

Marjoleine van Egeraat

ValidSigned door Marjoleine van Egeraat
op 02-07-2026

Griffier van Teylingen



Motivering planwijziging omgevingsplan

Parkeerregels ontwikkellocatie Nieuw Boekhorst

Gemeente Teylingen

Datum: 28 april 2026

Status: vaststelling

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied	3
1.2.1	Ligging en begrenzing	3
1.2.2	Geldend ruimtelijk kader	4
1.3	Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2	Parkeren	5
2.1	Planbeschrijving	5
2.2	Beleid	6
2.2.1	Provinciaal beleid.....	6
2.2.2	Gemeentelijke beleid	7
2.3	Onderzoek.....	8
Hoofdstuk 3	Integrale afweging	9
Hoofdstuk 4	Uitvoerbaarheid	9
4.1	Economische uitvoerbaarheid.....	9
4.2	Maatschappelijk uitvoerbaarheid.....	9
4.2.1	Zienswijzenprocedure	9
Bijlage 1	parkeeronderzoek Nieuw Boekhorst	10

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het 'Chw bestemmingsplan Nieuw Boekhorst, Voorhout' is sinds 10 december 2025 onherroepelijk. Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een nieuw woongebied (1.300 woningen) met voorzieningen aan de noordwestzijde van Voorhout, gemeente Teylingen.

Bij de verdere uitwerking van het woongebied is het wenselijk gebleken om het actuele parkeerbeleid (Nota Parkeernormen 2024) toe te passen. Omdat in het Chw-bestemmingsplan geen dynamische verwijzing voor het parkeerbeleid is opgenomen, kan nu alleen worden getoetst aan de Parkeernota Teylingen 2014.

Voorliggende planwijziging omgevingsplan is opgesteld om een toetsing aan het meest recente parkeerbeleid mogelijk te maken.

1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

1.2.1 Ligging en begrenzing

De ligging van het plangebied betreft het bestemmingsplan Nieuw Boekhorst. De planwijziging heeft alleen betrekking op de parkeerregels die gelden binnen dit bestemmingsplangebied. Het plangebied is opgenomen in Afbeelding 1.



Afbeelding 1: Planbegrenzing bestemmingsplan Nieuw Boekhorst

1.2.2 Geldend ruimtelijk kader

Het geldend ruimtelijk kader wordt gevormd door het tijdelijk omgevingsplan gemeente Teylingen. Dit tijdelijk omgevingsplan is op 1 januari 2024 (met de inwerkingtreding van de Omgevingswet) van rechtswege in werking getreden. Het tijdelijk omgevingsplan bestaat uit bestaande ruimtelijke besluiten, waaronder bestemmingsplannen. Daarnaast bestaat het tijdelijk omgevingsplan uit de bruidsschatregels. Dit zijn de voormalige rijksregels die met de inwerkingtreding van de Omgevingswet over zijn gegaan naar decentrale overheden.

De bestaande bouw- en gebruiksactiviteiten die in het plangebied zijn toegestaan, zijn opgenomen in het bestemmingsplan: Chw bestemmingsplan Nieuw Boekhorst, Voorhout (zie Afbeelding 2). In dit bestemmingsplan zijn regels voor parkeren opgenomen:

- a. een omgevingsvergunning voor het bouwen van een gebouw, waaronder mede wordt begrepen het splitsen van een bestaande woning in één of meerdere woningen ten behoeve van bijzondere woonvormen, of een omgevingsvergunning voor een afwijking van het gebruik wordt slechts verleend, als is aangetoond dat wordt of zal worden voldaan aan het gemeentelijke parkeerbeleid, zoals is bijgesloten als bijlage bij de regels, en;
- b. aan het bepaalde onder a. wordt tenminste voldaan indien het aantal parkeerplaatsen ten minste overeenkomt met de volgende parkeernormen;
 1. voor grondgebonden woningen een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning;
 2. voor gestapelde woningen een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning;
 3. in afwijking van het bepaalde onder 2 geldt voor een gestapelde woningen, voor zover er sprake is van het woningtype sociale huurwoning, een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning.

Het is wenselijk gebleken om in afwijking van bovenstaande regeling het nu geldende parkeerbeleid te kunnen toepassen. In navolgend hoofdstuk wordt toegelicht waarom van deze regeling afgeweken wordt met voorliggende planwijziging.



