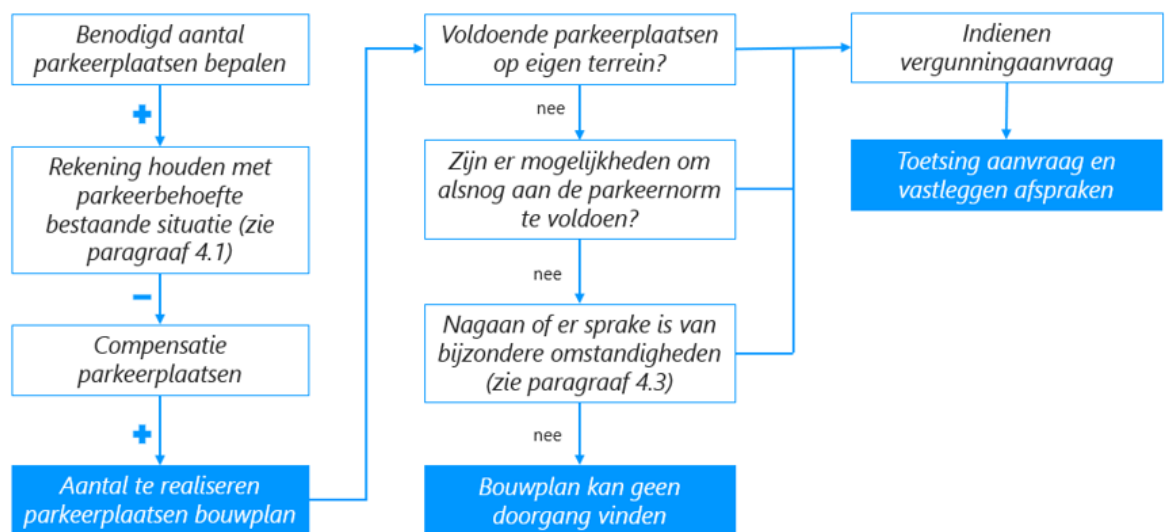
Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Het is van belang om in een voorziening bij de stallingsplaatsen voor fietsen met sterk afwijkende maten laadinfrastructuur aan te brengen zodat fietsers een accu kunnen opladen.

6. Stappenplan toetsing parkeren

Bij een aanvraag toetst de gemeente Leeuwarden deze aan het stappenplan parkeren. Een aanvraag dient alle onderdelen van het stappenplan te doorlopen. De stappen zijn samengevat in figuur 6.1 op de volgende pagina.

1. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig voor het plan. De bepaling van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats aan de hand van de Beleidsregel Parkeernormen Leeuwarden 2025. Als er geen norm is opgenomen, gelden de meest recente parkeercijfers van CROW.
2. Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie (zie paragraaf 4.1 van de Beleidsregel Parkeernormen Leeuwarden 2025). Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze Beleidsregel. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Voor de berekening hiervan wordt uitgegaan van de bij de gemeente laatst bekende, legale feitelijke situatie van het pand. De berekening van het aantal parkeerplaatsen vindt op dezelfde wijze plaats als bij vraag 1.
3. Gaan er door het plan al bestaande parkeerplaatsen (al dan niet op eigen terrein) verloren? Zo ja, dan dienen deze in beginsel op eigen terrein te worden gecompenseerd. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte die verloren gaan ten gevolge van de realisatie van bijvoorbeeld een inritconstructie.
4. Het aantal benodigde parkeerplaatsen min de eventueel huidige parkeerbehoefte van de bestaande situatie plus het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat, geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor het plan.

5. Worden er voldoende parkeerplaatsen aangelegd op eigen terrein? Zo ja, dan is het niet nodig het stappenplan verder in te vullen en kan de aanvraag worden ingediend (zie indienen vergunningaanvraag op pagina 27). Een privaatrechtelijke parkeerafpraak, waarin wordt vastgelegd dat de nieuwe gebruikers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of ontheffing in de openbare ruimte geldt ook als een parkeerplaats op eigen terrein (zie ook paragraaf 4.2). Het aangaan van een privaatrechtelijke parkeerafpraak is alleen mogelijk in een gereguleerd parkeergebied (Betaald Parkeren, Vergunninghoudersgebied, Blauwe Zone of rechtsopvolger daarvan).
6. Zo nee, dan dient te worden nagegaan of het mogelijk is om dusdanige maatregelen te treffen, dat alsnog aan de parkeernorm kan worden voldaan. Hierbij kan worden gedacht aan het herinrichten van de onbebouwde ruimte bij het plan of aanpassingen aan het plan. Als dit niet tot de mogelijkheden behoort, dient te worden gemotiveerd waarom dit niet mogelijk- of wenselijk is.
7. Als het niet mogelijk/wenselijk is om de parkeernorm op eigen terrein of in de directe nabijheid op te lossen, dient na te worden gegaan of de parkeereis op een privaat terrein of parkeervoorziening, op een acceptabele loopafstand van het eigen terrein kan worden opgelost (zie paragraaf 4.2 voor acceptabele loopafstanden). De aanvrager moet wel aantonen dat voor een periode van minimaal 10 jaar beschikt kan worden over het alternatieve private parkeeraanbod (zie paragraaf 4.2 voor de voorwaarden t.a.v. benutten bestaand privaat parkeeraanbod).
8. Als het ook niet mogelijk is om bestaand privaat parkeeraanbod op een acceptabele loopafstand op te lossen, dient na te worden gegaan of de parkeereis in de openbare ruimte kan worden opgelost. Met een parkeerdrukmeting dient wel te worden aangetoond dat de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onevenredig toeneemt (zie bijlage C voor uitgangspunten voor een parkeerdrukmeten).
9. Als het niet mogelijk is om aan de parkeernorm te voldoen, dient te worden nagegaan of er sprake is van bijzondere omstandigheden (de afwijkingsmogelijkheden als bedoeld in paragraaf 4.3).
10. Als geen gebruik gemaakt kan worden van de afwijkingsmogelijkheden, zal het bouwplan geen doorgang kunnen vinden.



Figuur 6.1: Stroomschema stappenplan parkeren

Indienen vergunningsaanvraag

Bij de aanvraag voor een vergunning voor een omgevingsplanactiviteit overlegt de initiatiefnemer ten behoeve van de beoordeling voor de parkeerbehoefte ten minste:

- Het bouwplan
- Een berekening van de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen, inclusief een bijbehorende onderbouwing die ingaat op de gehanteerde uitgangspunten in de berekeningen
- Het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto's en fietsen, inclusief maatvoering en toegankelijkheid
- De wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan door de bouwende partij (het toepassen van dubbelgebruik, de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen binnen het plangebied voor bezoekers)
- Bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke
- De wijze waarop invulling wordt gegeven aan duurzaamheid (zie hoofdstuk 4.2).

