Gemeente Kaag en Braassem

Nota parkeernormen 2018

Januari 2018

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding **3**

1.1. Aanleiding *3*
1.2. Doel *3*

2. Juridisch kader **4**

2.1. Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit bouwverordening *4*
2.2. Koppeling bestemmingsplan en parkeernormennota *4*

3. Beleidsregels **5**

4. Toelichting op beleidsregels **7**

4.1. Totstandkoming parkeernormen *7*
4.1.1 Stedelijkheidsgraad *7*
4.1.2. Autobezit *7*
4.1.3. Gebiedsindeling *8*
4.1.4. Parkeernormen *8*
4.1.5 Bijzondere locaties *9*

4.2 Toepassing parkeernormen **10**
4.2.1. Bij nieuwbouw en/of functiewijzigingen *10*
4.2.2. Parkeren op eigen terrein en openbaar gebied *10*
4.2.3. Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functies *11*
4.2.4. Loopafstanden *11*
4.2.5. Afronding *11*
4.2.6. Invalideparkeerplaatsen *12*

Bijlagen

1. Gebiedenkaart
2. Parkeernormen
3. Tabel dubbelgebruik

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Kaag en Braassem beschikt (nog) niet over beleidsregels voor parkeernomen. Tot op heden werd bij de aanvraag van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening bepaald of er voldoende parkeergelegenheid aanwezig was. Via dit artikel werd een parkeereis opgelegd. Bij bestemmingsplanherzieningen en uitgebreide Wabo-procedures werd tot op heden getoetst aan de CROW normen, zoals opgenomen in de CROW-publicatie 317 ‘kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’.

Op 29 november 2014 zijn de Woningwet en het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waardoor het parkeren voortaan in bestemmingsplannen moet worden geregeld. Deze ontwikkeling vormt aanleiding om een parkeernormennota voor de gehele gemeente op te stellen. Deze nota dient daarmee als toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen.

1.2 Doel

Het doel van de ‘Nota parkeernormen 2018’ is om voor de gehele gemeente - per gebied en per functie - de parkeernormen voor de komende jaren vast te leggen. Tevens is aangegeven op welke wijze de parkeernormen gehanteerd dienen te worden. Het hanteren van deze normen heeft als doel te waarborgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen (woningen, bedrijven, sport, recreatie, enzovoort) in Kaag en Braassem. De parkeernormennota heeft niet tot doel om eventuele bestaande parkeerproblemen op te lossen. Dit betekent concreet dat bestaande functies niet aan de normen uit deze nota hoeven te voldoen.

Met de voorliggende parkeernota worden de volgende effecten beoogd:
- Het waarborgen van de bereikbaarheid;
- Het waarborgen van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit;
- Het voorkomen van verkeersonveiligheid door ongewenste parkeersituaties die (mogelijk) gevaarlijke situaties kunnen opleveren;
- Het op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordelen van de benodigde parkeervoorzieningen bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen.

Iedere ruimtelijke ontwikkeling heeft een eigen parkeerbehoefte. Als er geen voorwaarden aan de beoogde ruimtelijke ontwikkeling worden gesteld, zal de parkeerbehoefte op de openbaar ruimte worden afgewenteld, terwijl deze niet altijd voorziet in voldoende parkeeraanbod. Dit kan leiden tot overlast bij de bestaande en toekomstige gebruikers van de openbare ruimte. Door parkeernormen te hanteren wil de gemeente enerzijds voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en anderzijds tracht de gemeente de bereikbaarheid van nieuwe functies te waarborgen.

2 JURIDISCH KADER

De parkeernormen in deze nota hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen, alsmede op de wijziging van functies en/of het gebruik. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning beoordeelt het college of een omgevingsvergunning al dan niet verleend kan worden. Hiervoor wordt de aanvraag voor een omgevingsvergunning onder andere aan de bouwverordening en het bestemmingsplan getoetst. Parkeren vormt daarbij één van de aspecten waaraan getoetst wordt.

2.1 Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit bouwverordening art. 2.5.30

Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening maakt het tot op heden mogelijk om omgevingsvergunningen te toetsen aan de parkeernormen. Middels dit artikel wordt een parkeereis opgelegd. Sinds het in werking treden van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) wordt het bestemmingsplan echter gezien als het geijkte instrument om stedenbouwkundige bepalingen te regelen. Op 29 november 2014 zijn de Woningwet en het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waardoor parkeernormen voortaan in bestemmingsplannen dienen te worden verankerd. Het opnemen van een verwijzing naar de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening is niet langer mogelijk. Voorgenoemde regeling is van kracht verklaard voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 in werking treden. De bestaande bestemmingsplannen dienen uiterlijk 1 juli 2018 te zijn aangepast aan de gewijzigde regelgeving. Indien dit niet tijdig gebeurt, kunnen geen eisen ten aanzien van parkeren worden gesteld.