Afbeelding 2: Uitsnede plankaart bestemmingsplan Nieuw Boekhorst - Woongebied

1.3 Leeswijzer

Voorliggende motivering bevat drie hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt het plan, de stedenbouwkundige aanleiding en de planologische vertaling toegelicht. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de onderbouwing van beleid en het parkeeronderzoek. Dit ten behoeve van de onderbouwing van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties (hierna: ETFAL). In hoofdstuk 3 wordt de conclusie van de integrale afweging van de ETFAL behandeld.

De motivering wordt afgesloten met hoofdstuk 4, waarin de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid worden toegelicht.

Hoofdstuk 2 Parkeren

2.1 Planbeschrijving

In het geldende bestemmingsplan voor ontwikkelgebied Nieuw Boekhorst zijn de parkeernormen uit de 'Parkeernota Teylingen 2014' van toepassing verklaard. Deze normen voorzagen, met uitzondering van een norm voor sociale huur, nog niet in een differentiatie van parkeernormen per type woning. Op 19 december 2024 is de Nota Parkeernormen 2024 gemeente Teylingen vastgesteld. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op daadwerkelijk autobezit en afgestemd op het type woningen, inclusief de prijsklasse en de oppervlakte van de woning. Omdat in het Chw-bestemmingsplan geen dynamische verwijzing voor het parkeerbeleid is opgenomen, kan nu alleen worden getoetst aan de Parkeernota Teylingen 2014.

Stedenbouwkundige aanleiding

In 2025 is gestart met de eerste werkzaamheden voor het woongebied Nieuw Boekhorst. Ook de oplevering van de eerste woningen staat gepland. Het stedenbouwkundig plan van het tweede deelgebied wordt opgesteld en er is gestart met de stedenbouwkundige planvorming voor de laatste twee deelgebieden.

Bij de verdere uitwerking van het woongebied is het wenselijk gebleken om het actuele parkeerbeleid (Nota Parkeernormen 2024) toe te kunnen passen. In deze Nota Parkeernormen is namelijk meer differentie naar type woningen opgenomen en is met aanwezigheidspercentages gewerkt. Hierdoor wordt nauwkeuriger de juiste hoeveelheid parkeerplaatsen op de juiste locatie berekend.

Daardoor ontstaat ruimte die kan worden benut voor meer kwaliteit in de vorm van openbare ruimte en/of voor uitgeefbaar gebied om het gewenste aantal woningen te realiseren.

Planologische vertaling

Om het meest recente parkeerbeleid toe te passen wordt er afgeweken van de parkeerregels in het Chw bestemmingsplan Nieuw Boekhorst. Er is daarvoor een wijziging van het omgevingsplan nodig (hierna: planwijziging).

De planwijziging loopt vooruit op de indeling van de hoofdstukken en de systematiek van het definitieve omgevingsplan (de hoofdregeling) van de gemeente Teylingen.

Om de wijziging juridisch-planologisch te borgen wordt een ontwikkelhoofdstuk opgesteld. Daarmee kan de planwijziging parallel aan het traject 'opstellen omgevingsplan' worden opgesteld en in procedure worden gebracht.

Het ontwikkelhoofdstuk wordt als hoofdstuk 12 (na de inhoudelijke regels van het omgevingsplan) van het omgevingsplan ingevoegd. Het ontwikkelhoofdstuk bevat een afdeling met algemene regels. Er is een aparte afdeling opgenomen met gebiedsspecifieke regels voor Nieuw Boekhorst ten aanzien van beoordelingsregels voor parkeren.

Deze beoordelingsregel gelden in aanvulling op de beoordelingsregels voor de activiteit bouwen in de bruidsschat.

In het ontwikkelhoofdstuk voor Nieuw Boekhorst wordt de volgende structuur gehanteerd:

- paragraaf algemeen waarin de geografische werking van de regels, het toepassingsbereik en een voorrangsregel worden opgenomen;
- paragraaf bouwen met daarin de beoordelingsregels voor het toevoegen van een hoofdgebouw met parkeerbehoefte. Ook de regels voor laden en lossen worden opgenomen.

Een gebiedsaanwijzing (ontwikkeld gebied Nieuw Boekhorst) en de voorrangsbevestiging zorgen ervoor dat de parkeerregels in het ontwikkelhoofdstuk in de plaats komen van de regels die nu in het bestemmingsplan zijn opgenomen voor parkeren. In de planwijziging wordt voor het ontwikkelgebied Nieuw Boekhorst de beleidsregel Nota Parkeernormen 2024 van toepassing verklaard, zodat daarmee kan worden getoetst aan het actuele parkeerbeleid en diens rechtsopvolgers. Deze toetsing vindt plaats bij de aanvraag omgevingsvergunning activiteit bouwen.