Toetsing aanvraag en vastleggen afspraken

Het college zal de onderbouwing van de initiatiefnemer en diens aangedragen parkeeroplossing toetsen. Het is aan de initiatiefnemer een geschikte onderbouwing aan te leveren en de benodigde onderzoeken uit te (laten) voeren. Uiteindelijk is het aan het college om te beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost. Wanneer wordt afgeweken van de parkeereis, zal het college beoordelen of het verantwoord is om een vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit te verlenen.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen in de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit 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.

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 bij woningen binnen het plangebied niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat door het toevoegen van bebouwing de parkeerplaatsen binnen het plangebied verdwijnen.
- Het vastleggen dat eventueel elders 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 of -onthefing. Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt.

7. Juridisch kader

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling, die strijdig zijn met de bouwen/of gebruiksregels uit het omgevingsplan, benodigd zijn, heeft de gemeente parkeernormen geformuleerd. Parkeren moet in een omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan) zijn geregeld. In het omgevingsplan van de gemeente Leeuwarden staat in de planregels een verwijzing naar de parkeernormering.

7.1 Juridische grondslag

Door een aparte Beleidsregel Parkeernormen te gebruiken, is het niet noodzakelijk in het omgevingsplan parkeernormering in detail op te nemen. De Beleidsregel Parkeernormen dient als toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gebruikt te worden, waarvoor een wijziging van het omgevingsplan wordt opgesteld of waarvoor een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplan activiteit (bopa) wordt aangevraagd.

Na de vaststelling van de Beleidsregel Parkeernormen zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen die vallen binnen het omgevingsplan, onderdeel Bestemmingsplan Leeuwarden – Partiële herziening Parkeren (vastgesteld 11-09-2017) vallen. Dit Bestemmingsplan kent namelijk de verwijzing naar de Beleidsregels parkeren.

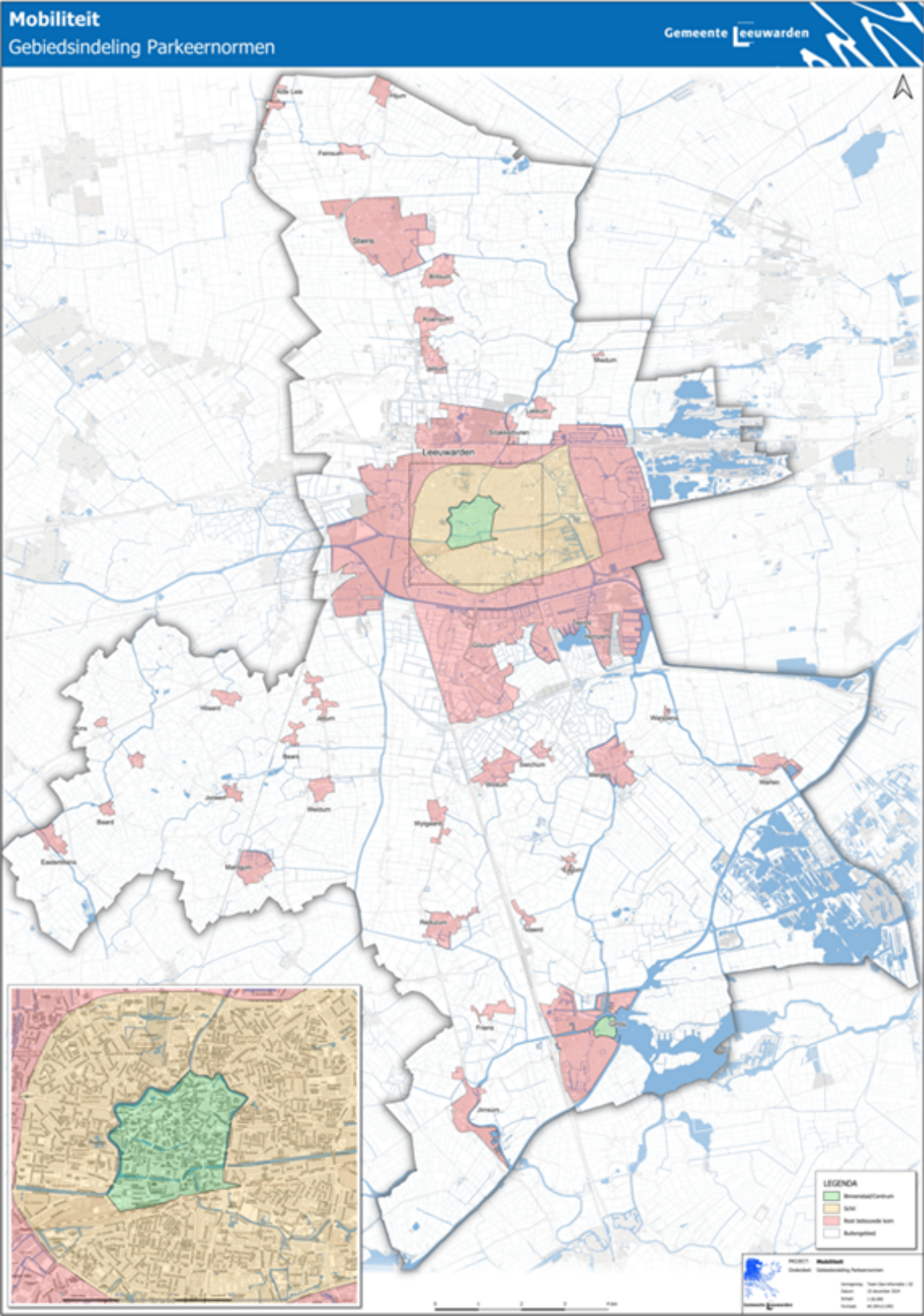
Indien er bestemmingsplannen zijn waarin specifieke parkeernormen zijn opgenomen, gelden de desbetreffende parkeernormen als uitgangspunt.

Met de vaststelling van de Beleidsregels Parkeren worden de eerdere beleidsregels voor parkeernormen ingetrokken in de gemeente Leeuwarden.

7.2 Overgangsregeling

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bouwinitiatieven die op het moment van publicatie van de eerste versie van deze Beleidsregel Parkeernormen bij de gemeente bekend waren, nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze Beleidsregel een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen. Met bekende bouwinitiatieven wordt bedoeld initiatieven die bij vaststelling als principeverzoek of hoger bekend zijn bij de gemeente.