2.2 Koppeling bestemmingsplan en parkeernormennota

In bestemmingsplannen wordt na de inwerkingtreding van de voorliggende nota aangegeven dat voldaan moet worden aan de parkeernormennota van de gemeente Kaag en Braassem. De juridische verankering van de parkeernormen kan op twee manieren plaatsvinden. Voor grote (conserverende) of globale bestemmingsplannen kan in de (algemene) regels een regeling worden opgenomen met een voorwaardelijke verplichting. Deze bepaalt dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning dient te worden voldaan aan de geldende gemeentelijke parkeernormennota (in casu de voorliggende nota). In geval van nieuwbouw- en-/of herstructureringsplannen wordt vervolgens in de toelichting van het bestemmingsplan, dan wel in een bijlage bij het plan, nader ingezoomd op de toekomstige parkeersituatie. Een andere mogelijkheid is om bij kleine en/of gedetailleerde bestemmingsplannen de parkeernormen rechtstreeks te verankeren in de regels.

Om tot een eenduidige parkeerregeling te komen, wordt bij nieuwe bestemmingsplannen de volgende bepaling in de algemene gebruiksregels opgenomen:

X.X Parkeren

a. Voor zover in hoofdstuk 2 geen specifieke parkeernormen zijn opgenomen, dient bij het wijzigen van het bestaande gebruik en/of het bouwen op grond van de regels in hoofdstuk 2, voorzien te worden in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de ‘Nota Parkeernormen 2018’, zoals in werking getreden op [datum], of diens rechtsopvolger(s).
b. Van het bepaalde onder a. kan worden afgeweken, indien kan worden aangetoond dat op andere wijze is voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt in de toelichting van elk bestemmingsplan verwezen naar de beleidsregels die de parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen bepalen. Deze beleidsregels betreffen in dit geval de voorliggende nota ‘Nota parkeernormen 2018’.

3 BELEIDSREGELS

Artikel 1 Definities

College:	het college van Burgemeester en Wethouders van Kaag en Braassem.
Functiewijziging:	het wijzigingen van de functie van een bestaand gebouw, waarbij het bestaande gebouw niet wordt gesloopt
Nieuwbouwontwikkeling:	de bouw, de verbouw of de uitbreiding van één of meerdere gebouwen.

Artikel 2 Toepassingsgebied

Het bepaalde in deze beleidsregels is van toepassing op nieuwbouwontwikkelingen en functiewijzigingen, die plaatsvinden op het grondgebied van de gemeente Kaag en Braassem.

Artikel 3 Berekening parkeerbehoefte

a. De parkeerbehoefte van een nieuwbouwontwikkeling of functiewijziging wordt berekend op basis van de parkeernormen zoals genoemd in bijlage 2.
b. Indien sprake is van een combinatie van bestemmingen binnen het project, kan tevens dubbelgebruik worden toegepast, waarbij gebruik wordt gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals genoemd in bijlage 3.
c. De toe te passen parkeernormen zijn afhankelijk van de ligging binnen het grondgebied van de gemeente Kaag en Braassem. Daarbij geldt de gebiedsindeling zoals vastgelegd in bijlage 1:
    1. Centrum
    2. Rest bebouwde kom
    3. Buitengebied
d. Voor zover een bepaalde functie niet genoemd is in bijlage 2, wordt gemotiveerd gekozen voor de best passende parkeernorm, waarbij de landelijke richtlijnen van het CROW worden toegepast. Indien dit niet mogelijk is dient een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd.
e. Indien als gevolg van het nieuwbouwproject binnen de projectgrenzen bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, welke een functie voor de lokale parkeerbehoefte vervullen, dienen deze parkeerplaatsen te worden gecompenseerd.
f. Het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd is gelijk aan de berekende behoefte van het nieuwbouwproject, zoals bedoeld in lid a, vermeerderd met het aantal te compenseren parkeerplaatsen, zoals bedoeld in lid e.

Artikel 4 Parkeergelegenheid bij of in gebouwen.

a. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, waarbij:
    1. De afmetingen van parkeervakken in garages en stallingen moeten voldoen aan de eisen conform NEN 2443;
    2. de afmetingen van parkeervakken op terreinen moeten voldoen aan de minimale maten genoemd in de ASVV 2012 en de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) van de gemeente Kaag en Braassem.
b. Bij nieuwbouwlocaties mogen parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden meegeteld, mits deze openbare ruimte onderdeel is van het projectgebied.
c. Indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is en er in de directe omgeving – op acceptabele loopafstand - in de openbare ruimte voldoende alternatieve locaties zijn, dan kan het college ontheffing verlenen om deze op kosten van de aanvrager in de openbare ruimte te compenseren. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Nota vereveningsfondsen.
d. Parkeerplaatsen zijn in principe voor eenieder toegankelijk. Indien dit niet het geval is, dienen er voldoende (openbare) bezoekersparkeerplaatsen te worden gerealiseerd, conform de kencijfers voor bezoekersparkeren zoals opgenomen in bijlage 2.