Met de planwijziging komen de regels voor parkeren uit het tijdelijk deel van het omgevingsplan (Chw-bestemmingsplan Nieuw Boekhorst) te vervallen en worden deze vervangen door een nieuwe regeling, die wordt opgenomen in het ontwikkelhoofdstuk. Daarbij geldt deze regeling alleen voor Nieuw Boekhorst. Het bestemmingsplan blijft wat betreft de andere regels ongewijzigd. De regels uit de planwijziging werken niet door op bruidsschatregels (anders dan de activiteit bouwen) of gemeentelijke verordeningen.

Aanvullend op de regels voor parkeren worden ook de regels voor laden en lossen opgenomen. Daarmee kan de volledige regeling van het bestemmingsplan op dit onderdeel komen te vervallen en worden vervangen door de regeling in het omgevingsplan voor het ontwikkelgebied.

2.2 Beleid

Relevant voor de onderbouwing van dit plan is het parkeerbeleid. Dit is geregeld op provinciaal- en gemeentelijk niveau.

2.2.1 Provinciaal beleid

In de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) zijn regels opgenomen over parkeernormen van sociale huur en in de buurt van stationsomgevingen. Dit betreft artikelen 7.45e, 7.45f en 7.45fa. In Nieuw Boekhorst worden woningen deels binnen de stationsomgeving gebouwd. Daarnaast worden op diverse locaties in het ontwikkelgebied sociale huurwoningen gebouwd. Ook is Nieuw Boekhorst aangewezen als grote buitenstedelijke bouwlocatie voor woningbouw (artikel 7.46 en 7.47 ZHOV).

Deze artikelen uit de Omgevingsverordening zijn van toepassing. Daarbij zijn in de artikelen parkeernormen opgenomen waarin moet worden voldaan:

1. Een parkeernorm van 0,7 per woning voor sociale huur;
2. Een parkeernorm van 0,7 per woning voor de woningen in de stationsomgeving;
3. Aanvullend op de normen genoemd bij 1. En 2. Een parkeernorm van 1,3 per woning wegens de aanwijzing van Nieuw Boekhorst als buitenstedelijke locatie.

De gemeente heeft parkeerbeleid toegesneden op de lokale situatie en maakt in afwijking van bovengenoemde normen gebruik van het gemeentelijk parkeerbeleid.

Er kan worden afgeweken van wat er gesteld is in de Omgevingsverordening voor zowel de parkeernorm in stationsomgevingen als die voor sociale huur, indien de gemeente parkeerbeleid heeft dat is afgestemd op de lokale situatie. De gemeente Teylingen heeft parkeerbeleid dat voorziet in parkeernormen die gebaseerd zijn op daadwerkelijk autobezit.

Daarmee wordt voldaan aan de maatwerkbepaling van de provinciale Omgevingsverordening.

Ook kan worden afgeweken van de regels voor een parkeernorm op buitenstedelijke bouwlocaties:

- Door een op de lokale situatie afgestemde parkeernorm te hanteren, als de parkeernorm van 1,3 autoparkeerplaats per woning leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, of
- Als de locatie niet ontsloten is of kan worden door openbaar vervoer.

Ook is het artikel (parkeernorm buitenstedelijke bouwlocaties) niet van toepassing op een omgevingsplan dat in ontwerp is vastgesteld voor de inwerkingtreding van de Wijziging Zuid-Hollandse Omgevingsverordening herziening 2024. Het Chw bestemmingsplan is voor deze datum vastgesteld. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van op de lokale situatie afgestemde parkeernormen (het gemeentelijk beleid).

Bij de verdere ontwikkeling van Nieuw Boekhorst wordt gebruikt gemaakt van de parkeernormen die vastgesteld zijn in het actuele gemeentelijk beleid. Daarmee zijn de regels in voorliggende planwijziging in overeenstemming met de provinciale instructieregels.

2.2.2 Gemeentelijke beleid

Het relevante gemeentelijk beleid betreft uitsluitend parkeren en laden en lossen.

2.2.2.1 Beleidsregel parkeren

De Nota Parkeernormen 2024 van de gemeente Teylingen vormt het toetsingskader voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen voor auto's en fietsen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze Nota biedt onder meer de kaders voor de parkeernormen, aanwezigheidspercentages, rekenwaarde parkeerplaatsen (op eigen terrein), acceptabele loopafstanden, nabijheid van openbaar vervoer en de wijze van afronding bij de berekeningen.