Bijlage A – Gebiedsindeling



Bijlage B – Achtergrond bij parkeernormering

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. In deze bijlage is de achtergrond opgenomen die is meegenomen bij het opstellen van de parkeernormen.

B.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente blijkt van invloed te zijn op het autobezit en autogebruik in die gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de ‘omgevingsadressendichtheid’, het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in onderstaande tabel. In 2024 kent de gemeente Leeuwarden een gemiddelde dichtheid van 2.238 adressen per vierkante kilometer⁷. De gemeente valt daarmee in de categorie ‘sterk stedelijk’. Binnen de gemeente Leeuwarden zijn er echter verschillen in stedelijkheidsgraad, zo ligt deze in de het centrum hoger dan in de buitenwijken of andere dorpskernen. Daarom wordt om recht te doen aan deze verschillen, in de Beleidsregel Parkeernormen rekening gehouden met de gebiedsindeling waarin vier verschillende gebieden onderscheiden worden.

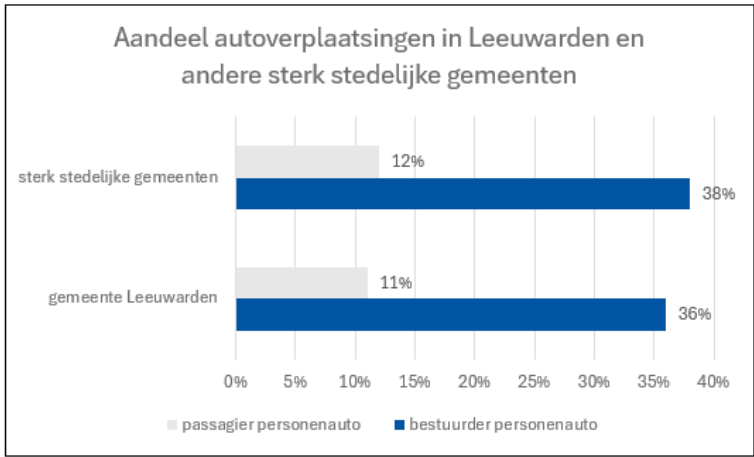
stedelijkheidsgraad	omgevingsadressendichtheid
zeer sterk stedelijk	meer dan 2.500 per km ²
sterk stedelijk	1.500-2.500 per km ²
matig stedelijk	1.000-1.500 per km ²
weinig stedelijk	500-1.000 per km ²
niet stedelijk	minder dan 500 per km ²

Tabel B.1: Stedelijkheidsgraden

B.2 Autogebruik en fietsgebruik

Als onderbouwing voor de hoogte van de parkeernorm is een analyse uitgevoerd naar het autobezit en auto- en fietsgebruik binnen de gemeente Leeuwarden. Voor niet-woonfuncties is het gebruik van vervoersmiddelen leidend voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij de functie. Het gebruik geeft namelijk inzicht of de auto of juist de fiets bij de bestemming geparkeerd moet worden. Het autobezit is geanalyseerd op basis van CBS-gegevens. Het auto- en fietsgebruik is onderzocht op basis van een analyse van de data uit het ODiN (Onderweg in Nederland).

Het auto- en fietsgebruik is geanalyseerd op basis van ODiN-data⁸. Aan de hand van ODiN data is per vervoerswijze het aandeel verplaatsingen op alle verplaatsingen inzichtelijk gemaakt. In Figuur B.1 op de volgende pagina is het aandeel autoverplaatsingen weergegeven, inclusief een uitsplitsing naar bestuurders en passagiers van personenauto’s.



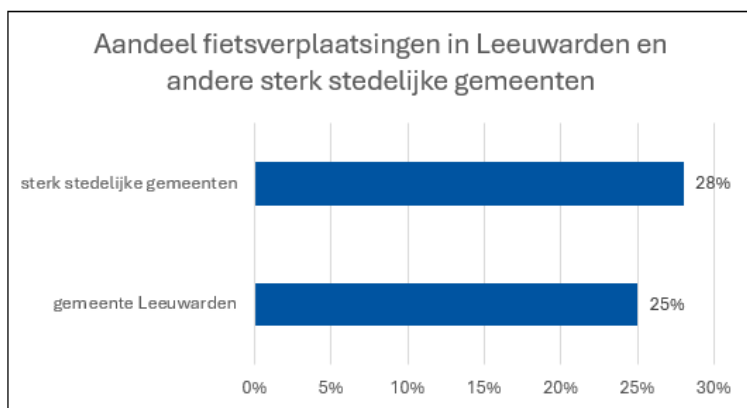
Figuur B.1: Aandeel autoverplaatsingen (bron: ODiN)

7) Bron: StatLine – Gebieden in Nederland 2024 (CBS.nl)

8) ODiN is het Verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland, waarin het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking is beschreven naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen. Daarnaast is aandacht geschonken aan de achtergrondvariabelen voor een bepaald verplaatsingspatroon en de keuze van een vervoermiddel.

Uit Figuur B.1 blijkt dat het autogebruik in Leeuwarden goed aansluit bij het gemiddelde autogebruik van een sterk stedelijke gemeente. 36% van het totale aantal verplaatsingen in Leeuwarden wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder). Voor alle sterk stedelijke gemeentes gecombineerd is het aantal verplaatsingen dat wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder) 38% ten opzichte van alle verplaatsingen.

Het gemiddelde fietsgebruik in de gemeente Leeuwarden is ook vergeleken met het gemiddelde fietsgebruik in andere sterk stedelijk gemeenten. Deze vergelijking is weergegeven in figuur B.2.



Figuur B.2: Aandeel fietsverplaatsingen (bron: ODIN)

Uit figuur B.2 blijkt dat het aandeel fietsverplaatsingen in Leeuwarden iets achterblijft vergeleken met het gemiddelde fietsgebruik in andere sterk stedelijke gemeenten.

B.2 Analyse autobezit per woningtype in Leeuwarden

Voor het opstellen van de Beleidsregel parkeernormen voor de gemeente Leeuwarden is op basis van data een analyse gemaakt van het autobezit in deze gemeente, waaruit een parkeernorm is afgeleid. In deze bijlage is de betreffende analyse opgenomen.

Onderzoeksverantwoording

Aanpak

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50 m², 50-75 m², 75-100 m², 100-125 m² en groter dan 125 m²).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld kleine sociale huurappartementen (tot 50 m² gbo) in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De analyse naar autobezit zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om parkeernormen op te stellen die aansluiten bij het autobezit in een gemeente.