Artikel 5 Slotbepalingen

5.1 Inwerkingtreding
De ‘Nota parkeernormen 2018’ treedt in werking op 22 februari 2018.

5.2 Citeertitel
Deze nota kan worden aangehaald als de ‘Nota parkeernormen 2018’.

5.3 Hardheidsclausule
a. Na vaststelling van de ‘Nota parkeernormen 2018’ zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten.
b. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op locaties waarvoor in het bestemmingsplan een andere parkeernorm is opgenomen. Voor zover voor een bepaald gebied parkeernormen zijn opgenomen in een bestemmingsplan, genieten deze parkeernormen voorrang ten opzichte van de parkeernormen zoals opgenomen in de ‘Nota parkeernormen 2018’.
c. Indien de parkeernormen voor de betreffende locatie niet rechtstreeks opgenomen zijn in het bestemmingsplan, kan het college van Burgemeester en Wethouders onderbouwd ontheffing verlenen van hetgeen vastgelegd is in de ‘Nota parkeernormen 2018’.
d. Het college kan één of meer bepalingen van deze nota buiten toepassing laten of daarvan afwijken, voor zover toepassing – gelet op het belang waarvoor deze nota tot stand is gebracht – leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard. Een en ander dient in een collegebesluit vastgelegd te zijn en/of vastgelegd in een ruimtelijk besluit of een omgevingsvergunning.

4 TOELICHTING OP BELEIDSREGELS

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de parkeernormen voor de gemeente Kaag en Braassem. Het hanteren van parkeernormen heeft tot doel bij te dragen aan een goede woon- en leefomgeving en de bereikbaarheid van diverse functies. Met het realiseren van voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen wordt de bereikbaarheid gewaarborgd en wordt voorkomen dat (nieuwe) parkeerproblemen ontstaan in de omgeving. Bovendien dragen de parkeernormen bij aan het waarborgen van een goede ruimtelijke kwaliteit, doordat bij de inrichting van de openbare ruimte geanticipeerd kan worden op de toekomstige parkeerbehoefte. Om dit te kunnen realiseren is het van belang dat de parkeernomen aansluiten bij de parkeerbehoefte van de verschillende functies. Derhalve is bij de totstandkoming van de parkeernormen onder andere rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad van Kaag en Braassem en het gemiddelde autobezit.

4.1 Totstandkoming parkeernormen

4.1.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op grond van de adressendichtheid per gemeente. In een gebied met een hogere adressendichtheid is het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen over het algemeen hoger dan in een gebied met een lage adressendichtheid. Hierdoor komen minder mensen met de auto. Daarom kunnen hier doorgaans lagere parkeernormen worden toegepast. Daarnaast wordt gekeken naar de ligging van bepaalde gebieden binnen de gemeente (in het centrum, de schil rondom het centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied). Hoe dichter bij het centrum, des te beter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen zijn en des te lager de parkeernorm is.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) stelt gegevens beschikbaar over de adressendichtheid. Op basis van deze gegevens kan de gemeente Kaag en Braassem worden ingeschaald in de categorie ‘weinig stedelijk’.

4.1.2 Autobezit

In Nederland neemt het autobezit per huishouden de komende jaren nog steeds langzaam toe. Deze toename leidt dan ook tot een toenemende parkeerbehoefte. Het autobezit wordt bepaald door diverse factoren. Naast inkomen, leeftijd, grootte van huishoudens, woon-werk afstand en mentaliteit/ cultuur van de inwoners van de gemeente, heeft ook het aanbod van het openbaar vervoer effect op het autobezit en -gebruik in een bepaald gebied. Via het CBS statline is inzicht verkregen in het gemiddelde autobezit van Kaag en Braassem en enkele omliggende gemeenten. Deze cijfers houden geen rekening met de parkeerdruk als gevolg van bedrijfs- en leaseauto’s, maar geven wel een goed beeld van het gemiddelde autobezit en de daaruit voortvloeiende parkeerdruk in Kaag en Braassem ten opzichte van omliggende gemeenten.

Regio	Gemiddeld autobezit per huishouden
Nederland	*1,0*
Provincie Zuid-Holland	*0,91*
Gemeente Nieuwkoop	1,29
Gemeente Kaag en Braassem	**1,21**
Gemeente Alphen aan den Rijn	1,23
Gemeente Leiden	0,57
Gemeente Leiderdorp	1,07
Gemeente Teylingen	1,16
Gemeente Aalsmeer	1,26

Tabel 4.1: gemiddeld autobezit per huishouden (bron: CBS statline - februari 2017)

Op grond van bovenstaande tabel kan geconcludeerd worden dat het gemiddelde aantal auto’s per huishouden binnen de gemeente Kaag en Braassem 1,21 bedraagt. Dit is iets boven het landelijke gemiddelde van 1,0 auto per huishouden. Ter vergelijking, voor de landelijke gemeente Nieuwkoop bedraagt het gemiddelde autobezit 1,29 auto’s per huishouden, terwijl voor Leiden (sterk stedelijk) het gemiddelde autobezit 0,57 auto’s per huishouden bedraagt.

4.1.3 Gebiedsindeling

Voor het bepalen van de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën ‘centrum’, ‘rest bebouwde kom’ en ‘buitengebied’. De categorie ‘centrum’ heeft uitsluitend betrekking op het centrum van Roelofarendsveen. De overige gebieden binnen de bebouwde kom, alsmede de verschillende kleinere dorpskernen, zijn geschaard onder de categorie ‘rest bebouwde kom’. Het buitengebied van Kaag en Braassem wordt als vanzelfsprekend geschaard onder de categorie ‘buitengebied’.

In bijlage 1 is de gebiedsindeling weergegeven in een kaartbeeld.