De parkeernormen zijn afgestemd op de lokale situatie in Teylingen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar woningtypes. Sociale huurwoningen kennen bijvoorbeeld een lagere parkeernorm omdat het autobezit daar doorgaans lager ligt.

Voor de kern Voorhout, waarbinnen Nieuw Boekhorst ligt, zijn de volgende parkeernormen voor woningen van toepassing:

Functie	Parkeernorm	per	
Grondgebonden woningen (m.u.v. sociale huur)			
Kleiner dan 100 m2 gbo	1,5	1	woning
100 tot 125 m2 gbo	1,6	1	woning
125 tot 150 m2 gbo	1,8	1	woning
Groter dan 150 m2 gbo	2,0	1	woning
Sociale huurwoningen			
Kleiner dan 100 m2 gbo	1,1	1	woning
Groter dan 100 m2 gbo	1,3	1	woning
Appartementen (m.u.v. sociale huur)			
Kleiner dan 50 m2 gbo	1,0	1	woning
50 tot 75 m2 gbo	1,1	1	woning
75 tot 100 m2 gbo	1,2	1	woning
100 tot 125 m2 gbo	1,4	1	woning
Groter dan 125 m2 gbo	1,6	1	woning
Sociale huurappartementen			
Kleiner dan 50 m2 gbo	0,6	1	woning
50 tot 75 m2 gbo	0,7	1	woning
Groter dan 75 m2 gbo	0,9	1	woning
Bezoekers bewoners			
Bezoekers bewoners	0,2	1	woning
Overige functies			
Sporthal	2,65	100	m2
Buitensport	20,00	10.000	m2
School (basisschool)	0,75	1	lokaal
BSO (kinderopvang)	1,20	100	m2
Commerciële voorzieningen (wijkcentrum)	3,70	100	m2

Tabel 1: Parkeernormen van toepassing op Nieuw Boekhorst

Voor de verdere ontwikkeling van Nieuw Boekhorst worden de parkeernormen uit het actuele parkeerbeleid aangehouden. Ook wordt in voorliggende planwijzing geanticipeerd op toekomstig beleid. In de planregels wordt verwezen naar de beleidsregel en de rechtsopvolgers van deze beleidsregel.

In navolgende paragraaf wordt de parkeeronderbouwing toegelicht.

Naast de regels voor parkeren worden regels opgenomen voor laden en lossen. Het parkeerbeleid kan worden gebruikt bij de beoordeling of er sprake is van voldoende ruimte voor laden en lossen van goederen.

2.3 Onderzoek

Om de toepassing van het actuele parkeerbeleid te onderzoeken, is voor de gehele gebiedsontwikkeling Nieuw Boekhorst een parkeerbalans voor auto's opgesteld (bron De parkeeradviseur b.v. 19 februari 2026). Het maximale planologisch programma voor Nieuw Boekhorst vormt het vertrekpunt voor de parkeerbalans, zowel voor de woningen (maximaal 1300 woningen) als voor het maatschappelijke en commerciële programma. Het onderzoek is als bijlage 1 toegevoegd.

Conclusie

Voor het maximaal te realiseren programma is op basis van het meest recente parkeerbeleid uit 2024 de parkeerbalans opgesteld. Daarbij is rekening gehouden met aanwezigheidspercentages, parkeren op eigen terrein en loopafstanden. Ook is rekening gehouden met de HOV-halte. In geval de ontwikkeling in de nabijheid van een HOV-halte ligt kan een reductie van 5% worden toegepast op de parkeernormen. Bij de rotonde aan de Noordelijke Randweg wordt een HOV-halte gerealiseerd, waardoor deze reductie voor een gedeelte van het plangebied Nieuw Boekhorst van toepassing is.

Onderstaande tabel 2 toont de totale parkeerbalans voor het openbaar gebied. Het maatgevende moment is de werkdag avond, met een parkeerbehoefte van 1.632,4 parkeerplaatsen. Er worden 1.726 parkeerplaatsen voorzien. Daarmee is de parkeerbalans sluitend.

Er wordt op basis van het recente parkeerbeleid voldaan aan de van toepassing zijnde parkeernormen binnen het plangebied Nieuw Boekhorst. Daarmee is de uitvoerbaarheid van dit beleid voor de ontwikkeling van Nieuw Boekhorst aangetoond.