Inhoud van de data

De resultaten uit de data zijn gebaseerd op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) aangevuld met onderzoeksgegevens van Goudappel. De data gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerk omgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is, worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op twee decimalen.

De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is conform de CBS-indeling van 2023. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers

wijken en buurten 2023'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendoms-situatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2022 en is ook inbegrepen in de data.

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data. Tevens is de data op één decimaal naar boven afgerond om rekening te houden met verschillen tussen individuele woningen en toekomstige ontwikkelingen.

Autobezit per type woning

Wanneer naar de data wordt gekeken, blijkt dat het autobezit tussen buurten verschilt. Om recht te doen aan deze verschillen is op buurtniveau onderscheid gemaakt naar de vier gedefinieerde deelgebieden in Leeuwarden. De parkeernormen voor bewoners passend bij het autobezit zijn opgenomen in onderstaande tabel.

			centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied
grondgebonden	koop	<75 m² bvo	1,0	1,1	1,3	1,5
		75-100 m² bvo	1,1	1,2	1,4	1,6
		100-125 m² bvo	1,2	1,3	1,5	1,7
		125-150 m² bvo	1,3	1,4	1,6	1,8
		>150 m² bvo	1,4	1,5	1,7	1,9
	vrije sector huur	<75 m² bvo	0,7	0,8	1,0	1,2
		75-100 m² bvo	0,8	0,9	1,1	1,3
		>100 m² bvo	0,9	1,0	1,2	1,4
	sociale huur	<75 m² bvo	0,5	0,6	0,8	1,0
		75-100 m² bvo	0,6	0,7	0,9	1,1
		>100 m² bvo	0,7	0,8	1,0	1,2
appartementen	koop	<50 m² bvo	0,7	0,8	0,9	1,1
		50-75 m² bvo	0,8	0,9	1,0	1,2
		75-100 m² bvo	0,9	1,0	1,1	1,3
		100-125 m² bvo	1,0	1,1	1,2	1,4
		>125 m² bvo	1,1	1,2	1,3	1,5
	vrije sector huur	<50 m² bvo	0,5	0,6	0,7	0,9
		50-75 m² bvo	0,6	0,7	0,8	1,0
		75-100 m² bvo	0,7	0,8	0,9	1,1
		100-125 m² bvo	0,8	0,9	1,0	1,2
		>125 m² bvo	0,9	1,0	1,1	1,3
	sociale huur	<50 m² bvo	0,4	0,5	0,6	0,8
		50-75 m² bvo	0,5	0,6	0,7	0,9
		>75 m² bvo	0,6	0,7	0,8	1,0

Bijlage C – Uitgangspunten parkeerdrukmeting

Parkeeronderzoeken die worden uitgevoerd in verband met de inzet van openbare parkeercapaciteit moeten een representatief beeld geven van de parkeerdruk in de omgeving van een plan. Daarbij moet rekening worden gehouden met het volgende:

- Het onderzoek moet in een representatieve periode worden uitgevoerd (geen vakantie en/of feestdagen).
- Het onderzoek moet de parkeerdruk op maatgevende momenten in beeld brengen (op basis van de aanwezigheidspercentages). De functies binnen de loopafstand van het gebied zijn bepalend voor de maatgevende momenten. Voor een woonomgeving heeft de werkdagnacht doorgaans de hoogste parkeerdruk, bij werklocaties is dat een werkdag overdag en bij winkelfuncties is dat meestal het weekend. Als richtlijn voor een meting kan worden aangehouden: werkdagnacht 23:00-01:00 uur, werkdag tussen 10:00 en 16:00 uur en weekenddag 10:00-16:00 uur.
- Het gebied waarin het onderzoek moet plaatsvinden, wordt bepaald op basis van de acceptabele loopafstanden, gerekend vanaf de entree(s) (zie hoofdstuk 4.2).
- Voor een compleet beeld moet er verspreid over twee weken, op verschillende dagen en op meerdere tijdstippen worden gemeten. Het minimumaantal metingen is vijf dagen, waarvan één weekenddag.
- Een parkeeronderzoek mag niet langer dan twee jaar geleden zijn uitgevoerd.

Indien de gemeente beschikt over recente parkeerdrukmetingen kunnen deze ter beschikking worden gesteld. Een nieuw uit te voeren parkeerdrukmeting dient te worden uitgevoerd door een deskundig bureau en de kosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De parkeerdrukmeting kan uitgevoerd worden nadat de gemeente goedkeuring heeft gegeven op het plan van aanpak (de meetmomenten en onderzoeksgebied).

Bijlage D – Lijst met parkeernormen auto

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkcijfers voor 'sterk stedelijke' gemeente. Daarbij kiest de gemeente ervoor om de gemiddelde CROW-parkeerkcijfers als minimumwaarde te hanteren.

De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven.

De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

winkelfuncties	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
bouwmarkt	n.v.t.	1,75	2,25	2,45	87%	pp per 100 m ² bvo
tuincentrum	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	89%	pp per 100 m ² bvo
groencentrum (1)	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	89%	pp per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	3,65	5,55	7,35	9,25	92%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	4,75	5,15	95%	pp per 100 m ² bvo
kringloopwinkel	n.v.t.	1,15	1,65	2,25	89%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	1,15	1,55	1,65	1,95	91%	pp per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	1,85	2,25	n.v.t.	93%	pp per 100 m ² bvo
winkelboulevard	n.v.t.	3,45	3,95	n.v.t.	94%	pp per 100 m ² bvo
outletcentrum	n.v.t.	9,20	9,60	10,40	94%	pp per 100 m ² bvo
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	n.v.t.	3,10	3,70	n.v.t.	72%	pp per 100 m ² bvo
buurtsupermarkt	1,90	2,70	3,40	n.v.t.	89%	pp per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt (2)	3,30	4,30	5,15	n.v.t.	93%	pp per 100 m ² bvo
grote supermarkt (XL)	5,90	6,80	7,70	n.v.t.	84%	pp per 100 m ² bvo
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	5,65	5,90	n.v.t.	80%	pp per 100 m ² bvo
groothandel algemeen	n.v.t.	6,40	6,40	n.v.t.	80%	pp per 100 m ² bvo
weekmarkt (3)	0,20	0,20	0,20	n.v.t.	85%	pp per 100 m ² bvo

werkfuncties	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
kantoren (zonder baliefunctie)	1,15	1,55	1,65	2,55	5%	pp per 100 m ² bvo

commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie) (4)	1,55	1,85	2,25	3,55	20%	pp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) (5)	1,35	1,75	2,15	2,35	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) (6)	0,65	0,75	0,95	1,05	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,05	1,35	1,55	1,95	5%	pp per 100 m ² bvo

cultuur en ontspanning	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
bowlingcentrum	1,60	2,20	2,80	2,80	89%	pp per baan
biljart-/snookercentrum	0,85	1,05	1,35	1,75	87%	pp per tafel
fitnessstudio/sportschool	1,40	3,40	4,70	6,50	87%	pp per 100 m ² bvo
fitnesscentrum	1,70	4,40	6,20	7,40	90%	pp per 100 m ² bvo
dansstudio	1,50	3,80	5,40	7,40	93%	pp per 100 m ² bvo
golfbaan (18 holes) (7)	n.v.t.	n.v.t.	95,60	118,30	98%	pp per 18 holes
golfoefencentrum (pitch and putt) (8)	n.v.t.	n.v.t.	50,70	56,20	93%	pp per centrum
sporthal	1,45	2,05	2,65	3,45	96%	pp per 100 m ² bvo
sportzaal (9)	1,05	1,85	2,65	3,55	94%	pp per 100 m ² bvo
sportveld (10)	20,0	20,0	20,00	20,00	95%	pp per ha netto terrein
stadion	0,12	0,12	0,12	n.v.t.	99%	pp per zitplaats
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,05	1,35	1,65	2,05	98%	pp per 100 m ² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,05	2,35	2,75	98%	pp per 100 m ² bvo
ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	2,35	n.v.t.	98%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	2,90	3,70	4,40	5,10	97%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,50	4,30	5,30	6,10	98%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,70	4,60	5,50	6,40	98%	pp per 100 m ² bvo
tennishal	0,30	0,40	0,50	0,50	87%	pp per 100 m ² bvo
padelhal	0,35	0,45	0,65	0,65	87%	pp per 100 m ² bvo
squashhal	1,60	2,40	2,70	3,20	84%	pp per 100 m ² bvo

zwembad overdekt (11)	n.v.t.	10,70	11,50	13,30	97%	pp per 100 m ² bassin
zwembad openlucht (11)	n.v.t.	10,10	12,90	15,80	99%	pp per 100 m ² bassin
zwemparadijs (12)	n.v.t.	n.v.t.	4,00	4,00	99%	pp per 100 m ² bvo
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	9,30	10,30	99%	pp per 100 m ² bvo
sauna, hammam	2,50	4,60	6,60	7,30	99%	pp per 100 m ² bvo
bibliotheek	0,45	0,75	1,05	1,35	97%	pp per 100 m ² bvo
museum	0,40	0,60	0,95	n.v.t.	95%	pp per 100 m ² bvo
bioscoop (13)	3,20	7,90	11,00	13,70	94%	pp per 100 m ² bvo
filmtheater/filmhuis	2,60	5,20	7,70	9,90	97%	pp per 100 m ² bvo
theater/schouwburg	7,10	7,90	9,80	12,00	87%	pp per 100 m ² bvo
Musicaltheater	2,90	3,40	3,90	5,10	86%	pp per 100 m ² bvo
Casino	5,70	7,10	6,50	8,00	86%	pp per 100 m ² bvo
Volkstuin	n.v.t.	1,25	1,35	1,45	100%	pp per 10 tuinen
attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	8,00	8,00	99%	pp per ha netto terrein
Dierenpark	8,00	8,00	8,00	8,00	99%	pp per ha netto terrein
Jachthaven	0,60	0,60	0,60	0,60	nb	pp per ligplaats
manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,40	90%	pp per box
kinderboerderij (stadsboerderij)	2,90	3,70	4,40	5,10	97%	pp per boerderij
plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	7,50	10,50	13,50	99%	pp per tuin

horeca en (verblijfs)recreatie	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoek	eenheid
bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	1,60	2,10	91%	pp per bungalow
camping (kampeerterrein) (14)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,20	90%	pp per standplaats
1* hotel (15)	0,40	0,80	2,30	4,50	77%	pp per 10 kamers
2* hotel (15)	1,35	2,15	3,85	6,25	80%	pp per 10 kamers
3* hotel (15)	2,00	3,10	4,70	6,80	77%	pp per 10 kamers
4* hotel (15)	3,20	4,90	6,80	9,00	73%	pp per 10 kamers
5* hotel (15)	5,00	7,20	10,10	12,60	65%	pp per 10 kamers

discotheek	6,10	12,30	18,40	20,80	99%	pp per 100 m ² bvo
café/bar/cafetaria (15)	5,00	5,00	6,00	n.v.t.	90%	pp per 100 m ² bvo
restaurant (inclusief fast-foodrestaurant) (15)	5,00	5,00	6,00	8,00	80%	pp per 100 m ² bvo
evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	4,00	5,50	7,50	n.v.t.	99%	pp per 100 m ² bvo

gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoek	eenheid
huisartsenpraktijk (-centrum)	2,05	2,45	2,95	3,25	57%	pp per behandelkamer
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,25	1,45	1,75	1,95	57%	pp per behandelkamer
consultatiebureau	1,25	1,55	1,85	2,15	50%	pp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,55	1,85	2,15	2,45	55%	pp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,30	1,60	1,90	2,20	38%	pp per behandelkamer
tandartsenpraktijk (-centrum)	1,55	1,95	2,35	2,65	47%	pp per behandelkamer
apotheek	2,25	2,75	3,15	n.v.t.	45%	pp per apotheek
ziekenhuis	1,40	1,60	1,70	2,00	29%	pp per 100 m ² bvo
crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,10	30,10	99%	pp per gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,60	31,60	97%	pp per gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	1,65	2,15	3,25	3,65	37%	pp per 10 cellen
religiegebouw	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	nb	pp per zitplaats
verpleeg/verzorgingstehuis (16)	0,60	0,60	0,60	n.v.t.	60%	pp per woon-eenheid

functie onderwijs	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoek	eenheid
kinderdagverblijf (crèche) (17)	0,90	1,10	1,20	1,50	0%	pp per 100 m ² bvo
basisonderwijs (18)	0,75	0,75	0,75	0,75	48%	pp per lokaal
middelbare school	3,30	4,00	4,30	4,90	11%	pp per 100 leerlingen
ROC	4,20	4,80	5,20	5,90	7%	pp per 100 leerlingen
HBO	8,30	8,90	9,50	10,90	72%	pp per 100 studenten
universiteit	11,70	13,50	14,70	16,80	48%	pp per 100 studenten

avondonderwijs of vrijetijds- onderwijs(19)	4,00	5,00	6,00	10,50	95%	pp per 10 studenten
--	------	------	------	-------	-----	------------------------