4.1.4 Parkeernormen

Uitgangspunten
Gemeenten zijn vrij in het bepalen van de parkeernormen voor het eigen grondgebied. Dit neemt niet weg dat er vanuit het kenniscentrum CROW landelijk parkeerkencijfers zijn gegeven, onderverdeeld naar het type functie, stedelijkheidsgraad en met een bepaalde bandbreedte (minimum vs. maximum). Deze kencijfers zijn vastgelegd in de CROW-publicatie 317 ‘kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’, die als uitgangspunt voor deze nota dient.

De parkeerkencijfers van het CROW zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten en vormen een landelijk gemiddelde. Hierdoor is niet altijd een kant-en-klaar antwoord te geven op de vraag hoeveel parkeerplaatsen in een bepaalde situatie moeten worden gerealiseerd. Daarom hebben de parkeerkencijfers van CROW een zekere bandbreedte, met een minimum en maximum parkeernorm. Binnen deze bandbreedte ontstaan mogelijkheden om maatwerk te leveren. De gemeente Kaag en Braassem heeft er voor gekozen om deze bandbreedte één-op-één over te nemen uit de CROW-publicatie. Bij nieuwbouw en/of een functiewijziging wordt in overleg met de initiatiefnemer een realistische parkeernorm bepaald, waarbij de minimale parkeernorm als ondergrens dient.

Bij nieuwbouw en/of een functiewijziging moet de initiatiefnemer zorg dragen voor de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid. De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen in deze nota. In hoofdstuk 4 zijn de randvoorwaarden van het toepassen van de parkeernormen en bepalen van de parkeereis gegeven.

In bijlage 2 zijn de parkeernormen per functie opgenomen. Daarbij is een onderverdeling gemaakt in de volgende hoofdgroepen:
- Wonen
- Winkelen
- Werken
- Recreatie
- Sport, cultuur en ontspanning
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Categorisering van functies
De landelijke parkeerkencijfers gaan uit van ruim 100 categorieën functies. Deze categorieën zijn niet één-op-één overgenomen, er is gekozen voor maatwerk. Er is getracht de verschillende categorieën zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de verschillende functies zoals benoemd in de bestemmingsplannen. Zodoende zijn er in deze parkeernormennota circa 80 categorieën benoemd. CROW-publicatie 317 ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ onderscheidt verschillende woningtypen (vrijstaand, twee-onder-een-kap, tussen/hoek en etagewoningen) en sectoren (koop of huur), waarvoor – afhankelijk van het type en de sector – verschillende parkeernormen gelden. Binnen het woningtype ‘etage’ is onderscheid gemaakt naar de prijsklassen van de woningen: goedkoop, midden en duur. De gemeente Kaag en Braassem heeft dit onderscheid nader gedefinieerd, waarbij een koppeling is gelegd met de oppervlakte van appartementen:

- Goedkoop: appartementen kleiner dan 65 m^2;
- Midden: appartementen tussen de 65 en 100 m^2;
- Duur: appartementen groter dan 100 m^2.

De CROW-publicatie 317, alsmede de voorliggende nota, bevat geen parkeerkencijfers voor scholen en kinderdagverblijven (met een Kiss & Ride voorziening). Voor deze voorzieningen worden de normen daarom bepaald op basis van de CROW-publicatie 182. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' die op www.crow.nl beschikbaar wordt gesteld.

Als de functie van een ruimtelijke ontwikkeling niet is opgenomen in de voorliggende nota, wordt maatwerk toegepast. Dat betekent concreet dat beoordeeld wordt welke functie naar aard en omvang het beste bij het beoogde initiatief aansluit, waarna alsnog aan de voorliggende nota wordt getoetst. Mochten de in deze nota opgenomen functies en parkeernormen niet toereikend zijn bij het bepalen van de parkeereis dan dient met nader onderzoek te worden bekeken of een beter aansluitende norm kan worden gevonden.

Aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis
Met regelmaat wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een aan huis verbonden beroep (voorbeelden zijn accountants, logopedisten en raadgevend adviseurs) of aan bedrijvigheid aan huis (voorbeelden zijn kappers en schilders). Het gaat hierbij om bedrijven zonder personeel, waardoor de verwachte parkeerdruk laag is. Daarbij komt dat deze aan huis verbonden beroepen of bedrijven doorgaans in woonwijken zijn gevestigd en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende ruimte voor parkeren. Voor beroepen of bedrijven aan huis gelden daarom de volgende richtlijnen:
- betreft het een aan huis verbonden beroep dan zal er geen parkeertoets uitgevoerd worden;
- betreft het kleinschalige bedrijvigheid aan huis dan geldt dat parkeren op eigen terrein plaats dient te vinden, met dien verstande dat wanneer dit niet mogelijk is, aangetoond dient te worden dat geen sprake is van een onevenredige toename van de parkeerdruk op de omgeving.

Initiatiefnemers die wonen en werken willen combineren en niet zijn te scharen onder beroep of bedrijf aan huis, bijvoorbeeld omdat zij personeel in dienst hebben, worden onderworpen aan een parkeertoets, zoals beschreven in deze nota. Daarbij wordt zowel getoetst aan de parkeernorm voor wonen, als aan de parkeernormen voor de aanverwante functie (werken).