	Openbare Parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Openbare parkeerbalans									
Parkeerbehoefte bewoners	1.495,0	747,5	747,5	1.345,5	1.196,0	1.495,0	897,0	1.196,0	1.046,5
Bezoekers bewoners	252,0	25,2	50,4	201,6	176,4	0,0	151,2	252,0	176,4
Voorzieningencluster	96,7	56,1	56,1	80,0	80,0	0,0	80,6	79,8	60,7
Commerciële/maatschappelijke voorzieningen	52,7	15,8	31,6	5,3	39,5	0,0	52,7	0,0	0,0
Totaal	1.896,4	844,6	885,6	1.632,4	1.491,9	1.495,0	1.181,5	1.527,7	1.283,6
Openbare parkeercapaciteit		1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0
Saldo		881	840	94	234	231	545	198	442

Tabel 2: Openbare parkeerbalans (saldo)

Hoofdstuk 3 Integrale afweging

Op grond van artikel 4.2 Omgevingswet (toedeling functies aan locaties) moet het omgevingsplan voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De gemeente moet daarbij rekening houden met alle betrokken belangen. Verder gelden de beleidskaders en instructieregels.

Uit de onderbouwing volgt dat de toepassing van het geldende parkeerbeleid een kwaliteitsverbetering tot gevolg heeft en dat de invulling van de parkeernormen uitvoerbaar is voor de ontwikkeling van Nieuw Boekhorst.

Daarnaast worden er geen andere regels (beleidsrijk) overgezet waarvoor een integrale afweging nodig is.

Er is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Voorliggend plan voorziet niet in het mogelijk maken van bouwactiviteiten waarop op grond van artikel 13.11 van de Omgevingswet sprake is van kosten die verhaald moeten worden op initiatiefnemers.

De kosten voor de planologische procedure komen voor rekening van de gemeente. Er zijn geen overeenkomsten of exploitatieregels nodig.

4.2 Maatschappelijk uitvoerbaarheid

In het kader van de ontwikkeling is al veelvuldig geparticipeerd. Ook voor de Nota parkeren is een uitgebreid participatietraject doorlopen. Daarom beperkt de participatie over het toepassen van vigerend beleid tot het informeren van bewoners en geïnteresseerden.

4.2.1 Zienswijzenprocedure

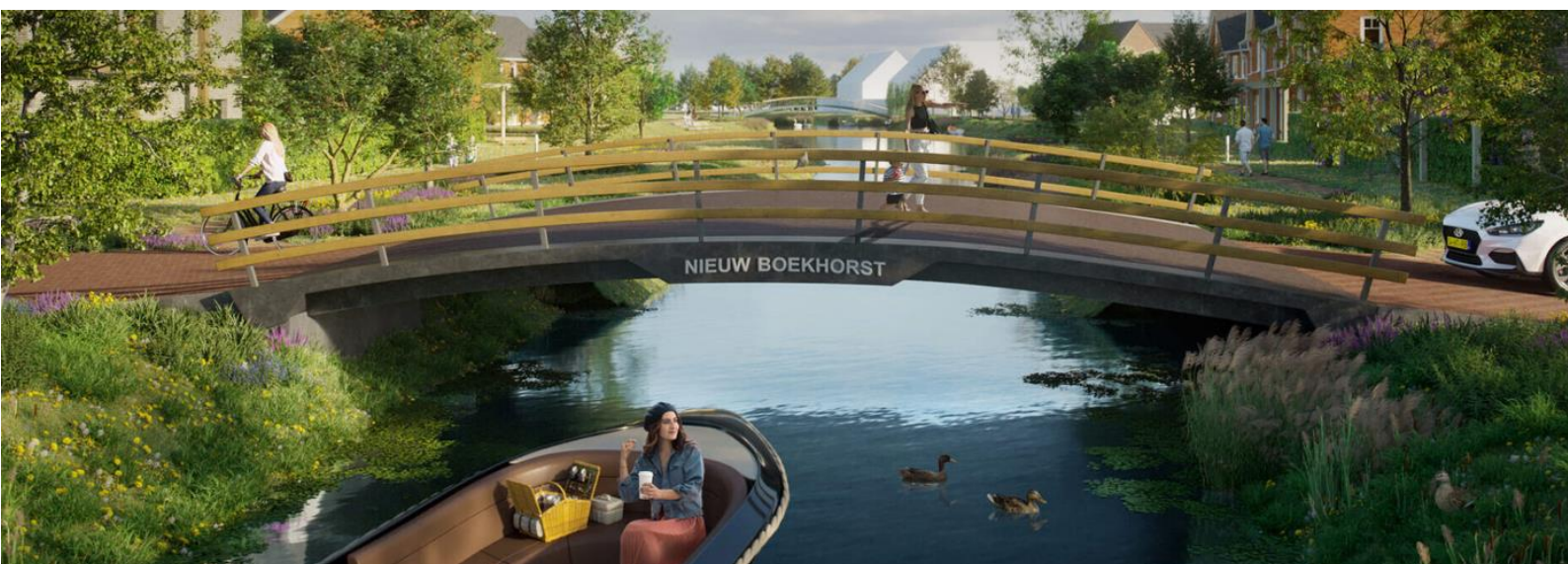
Het ontwerp voor de planwijziging omgevingsplan lag gedurende zes weken ter inzage, van donderdag 5 maart 2026 tot en met woensdag 15 april 2026. Gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen ontvangen. In het besluit tot wijziging van het omgevingsplan worden twee ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