- 1) **tuin- en groencentrum:** wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.
- 2) **fullservice -supermarkt:** vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m2 wvo.
- 3) **weekmarkt** (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum: Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).
- 4) **commerciële dienstverlening** (kantoor met baliefunctie): hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudie onder beschouwd.
- 5) **bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief:** bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m2 bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.
- 6) **bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief:** bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m2 bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.
- 7) **golfbaan** (18 holes): een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot.
- 8) **golfoefencentrum** (pitch and putt): uitgaande van een omvang van circa 6 ha.
- 9) **sporthal en sportzaal:** let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.
- 10) **sportveld:** normen zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
- 11) **zwembad overdekt & openlucht:** bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m2 bassin en normen openlucht per 100 m2 bassin.
- 12) **zwemparadijs:** een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
- 13) **bioscoop:** 1 zitplaats is circa 3 m bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
- 14) **camping:** exclusief 10% voor gasten van bezoekers.
- 15) **hotel, café/bar/cafetaria en restaurant:** terrasruimte dient te worden meegenomen bij de omvang van de functie. De parkeerbehoefte van deze functie is namelijk in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het autogebruik van de bezoekers.
- 16) **verpleeg- en verzorgingstehuis:** normen zijn inclusief parkeren voor personeel.
- 17) **K&R kinderdagverblijven:** exclusief Kiss & Ride. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2. (indicatief: 50% - 80% wordt met de auto gebracht)
- 18) **K&R basisschool:** exclusief Kiss & Ride. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,3 (indicatief: 20% – 60% wordt met de auto gebracht).
- 19) **Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs:** bezoekers zijn studenten en overig is personeel.

Bijlage E - Lijst met parkeernormen fiets

De parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte in de CROW- fietsparkeerkencijfers uit de publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025'. Indien CROW nieuwe fietsparkeerkencijfers publiceert, gelden deze kencijfers als basis voor de fietsparkeernormen.

Functies met een verwijzing hebben onder de tabel een aanvullende toelichting staan.

Bij eenheid staat de afkorting 'pp' voor een fietsparkeerplaats / stallingsplaats. De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

winkelfuncties	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
bouwmarkt	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	87%	fpp per 100 m ² bvo
tuincentrum	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	89%	fpp per 100 m ² bvo
groencentrum	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	89%	fpp per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	0,4	0,4	0,3	0,3	92%	fpp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,3	95%	fpp per 100 m ² bvo
kringloopwinkel	n.v.t.	2,5	1,6	1,3	89%	fpp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	0,4	0,4	0,3	0,3	91%	fpp per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	0,5	0,4	n.v.t.	93%	fpp per 100 m ² bvo
winkelboulevard	n.v.t.	0,5	0,4	n.v.t.	94%	fpp per 100 m ² bvo
outletcentrum	n.v.t.	0,5	0,4	0,2	94%	fpp per 100 m ² bvo
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,4	3,6	3,0	n.v.t.	72%	fpp per 100 m ² bvo
buurtsupermarkt	3,7	2,7	2,1	n.v.t.	89%	fpp per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt	5,4	4,1	3,5	n.v.t.	93%	fpp per 100 m ² bvo
grote supermarkt (XL)	5,4	4,1	3,5	n.v.t.	84%	fpp per 100 m ² bvo
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.	80%	fpp per 100 m ² bvo
groothandel algemeen	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.	80%	fpp per 100 m ² bvo
weekmarkt	3,6	3,4	3,0	n.v.t.	85%	fpp per 100 m ² bvo

werkfuncties	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
kantoren (zonder baliefunctie)	1,7	1,2	1,1	0,8	5%	fpp per 100 m ² bvo

commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	3,0	2,1	1,4	1,1	20%	fpp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,4	1,1	0,9	0,9	5%	fpp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,6	0,5	0,4	0,3	5%	fpp per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,2	0,9	0,8	0,7	5%	fpp per 100 m ² bvo

cultuur en ontspanning	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
bowlingcentrum	4,5	3,2	2,6	2,5	89%	fpp per baan
biljart-/snookercentrum	2,5	1,9	1,6	1,2	87%	fpp per tafel
fitnessstudio/sportschool	5,9	3,7	3,0	2,0	87%	fpp per 100 m ² bvo
fitnesscentrum	5,9	3,7	3,0	2,0	90%	fpp per 100 m ² bvo
dansstudio	5,9	3,7	3,0	2,0	93%	fpp per 100 m ² bvo
golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5	98%	fpp per 18 holes
golfoefencentrum (pitch and putt)	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5	93%	fpp per centrum
sporthal	5,5	3,9	3,0	2,5	96%	fpp per 100 m ² bvo
sportzaal	6,7	3,9	2,7	2,1	94%	fpp per 100 m ² bvo
sportveld	57,5	57,5	57,5	57,5	95%	fpp per ha netto terrein
stadion	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	99%	fpp per zitplaats
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	3,1	2,5	2,1	1,8	98%	fpp per 100 m ² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	3,9	3,4	3,1	98%	fpp per 100 m ² bvo
ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	3,5	n.v.t.	98%	fpp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	1,5	1,5	1,0	0,6	97%	fpp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	1,5	1,5	1,0	0,6	98%	fpp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	1,5	1,5	1,0	0,6	98%	fpp per 100 m ² bvo
tennishal	0,8	0,6	0,5	0,5	87%	fpp per 100 m ² bvo
padelhal	1,6	1,2	1,0	1,0	87%	fpp per 100 m ² bvo
squashhal	5,1	3,4	3,0	2,5	84%	fpp per 100 m ² bvo