4.2 Toepassing parkeernormen

4.2.1 Bij nieuwbouw en/of functiewijzigingen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte is onderscheid te maken tussen nieuwbouwontwikkelingen, functiewijzigingen, verbouw en/of renovatie van een bestaand gebouw. Voor dergelijke ontwikkelingen geldt dat de parkeerbehoefte aan de hand van de gestelde parkeernormen zal worden berekend.

Nieuwbouwontwikkeling / herstructurering
Onder een nieuwbouwontwikkeling wordt verstaan het bouwen van één of meerdere gebouwen op een onbebouwd perceel. Herstructurering betreft het slopen van bestaande bebouwing en het ontwikkelen van nieuwe bebouwing, met een gelijkwaardige functie. Voor deze ontwikkelingen wordt een parkeereis conform de normen in deze nota opgelegd.

Functiewijzigingen
Onder een functiewijziging wordt verstaan het wijzigen van de functie van een bestaand gebouw, waarbij het bestaande gebouw niet wordt gesloopt. Bijvoorbeeld een kantoorgebouw dat wordt omgezet in één of meerdere woningen. Bij een functiewijziging wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de parkeernormen in deze nota. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte dient uitsluitend rekening te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het te realiseren bouwplan.

Aanbouw bij een bestaand gebouw
Onder aanbouw bij een bestaand gebouw wordt verstaan het uitbreiden van een bestaand gebouw. Bijvoorbeeld een uitbreiding van een kantoorgebouw of restaurant. Het bestaande gebouw wordt hierbij niet of gedeeltelijk gesloopt. De parkeerbehoefte wordt in dergelijke gevallen berekend over de uitbreiding van het bestaande gebouw. De in het verleden opgelegde parkeereis voor het bestaande gebouw blijft gehandhaafd. De voorgenoemde werkwijze is niet van toepassing op de uitbreiding van een woning met een aan- of uitbouw, tenzij het type woning en/of het aantal woningen wijzigt.

Kamerverhuur en sociaal maatschappelijk bijzondere woonvormen
Indien in één van bovenstaande typen ontwikkelingen sprake is van een aanvraag voor kamerverhuur van (niet)zelfstandige wooneenheden, dan wordt de norm voor ‘kamerverhuur zelfstandig en niet-zelfstandig’ toegepast. Indien een bestaande woning wordt gesplitst in meerdere (on)zelfstandige wooneenheden als zijnde sociaal maatschappelijk bijzondere woonvorm, dan wordt de norm voor ‘aanleunwoningen en serviceflats’ gehanteerd. Voor deze ontwikkelingen wordt de parkeerbehoefte berekend conform de normen zoals opgenomen in deze nota (dus niet op basis van toename).

4.2.1 Parkeren op eigen terrein en openbaar gebied

Het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen en/of functiewijzigingen is dat de benodigde parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden ondergebracht, met inachtname van het bepaalde in tabel 6.3/7 van het ASSV 2012 danwel tabel 7 van de CROW-publicatie 317.

Er zijn enkele uitzonderingen:
- Bij nieuwbouwlocaties mogen parkeerplaatsen op de openbare weg worden meegeteld, mits deze wegen of weggedeeltes binnen de bouwlocatie c.q. het plangebied vallen;
- Indien parkeren op eigen terrein niet mogelijk is en er in de directe omgeving (zie paragraaf 4.2.4) in de openbare ruimte voldoende alternatieve locaties zijn, dan kan de gemeente de aanvrager toestemming geven om deze op kosten van de aanvrager in de openbare ruimte te compenseren;
- Parkeerplaatsen zijn in principe voor eenieder toegankelijk. Indien dit niet het geval is, dienen er voldoende (openbare) bezoekersparkeerplaatsen te worden gerealiseerd, conform de kencijfers voor bezoekersparkeren zoals opgenomen de CROW-publicatie 317;
- Parkeerplaatsen in de openbare ruimte dienen minimaal aan de maatvoering voor parkeren te voldoen uit het ASVV 2012 (15.1), de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente Kaag en Braassem en aan onderstaande minimum maten:
    - Langsparkeerplaatsen: 2,1 x 6 meter;
    - Haaksparkeerplaatsen: 2,5 x 5,2 meter;
    - Overige parkeerplaatsen: minimaal 2,5 x 5,2 meter.

4.2.3 Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functies (functiemenging)

Bij een ontwikkeling met meerdere functies is vaak sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dubbelgebruik houdt in dat de parkeerplaatsen voor meerdere functies gebruikt kunnen worden, waardoor sprake is van uitwisselbaarheid. Dit is met name toepasbaar in gebieden die gekenmerkt worden door functiemenging. Iedere functie heeft over de dag en week gezien verschillen in de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte bij wonen is bijvoorbeeld in de avond- en nachturen en weekenden het hoogst, terwijl deze overdag op doordeweekse werkdagen laag is. Andersom is de parkeerbehoefte van bijvoorbeeld parkeren juist hoog op doordeweekse dagen, terwijl deze in de avond- en nachturen en weekenden nihil is. Bij een ontwikkeling met meerdere functies kunnen deze

verschillen leiden tot een betere benutting van het aantal parkeerplaatsen. Het aantal benodigde parkeervakken voor verschillende functies hoeft dan niet per definitie bij elkaar opgeteld te worden om het benodigde parkeeraanbod te bepalen, er kan dan sprake zijn van dubbelgebruik.