- In de aanvraagvereisten wordt (ook) een verwijzing opgenomen naar de aanvraagvereisten voor de bouwactiviteit uit de bruidsschat (artikel 22.35 Bruidsschat).
- De aanvraagvereisten worden in overeenstemming gebracht met de aanvraagvereisten uit de Nota parkeernormen.

Bijlage 1 parkeeronderzoek Nieuw Boekhorst

MEMO PARKEERBALANS AUTO'S NIEUW-BOEKHORST

19 februari 2026



Inhoudsopgave

1. Inleiding	pag. 3
2. Programma	pag. 3
3. Nota Parkeernormen Teylingen 2024	pag. 3
4. Parkeerbilans	pag. 6
5. Conclusies	pag. 8

1. Inleiding

Om de toepassing van het actuele parkeerbeleid te onderzoeken is voor Gebiedsontwikkeling Nieuw-Boekhorst een parkeerbalans voor auto's opgesteld. De parkeerbalans is de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen. Deze notitie vormt een toelichting bij de parkeerbalans.

2. Programma

Het maximaal programma voor Nieuw Boekhorst, conform het Chw omgevingsplan, vormt het vertrekpunt voor de gebiedsontwikkeling, zowel voor de woningen als voor het maatschappelijke en commerciële programma. Het maximum aantal woningen bedraagt 1.300. Deze woningen zijn verdeeld over vier deelgebieden. De deelgebieden 1 en 2 zijn gebaseerd op de Stedenbouwkundige Deelplannen. Voor de deelgebieden 3 en 4 is dit nog een indicatieve opgave welke zal landen in de uitwerking van de Stedenbouwkundige deelplannen van de betreffende gebieden.

Tabel 1 toont een overzicht van het programma. Hierbij is in deze tabel nog geen onderscheid gemaakt naar woningtypen. Het volledige programma (woningen, maatschappelijke en commerciële voorzieningen) is meegenomen in de parkeerbalans. Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen is rekening gehouden met de berekeningsaantallen voor POET (parkeerplaatsen op eigen terrein). De wijze waarop deze parkeercapaciteit wordt berekend is beschreven in de volgende paragraaf.

Functie	Totaal	Eenheid
Woningen		
Geplande woningen	1.300	woningen
Voorzieningen		
Sporthal	3.000	m2 bvo
Buitensport	540	m2 kavel
School	16	lokalen
Kinderdagverblijf	112	m2 bvo
BSO	230	m2 bvo
Commerciële voorzieningen	1.500	m2 bvo
Parkeerplaatsen		
Openbare parkeercapaciteit	1.726 ¹	plaatsen
POET op basis van berekeningsaantal	246 ²	plaatsen
Totaal aantal (berekende) parkeerpln	1.972	plaatsen

Tabel 1 – Programma

3. Nota Parkeernormen Teylingen 2024

Om de parkeerbehoefte van Nieuw-Boekhorst te bepalen is het gemeentelijke parkeerbeleid toegepast dat is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Teylingen 2024. Deze Nota biedt onder meer de kaders voor de parkeernormen, aanwezigheidspercentages, rekenwaarde parkeerplaatsen (op eigen terrein),

¹ Deelgebied 1 en 2 omvatten vanuit de stedenbouwkundige plannen 767 parkeerplaatsen, deelgebied 3 en 4 omvatten 959 parkeerplaatsen op basis van de proefverkaveling.