zwembad overdekt	n.v.t.	26,0	20,0	12,5	97%	fpp per 100 m ² bassin
zwembad openlucht	n.v.t.	34,0	28,0	20,5	99%	fpp per 100 m ² bassin
zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	9,5	9,5	99%	fpp per 100 m ² bvo
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%	fpp per 100 m ² bvo
sauna, hammam	5,5	4,0	4,0	4,0	99%	fpp per 100 m ² bvo
bibliotheek	4,0	4,0	3,3	2,6	97%	fpp per 100 m ² bvo
museum	1,7	1,3	0,9	n.v.t.	95%	fpp per 100 m ² bvo
bioscoop	9,0	7,5	3,5	1,7	94%	fpp per 100 m ² bvo
filmtheater/filmhuis	9,0	7,5	3,5	1,7	97%	fpp per 100 m ² bvo
theater/schouwburg	26,0	20,5	17,5	12,0	87%	fpp per 100 m ² bvo
Musicaltheater	26,0	20,5	17,5	12,0	86%	fpp per 100 m ² bvo
Casino	2,0	2,0	1,7	1,7	86%	fpp per 100 m ² bvo
Volkstuin	n.v.t.	1,9	1,8	1,6	100%	fpp per 10 tuinen
attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	10,8	10,8	99%	fpp per ha netto terrein
Dierenpark	10,8	10,8	10,8	10,8	99%	fpp per ha netto terrein
Jachthaven	0,2	0,2	0,2	0,2	nb	fpp per ligplaats
manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,6	90%	fpp per box
kinderboerderij (stadsboerderij)	12,5	12,5	12,5	12,5	97%	fpp per boerderij
plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	19,7	14,1	11,0	99%	fpp per tuin

horeca en (verblijfs)recreatie	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoek	eenheid
bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	0,2	0,2	91%	fpp per bungalow
camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,2	90%	fpp per standplaats
1* hotel	2,0	2,0	2,0	2,0	77%	fpp per 10 kamers
2* hotel	2,0	2,0	2,0	2,0	80%	fpp per 10 kamers
3* hotel	2,0	2,0	2,0	2,0	77%	fpp per 10 kamers
4* hotel	2,0	2,0	2,0	2,0	73%	fpp per 10 kamers
5* hotel	2,0	2,0	2,0	2,0	65%	fpp per 10 kamers

discotheek	12,5	12,5	10,0	5,5	99%	fpp per 100 m ² bvo
café/bar/cafetaria	11,5	11,5	11,5	n.v.t.	90%	fpp per 100 m ² bvo
restaurant (inclusief fast-foodrestaurant)	11,5	11,5	6,5	n.v.t.	80%	fpp per 100 m ² bvo
evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	1,0	1,0	1,0		99%	fpp per 100 m ² bvo

gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoek	eenheid
huisartsenpraktijk (-centrum)	1,4	1,4	1,1	0,5	57%	fpp per behandelkamer
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,4	1,4	1,1	0,5	57%	fpp per behandelkamer
consultatiebureau	1,4	1,4	1,1	0,5	50%	fpp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,4	1,4	1,1	0,5	55%	fpp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,4	1,4	1,1	0,5	38%	fpp per behandelkamer
tandartsenpraktijk (-centrum)	2,7	2,7	2,4	1,9	47%	fpp per behandelkamer
apotheek	7,0	7,0	7,0	n.v.t.	45%	fpp per apotheek
ziekenhuis	1,1	1,0	1,0	0,8	29%	fpp per 100 m ² bvo
crematorium	n.v.t.	n.v.t.	6,5	6,5	99%	fpp per gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	6,5	6,5	97%	fpp per gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	0,5	0,5	0,5	0,5	37%	fpp per 10 cellen
religiegebouw	0,4	0,4	0,4	n.v.t.	nb	fpp per zitplaats
verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,8	0,8	60%	fpp per woon-eenheid

functie onderwijs	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoek	eenheid
kinderdagverblijf (crèche)	1,0	1,0	0,8	0,8	0%	fpp per 100 m ² bvo
basisonderwijs	11,5	11,5	11,5	11,5	48%	fpp per lokaal
middelbare school	80,0	80,0	80,0	80,0	11%	fpp per 100 leerlingen
ROC	48,0	48,0	48,0	48,0	7%	fpp per 100 leerlingen

HBO	64,0	64,0	64,0	64,0	72%	fpp per 100 studenten
universiteit	64,0	64,0	64,0	64,0	48%	fpp per 100 studenten
avondonderwijs of vrijetijds- onderwijs	3,8	3,8	3,8	3,8	95%	fpp per 10 studenten

Bijlage F – Kwaliteitsrichtlijnen stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741), het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173) en Fietsparkeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitsrichtlijnen voor het ontwerpen van een stalling opgenomen.

De fiets staat op de best mogelijke locatie

Om actieve mobiliteit te stimuleren moet de fiets de eerste vervoerskeuze zijn die gebruikers tegenkomen bij vertrek en kan de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen op de beste plek staan bij aankomst. In de situatie dat de fietsparkeervoorziening niet direct bij de entree geplaatst kan worden, is de voorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar voor alle gebruikers.

Dit kan worden bereikt door fietsparkeervoorzieningen dicht bij de entree van de functie te plaatsen dan parkeervoorzieningen voor andere voertuigen. Het is belangrijk dat de fietsparkeervoorziening op een logische locatie ligt ten opzichte van de aanrijroute(s) voor fietsers. Dat betekent ook dat fietsers zo min mogelijk moeten omlopen om van- en naar de fietsparkeervoorziening te komen. Met name bij bezoekersfuncties draagt een goede zichtbaarheid en herkenbaarheid van de voorziening bij aan het gebruik. Ook kan met duidelijke bewegwijzering op de loop- en fietsroutes van- en naar de voorziening het gebruik worden gestimuleerd.

Een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen

Fietsparkeervoorzieningen zijn voor alle mogelijke gebruikers zeer eenvoudig en veilig toegankelijk. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en voor bakfietsen of aangepaste fietsen (voor mindervaliden) zijn altijd op maaiveldniveau. Ook voor vaste gebruikers zijn fietsparkeervoorzieningen in principe op maaiveldniveau, zeker als de specifieke doelgroep anders geen of weinig gebruik zal maken van de voorziening (bijvoorbeeld ouderen). Waar het overbruggen van een hoogteverschil met een fiets onvermijdelijk is, is het belangrijk dat dit zo comfortabel mogelijk wordt ingericht.

In de praktijk is het overbruggen van een hoogteverschil altijd oncomfortabel met de fiets. Daarom is het belangrijk dat een eventuele hellingbaan of fietstrap voldoende breed is en niet te steil. Bij een fietstrap zijn fietsgoten met de juiste afmetingen aanwezig, eventueel voorzien van elektrische ondersteuning om het gebruik van de fietstrap te vereenvoudigen. Leidraad fietsparkeren van CROW bevat uitgebreide informatie over maatvoering en ontwerprichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen. In de opsomming hierna zijn de belangrijkste opgenomen.