Om het dubbelgebruik te bepalen zijn in bijlage 3 voor verschillende functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages kan per functie de parkeerbehoefte per dag(deel) worden bepaald. Op deze manier kan de maatgevende periode worden bepaald waarop de parkeerbehoefte van alle functies het hoogst is. Mochten de in de tabel opgenomen functies niet toereikend zijn dan kunnen middels nader onderzoek de aanwezigheidspercentages voor ontbrekende functies worden bepaald.

Voor reductie van het aantal parkeerplaatsen op basis van dubbelgebruik, gelden de volgende voorwaarden:
- Het drukste moment van de week is maatgevend voor de berekening van de parkeerbehoefte;
- De parkeerplaatsen dienen openbaar en voor iedereen toegankelijk te zijn;
- De parkeerplaatsen dienen centraal gelegen te zijn en moeten binnen de maatgevende loopafstand (zie tabel 4.2) van de betreffende functie gelegen zijn;
- De reductie mag alleen worden toegepast indien de parkeerbehoefte meer dan 20 parkeerplaatsen bevat (bij lagere aantallen is het effect verwaarloosbaar);
- Dubbelgebruik is alleen van toepassing op het plan(gebied).

4.2.4 Loopafstanden

Het is niet altijd mogelijk om in de directe omgeving van de bestemming te parkeren. In dat geval kan parkeren op (loop)afstand een mogelijkheid zijn om de parkeerbehoefte op te vangen. Niettemin zijn mensen slechts in een beperkte mate bereid om te lopen voor een parkeerplaats. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont dan ook marges binnen een bepaalde bandbreedte, met name voor de functies winkelen en werken. Ter illustratie; voor een boodschap bij de supermarkt is de acceptabele loopafstand aanzienlijk korter dan de loopafstand bij een dag(deel) funshoppen in de binnenstad van Leiden.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 4.3: loopafstanden conform CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

De loopafstanden zijn uitgangspunt voor het kunnen voorzien in de parkeereis. Indien de parkeerplaatsen op een grotere loopafstand zijn gelegen dan doorgaans geaccepteerd wordt, dan bestaat de kans dat men op ongewenste locaties gaat parkeren. Dit kan leiden tot parkeeroverlast of parkeerproblemen. In tabel 4.3 zijn de geaccepteerde loopafstanden per hoofdgroep gegeven. De loopafstand van een functie wordt gemeten vanaf de voor de gebruiker c.q. bezoeker dichtstbijzijnde bruikbare toegangsmogelijkheid tot het perceel. Het gaat bovendien om de daadwerkelijk af te leggen afstand, niet om de straal/radius.

4.2.5 Afronding

Bij het berekenen van de parkeereis wordt pas op het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt altijd naar boven plaats. Dat betekent dat een parkeernorm van in totaal 35,2 parkeerplaatsen wordt afgerond naar 36 parkeerplaatsen.

4.2.6 Invalidenparkeerplaatsen

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een invalidenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een algemene invalidenparkeerkaart gebruik mogen maken van een algemene invalidenparkeerplaats.

In het integrale toegankelijkheidsbeleid staat dat 5% van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen ingericht moet zijn als invalidenparkeerplaats. Het betreft hier parkeerplaatsen voor openbare voorzieningen. Voor de functie wonen geldt de eis uit het integrale toegankelijksbeleid niet. Indien noodzakelijk worden voor individuele bewoners invalidenparkeerplaatsen op kenteken toegewezen. In de praktijk gaat dit vaak ten kosten van de openbare parkeergelegenheid.

De invalideparkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeereis en komen dus niet extra op de te formuleren eis. De afronding van het aantal invalidenparkeerplaatsen per parkeerterrein is altijd naar boven met een minimum van één. Bij de realisatie van de invalidenparkeerplaats dient er rekening mee gehouden te worden dat de parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de ingang van een specifiek gebouw moet liggen, de afstand tot de ingang bedraagt waar mogelijk minder dan 25 meter.