² Deelgebied 1: 11 plaatsen, deelgebied 2: 73 plaatsen, deelgebied 3: 92 plaatsen en deelgebied 4: 69 plaatsen.

acceptabele loopafstanden, nabijheid van openbaar vervoer en de wijze van afronding bij de berekeningen. In deze paragraaf worden de gegevens beschreven die voor Nieuw-Boekhorst van belang zijn.

Op basis van de ligging van Nieuw-Boekhorst zijn de parkeernormen van toepassing voor overig Voorhout, Sassenheim en Warmond. Deze zijn weergegeven in Tabel 2.

Functie	Parkeernorm	per	
Grondgebonden woningen (m.u.v. sociale huur)			
Kleiner dan 100 m2 gbo	1,5	1	woning
100 tot 125 m2 gbo	1,6	1	woning
125 tot 150 m2 gbo	1,8	1	woning
Groter dan 150 m2 gbo	2,0	1	woning
Sociale huurwoningen			
Kleiner dan 100 m2 gbo	1,1	1	woning
Groter dan 100 m2 gbo	1,3	1	woning
Appartementen (m.u.v. sociale huur)			
Kleiner dan 50 m2 gbo	1,0	1	woning
50 tot 75 m2 gbo	1,1	1	woning
75 tot 100 m2 gbo	1,2	1	woning
100 tot 125 m2 gbo	1,4	1	woning
Groter dan 125 m2 gbo	1,6	1	woning
Sociale huurappartementen			
Kleiner dan 50 m2 gbo	0,6	1	woning
50 tot 75 m2 gbo	0,7	1	woning
Groter dan 75 m2 gbo	0,9	1	woning
Bezoekers bewoners			
Bezoekers bewoners	0,2	1	woning
Overige functies			
Sporthal	2,65	100	m2
Buitensport	20,00	10.000	m2
School (basisschool)	0,75	1	lokaal
BSO (kinderopvang)	1,20	100	m2
Commerciële/maatschappelijke voorzieningen	3,70	100	m2

Tabel 2 - Parkeernormen overig Voorhout, Sassenheim en Warmond

De aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik zijn weergegeven in Tabel 3. Deze aanwezigheidspercentages zijn van toepassing bij dubbelgebruik van parkeercapaciteit. Dubbelgebruik houdt in dat binnen een ontwikkeling met verschillende functies, de parkeerplaatsen bijvoorbeeld overdag worden gebruikt door werkenden en 's avonds door bewoners. Daarnaast is het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit openbaar, en daarmee voor alle gebruikers van het plan, toegankelijk is. Een aandachtspunt hierbij is dus dat dubbelgebruik niet kan worden toegepast op exclusief voor functies of voor doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen, zoals bijvoorbeeld parkeerplaatsen van bewoners op eigen terrein.

Functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3 – Aanwezigheidspercentages

Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld omdat ze in de praktijk niet (allemaal) worden gebruikt voor het parkeren van auto's. In Tabel 4 is aangegeven in welke mate parkeervoorzieningen voor de functie wonen meetellen aan de aanbodzijde. Het gaat daarbij niet om parkeerplaatsen in een parkeergarage onder een appartementencomplex.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
Lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,4
Garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,0
Garage(box) (niet bij woning)	1	0,0
Garage(box) met enkele oprit	2	0,8
Garage(box) met lange oprit	3	1,0
Garage(box) met dubbele oprit	3	1,4

Tabel 4 – Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de (ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps. Tabel 5 toont de maximaal acceptabele loopafstanden.

Hoofdfunctie	Maximaal acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Werken	400 meter
Winkelen	400 meter
Ontspanning	100 meter
Horeca	400 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 5 – Maximaal acceptabele loopafstanden

In geval in de nabijheid van een ontwikkeling een HOV-halte is gelegen, kan een reductie van 5% worden toegepast op de parkeernormen. Bij de rotonde aan de Noordelijke Randweg wordt een HOV-halte gerealiseerd, waardoor deze reductie voor een gedeelte van het onderzoeksgebied van toepassing is.

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de totale parkeeroplossing, wordt het aantal parkeerplaatsen rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen.

Hierbij wordt tot aan 0,49 parkeerplaatsen afgerond naar beneden en vanaf 0,5 parkeerplaatsen naar boven. Voor het afronden wordt 0,5 dus als zaaglijn gebruikt.