Een ander aandachtspunt voor ontwerp is het aantal deuren, de draairichting en het type deur dat wordt toegepast bij afgesloten fietsparkeervoorzieningen. Deuren zorgen namelijk voor een drempel en vertragen het stallingsproces. Deze vertraging kan worden verminderd door zo min mogelijk deuren toe te passen, deuren met de juiste draairichting te plaatsen of gebruik te maken van een automatische toegangsdeur. Deuren zijn met name een aandachtspunt onder- en bovenaan een fietstrap of hellingbaan.

Verder is het voor een veilige toegang van belang dat bij alle fietsparkeervoorzieningen een veilige plek is om op- en af te kunnen stappen.

De belangrijkste richtlijnen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

1. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
2. De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
3. De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
4. De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
5. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aanrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aanrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.

6. Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden. Voor de hellingspercentages wordt verwezen naar CROW Leidraad fietsparkeren 2023.
7. Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen

De fietsparkeervoorziening is passend bij de doelgroepen die gebruik maken van de fietsparkeervoorziening en het type fiets dat deze doelgroep gebruikt. Dat betekent in de eerste plaats dat de fietsparkeervoorzieningen voldoen aan het kwaliteitsniveau gesteld door Fietsparkeur. Ook is het type fietsparkeervoorziening afgestemd op de doelgroep en worden indien nodig meerdere soorten voorzieningen toegepast. Zodat bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met voldoende, passende voorzieningen voor buitenmodelfietsen.

Bij het ontwerpen van de fietsparkeervoorzieningen op de doelgroepen is het belangrijk om twee vragen te stellen: wie gaat hier mogelijk stallen en is het realistisch dat zij met genoeg gebruik gaan maken van deze fietsparkeervoorziening. Voor ouderen, kinderen en gebruikers van zware fietsen is een etagerek bijvoorbeeld geen optie. En bij gezinnen, scholen of winkels is de kans groot dat er plek nodig is voor fietsen met krat voorop of een bakfiets. Daar moeten passende voorzieningen voor worden gerealiseerd. Indien bij gezamenlijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners etagerekken worden toegepast, is het wenselijk om de plekken te nummeren en te koppelen aan een woning. Zo worden de gunstige plekken onderin eerlijk verdeeld. Hierbij is per woning tenminste één van de plekken onderin beschikbaar. Naast de etagerekken dient er ook ruimte te zijn voor fietsen met andere maten.

In sommige situaties zijn aanvullende voorzieningen nodig om fietsgebruik goed te faciliteren, zoals stroompunten of kluisjes voor het opladen van accu's van elektrische fietsen (en scooters) in een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening. Bij zakelijke functies neemt de aanwezigheid van omkleedmogelijkheid en/of douches een drempel weg voor werknemers om met de fiets van en naar werk te gaan.

Een ander belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de fietsparkeervoorziening is de verwachte parkeerduur van de doelgroep. Met name voor kortparkeerders (< 60 minuten) mag de actie van de fiets in het rek plaatsen hooguit enkele seconden in beslag nemen, voordat zij het hinderlijk vinden. Voor veel bezoekers is bovenin een etagerek parkeren dus geen (aantrekkelijke) optie. Op de website van Stichting Fietsparkeur staat de laatste versie van het normstellende document met geschikte systemen. Deze website bevat een keuzewijzer waarmee de juiste fietsparkeervoorziening geselecteerd kan worden voor een specifieke situatie en doelgroep.

De belangrijkste richtlijnen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

1. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
2. Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (lieft binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
3. De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
4. Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
5. Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
6. De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn onge-schikt voor kinderen.
7. De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
8. De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
9. Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere

mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.

10. De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
11. De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening

De inrichting en locatie van fietsparkeervoorzieningen is zodanig dat de sociale veiligheid van stallers is gewaarborgd. De sociale veiligheid kan worden bevorderd door te zorgen voor een goed overzichtelijke, verlichte, schone en onderhouden fietsparkeervoorziening.

Een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening komt niet alleen voort uit een kwalitatief hoogstaand ontwerp. Even belangrijk zijn adequate afspraken over schoonmaak, beheer en onderhoud. Kapotte verlichting dient snel te worden vervangen en een defecte automatische toegangsdeur moet zo snel mogelijk worden gerepareerd.

Of een fietsparkeervoorziening aantrekkelijk en sociaal veilig wordt gevonden, hangt ook af van de locatie en de doelgroep. Voor bezoekers die lang op een plek stallen heeft een afgesloten, of ten minste een overdekte voorziening vaak de voorkeur. Ook is het van belang dat de route in de stalling logisch en prettig is, bijvoorbeeld door doodlopende paden en verborgen hoeken te voorkomen. Evengoed speelt de route van en naar de fietsparkeervoorziening een rol bij hoe gebruikers de voorziening ervaren. Daarom is ook de directe omgeving van de fietsparkeervoorziening bij voorkeur goed verlicht, overzichtelijk en schoon.

Indien de fietsparkeervoorziening enige vorm van toezicht of bewaking geniet, kan het bevorderlijk werken voor het veiligheidsgevoel om dit buiten de fietsparkeervoorziening zichtbaar en duidelijk aan te geven.

Bijlage G – Begrippenlijst

Aanwezigheidspercentages: aan de hand van de aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut.

Bruto-vloeroppervlakte (BVO): Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie. Het bruto vloeroppervlak (BVO) is het totale bruto vloeroppervlak achter de voordeur wat nodig is voor de functie.

Dubbelgebruik: het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.

Initiatiefnemer: de bouwer, ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen door wie of namens wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.

Ontwikkeling: een ontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.

Openbare parkeerplaats: een parkeerplaats die openbaar zich in de openbare ruimte bevindt is en voor een ieder vrij toegankelijk is.

Openbaar toegankelijke parkeerplaats: een parkeerplaats die niet per definitie openbaar is, maar wel voor een ieder vrij toegankelijk is.

Parkeerbehoefte: de vraag naar het aantal parkeerplaatsen dat een bepaalde functie met een bepaalde omvang heeft.

Parkeerdruk: de parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In Leeuwarden wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 90% of meer bedraagt.

Parkeereis: het aantal parkeerplaatsen dat conform de parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik, in het plangebied gerealiseerd moet worden.

Parkeerkencijfers: ontwerpcijfers (vaak afkomstig uit CROW-publicaties) die verkeerskundigen gebruiken bij het berekenen van de parkeervraag.

Parkeernormen: Parkeernormen (auto en fiets) zijn vastgesteld gemeentelijk beleid dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling, met een verandering in de parkeerbehoefte, gerealiseerd moeten worden. De parkeernormen zijn gerelateerd aan de gebruiksfuncties van deze ontwikkelingen.

Restcapaciteit: het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 90% is.