Bijlage 1: Gebiedsindeling

Legenda
- Gemeentegrens
- Buitengebied
- Centrum
- Rest bebouwde kom

N

KuiperCompagnons

Bijlage 2: Parkeernormen

	Woningen (grondgebonden)	Centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers	Eenheid
		Min.	*Max.*	*Min.*	*Max.*	*Min.*	*Max.*		
Wonen	Vrijstaand	1,4	2,2	1,9	2,7	2,0	2,8	0,3*	Per woning
	Twee-onder-een-kap	1,3	2,1	1,8	2,6	1,8	2,6	0,3*	Per woning
	Tussenwoning/hoekwoning	1,1	1,9	1,6	2,4	1,6	2,4	0,3*	Per woning
	Huurwoning (sociale huur)	0,9	1,7	1,2	2,0	1,2	2,0	0,3*	Per woning
	Woningen (appartementen)	**Centrum**		**Rest bebouwde kom**		**Buitengebied**		**Aandeel bezoekers**	**Eenheid**
		Min.	*Max.*	*Min.*	*Max.*	*Min.*	*Max.*		
	Etage, duur (> 120 m^2)	1,2	2,0	1,7	2,5	1,7	2,5	0,3*	Per woning
	Etage, middelduur (65 – 120 m^2)	1,0	1,8	1,5	2,3	1,5	2,3	0,3*	Per woning
	Etage, goedkoop (< 65 m^2)	0,9	1,7	1,2	2,0	1,2	2,0	0,3*	Per woning
	Kamerverhuur (zelfstandig en niet-zelfstandig)	0,5	0,6	0,6	0,8	0,6	0,8	0,2*	Per kamer
	Aanleunwoning en serviceflat	0,8	1,3	1,0	1,4	1,0	1,4	0,3*	Per woning
Werken	**Werken**	**Centrum**		**Rest bebouwde kom**		**Buitengebied**		**Aandeel bezoekers**	**Eenheid**
		Min.	*Max.*	*Min.*	*Max.*	*Min.*	*Max.*		
	Commerciële dienstverlening (kantoor zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,3	2,8	2,3	2,8	5%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,2	2,7	3,3	3,8	3,3	3,8	20%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3	1,8	2,1	2,6	2,1	2,6	5%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,4	0,9	0,8	1,3	0,8	1,3	5%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,6	1,7	2,2	1,7	2,2	-	Per 100 m^2 b.v.o.
Winkelen	**Winkelen**	**Centrum**		**Rest bebouwde kom**		**Buitengebied**		**Aandeel bezoekers**	**Eenheid**
		Min.	*Max.*	*Min.*	*Max.*	*Min.*	*Max.*		
	Hoofdwinkelcentrum (20.000-30.000 inwoners)	3,1	4,1	-	-	-	-	82%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Buurt- en dorpscentrum	-	-	2,3	4,3	-	-	72%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Buurtsupermarkt (< 600 m^2 b.v.o.)	1,3	3,3	3,1	5,1	-	-	89%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Fullservice supermarkt (600 m^2 – 2.500 m^2 b.v.o.)	2,6	4,6	5,2	7,2	-	-	93%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Discount supermarkt (600 m^2 – 2.500 m^2 b.v.o.)	2,7	4,7	6,5	8,5	-	-	96%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Grote supermarkt (> 2.500 m^2 b.v.o.)	5,6	7,6	7,6	9,6	-	-	84%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Groothandel in levensmiddelen	-	-	6,1	8,1	6,1	8,1	80%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Woonwarenhuis/woonwinkel	1,0	1,5	1,7	2,2	1,7	2,2	91%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Woonwarenhuis (zeer groot)	-	-	4,4	5,9	4,4	5,9	95%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Meubelboulevard/woonboulevard	-	-	2,3	2,8	-	-	93%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Winkelboulevard	-	-	3,7	4,2	-	-	94%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Outletcentrum	-	-	8,5	10,5	-	-	94%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Kringloopwinkel	-	-	1,7	2,2	2,0	2,5	89%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Bruin- en witgoedzaken	3,3	4,8	7,4	8,9	8,5	10,0	92%	Per 100 m^2 b.v.o.

* *Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het weergegeven parkeerkencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.*

Bouwmarkt	-	-	1,6	2,1	2,2	2,7	87%	Per 100 m^2 b.v.o.
Tuincentrum/groencentrum	-	-	2,4	2,9	2,6	3,1	89%	Per 100 m^2 b.v.o.
Weekmarkt	0,18	0,27	0,18	0,27	-	-	85%	Per m^1 kraam
Sport, cultuur en ontspanning	**Centrum**		**Rest bebouwde kom**		**Buitengebied**		**Aandeel bezoekers**	**Eenheid**
	Min.	*Max.*	*Min.*	*Max.*	*Min.*	*Max.*		
Bibliotheek	0,2	0,7	0,9	1,4	1,1	1,6	97%	Per 100 m^2 b.v.o.
Museum	0,5	0,7	1,0	1,2	-	-	95%	Per 100 m^2 b.v.o.
Bioscoop	2,2	4,2	10,2	12,2	12,7	14,7	94%	Per 100 m^2 b.v.o.
Filmtheater/filmhuis	1,3	3,6	6,9	8,9	8,9	10,9	97%	Per 100 m^2 b.v.o.
Theater	5,9	8,9	8,3	11,3	10,5	13,5	87%	Per 100 m^2 b.v.o.
Bowlingcentrum	1,1	2,1	2,3	3,3	2,3	3,3	89%	Per bowlingbaan
Biljart-/snookercentrum	0,6	1,1	1,1	1,6	1,5	2,0	87%	Per tafel
Dansstudio	1,1	2,1	5,0	6,0	6,9	7,9	93%	Per 100 m^2 b.v.o.
Fitnessstudio/sportschool	0,9	1,9	4,3	5,3	6,0	7,0	87%	Per 100 m^2 b.v.o.
Fitnesscentrum	1,2	2,2	5,8	6,8	6,9	7,9	90%	Per 100 m^2 b.v.o.
Wellnesscentrum	-	-	8,8	9,8	9,8	10,8	99%	Per 100 m^2 b.v.o.
Sauna, hammam	2,0	3,0	6,2	7,2	6,8	7,8	99%	Per 100 m^2 b.v.o.
Sporthal	1,3	1,8	2,6	3,1	3,2	3,7	96%	Per 100 m^2 b.v.o.
Sportzaal	0,9	1,4	2,6	3,1	3,3	3,8	94%	Per 100 m^2 b.v.o.
Tennishal	0,2	0,4	0,4	0,6	0,4	0,6	87%	Per 100 m^2 b.v.o.
Squashhal	1,5	1,7	2,6	2,8	3,1	3,3	84%	Per 100 m^2 b.v.o.
Zwembad overdekt	-	-	9,7	11,7	12,3	14,3	97%	Per 100 m^2 bassin
Zwembad openlucht	-	-	11,9	13,9	14,8	16,8	99%	Per 100 m^2 bassin
Sportveld	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	95%	Per hectare netto terrein
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,0	1,5	1,6	2,1	1,8	2,3	98%	Per 100 m^2 b.v.o.
Indoorspeeltuin (klein tot gemiddeld)	0,6	5,6	2,2	7,2	2,6	7,6	97%	Per 100 m^2 b.v.o.
Indoorspeeltuin (groot)	1,2	6,5	3,1	8,1	3,6	8,6	98%	Per 100 m^2 b.v.o.
Indoorspeeltuin (zeer groot)	2,5	5,5	4,4	7,4	4,9	7,9	98%	Per 100 m^2 b.v.o.
Kinderboerderij	-	-	18,8	18,8	22,5	22,5	-	Per gemiddelde boerderij
Jachthaven	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	-	Per ligplaats
Manage	-	-	-	-	0,3	0,5	90%	Per box
Volkstuin	-	-	1,2	1,5	1,3	1,6	100%	Per 10 tuinen
Horeca en (verblijfs)recreatie	**Centrum**		**Rest bebouwde kom**		**Buitengebied**		**Aandeel bezoekers**	**Eenheid**
	Min.	*Max.*	*Min.*	*Max.*	*Min.*	*Max.*		
Café/bar/cafetaria	5,0	7,0	6,0	8,0	-	-	90%	Per 100 m^2 b.v.o.
Restaurant	10,0	12,0	14,0	16,0	-	-	80%	Per 100 m^2 b.v.o.
Discotheek	5,0	9,0	18,9	22,9	18,8	22,8	99%	Per 100 m^2 b.v.o.

Sport, cultuur en ontspanning

Recreatie

	Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	4,0	7,0	6,0	11,0	-	-	99%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Bed and breakfast	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	100%	Per kamer
	Camping (kampeerterrein)	-	-	-	-	1,1	1,3	90%	Per standplaats
	Bungalowpark (huisjescomplex)	-	-	1,6	1,8	2,0	2,2	91%	Per bungalow
	1* hotel	0,3	0,5	2,4	2,6	4,4	4,6	77%	Per 10 kamers
	2* hotel	1,2	1,7	4,0	4,5	6,0	6,5	80%	Per 10 kamers
	3* hotel	1,7	2,7	4,7	5,7	6,3	7,3	77%	Per 10 kamers
	4* hotel	3,0	4,0	7,0	8,0	8,5	9,5	73%	Per 10 kamers
	5* hotel	4,7	6,3	10,2	11,8	11,8	13,4	65%	Per 10 kamers
Maatschappelijke voorzieningen	**Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen**	**Centrum**		**Rest bebouwde kom**		**Buitengebied**		**Aandeel bezoekers**	**Eenheid**
		Min.	*Max.*	*Min.*	*Max.*	*Min.*	*Max.*		
	Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,0	2,5	3,0	3,5	3,0	3,5	57%	Per behandelkamer
	Apotheek	2,1	2,6	3,1	3,6	-	-	45%	Per apotheek
	Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,1	1,6	1,7	2,2	1,7	2,2	57%	Per behandelkamer
	Consultatiebureau	1,2	1,7	1,8	2,3	1,9	2,4	50%	Per behandelkamer
	Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,4	1,9	2,3	2,8	2,4	2,9	57%	Per behandelkamer
	Gezondheidscentrum	1,4	1,9	2,2	2,7	2,2	2,7	55%	Per behandelkamer
	Crematorium	-	-	25,1	35,1	25,1	35,1	99%	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid
	Begraafplaats	-	-	26,6	36,6	26,6	36,6	97%	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid
	Religiegebouw	0,1	0,2	0,1	0,2	-	-	-	Per zitplaats
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,5	0,7	-	-	60%	Per wooneenheid
Onderwijs	**Onderwijs**	**Centrum**		**Rest bebouwde kom**		**Buitengebied**		**Aandeel bezoekers**	**Eenheid**
		Min.	*Max.*	*Min.*	*Max.*	*Min.*	*Max.*		
	Kinderdagverblijf (crèche)	0,9	1,1	1,3	1,5	1,4	1,6	0%	Per 100 m^2 b.v.o.
	Basisonderwijs[1]	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	-	Per leslokaal
	Avondonderwijs	3,6	5,6	5,8	7,8	9,5	11,5	95%	Per 10 studenten

[1] Exclusief parkeerplaatsen t.b.v. Kiss & Ride. Voor berekening van de parkeernorm voor kiss & ride wordt verwezen naar de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' op www.crow.nl.

Bijlage 3: Tabel dubbelgebruik

Met behulp van de parkeerkencijfers uit bijlage 2 en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik, kan de parkeervraag per periode bepaald worden. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in onderstaande tabel. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

Functies	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoren/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	90%	90%	0%	100%	25%	100%
Sociaal medisch: Arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- of verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%