4. Parkeerbalans

Tabel 6 (gedeeltelijk weergegeven op deze pagina en gedeeltelijk op de volgende pagina) toont vanaf links gezien eerst het woonprogramma en de bijbehorende parkeernormen. Op basis hiervan wordt de normatieve parkeerbehoefte berekend. Vervolgens wordt deze parkeerbehoefte verminderd met de reductie voor de HOV-halte van maximaal 5%. De tabel toont het gewogen gemiddelde van deze reductie, omdat een deel van de woningen zich wel binnen loopafstand bevindt en een deel van de woningen niet. De resterende parkeerbehoefte is de parkeerbehoefte die moet worden gefaciliteerd. Ten opzichte hiervan wordt eerst het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (POET) in mindering gebracht conform de berekeningsaantallen uit Tabel 4. De openbare parkeerbehoefte die in de laatste kolom is weergegeven is de parkeerbehoefte die vervolgens op openbare parkeerplaatsen moet worden gefaciliteerd.

De openbare parkeerbehoefte van de woningen bedraagt 1.495,0 plaatsen, de openbare parkeerbehoefte van de bezoekers van de bewoners bedraagt 252,0 plaatsen.

	Aantal				Normatieve	Reductie	Resterende		Openbare
Woningen sociaal	woningen	P-norm	per		P-behoefte	HOV ³	P-behoefte	POET	P-behoefte
EGW kleiner dan 100 m2	36	1,1	1,0	woning	39,6	5,0%	37,6	0,00	37,6
EGW groter dan 100 m2	64	1,3	1,0	woning	83,2	5,0%	79,0	0,00	79,0
MGW kleiner dan 50 m2	0	0,6	1,0	woning	0,0	0,0%	0,0	0,00	0,0
MGW 50 tot 75 m2	266	0,7	1,0	woning	186,2	2,5%	181,6	0,00	181,6
MGW groter dan 75 m2	8	0,9	1,0	woning	7,2	0,0%	7,2	0,00	7,2
Subtotaal	374				316,2		305,5	0,0	305,5
Woningen middelduur	woningen	P-norm	per		Normatieve	Reductie	Resterende		Openbare
					P-behoefte	HOV	P-behoefte	POET	P-behoefte
EGW kleiner dan 100 m2	134	1,5	1,0	woning	201,0	4,5%	191,9	0,0	191,9
EGW 100 tot 125 m2	55	1,6	1,0	woning	88,0	1,2%	86,9	0,0	86,9
EGW 125 tot 150 m2	41	1,8	1,0	woning	73,8	3,9%	70,9	0,0	70,9
EGW groter dan 150 m2	0	2,0	1,0	woning	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
MGW kleiner dan 50 m2	25	1,0	1,0	woning	25,0	3,2%	24,2	0,0	24,2
MGW 50 tot 75 m2	49	1,1	1,0	woning	53,9	1,6%	53,0	0,0	53,0
MGW 75 tot 100 m2	90	1,2	1,0	woning	108,0	4,5%	103,1	0,0	103,1
MGW 100 tot 125 m2	0	1,4	1,0	woning	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
MGW groter dan 125 m2	0	1,6	1,0	woning	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
Subtotaal	394				549,7		530,1	0,0	530,1

³ In geval in de nabijheid van een ontwikkeling een HOV-halte is gelegen, kan een reductie van 5% worden toegepast op de parkeernormen. Bij de rotonde aan de Noordelijke Randweg wordt een HOV-halte gerealiseerd, waardoor deze reductie voor een gedeelte van het onderzoeksgebied van toepassing is.

Woningen vrije sector	Aantal woningen	P-norm	per		Normatieve P-behoefte	Reductie HOV	Resterende P-behoefte	POET	Openbare P-behoefte
EGW rij, kleiner dan 100 m2	14	1,5	1,0	woning	21,0	1,4%	20,7	0,0	20,7
EGW rij, 100 tot 125 m2	96	1,6	1,0	woning	153,6	3,4%	148,4	0,0	148,4
EGW rij, 125 tot 150 m2	94	1,8	1,0	woning	169,2	2,4%	165,2	8,8	156,4
EGW rij, groter dan 150 m2	11	2,0	1,0	woning	22,0	4,1%	21,1	0,0	21,1
EGW vrij kavel, 125 tot 150 m2	3	1,8	1,0	woning	5,4	3,3%	5,2	2,8	2,4
EGW vrij, groter dan 150 m2	21	2,0	1,0	woning	42,0	1,4%	41,4	29,4	12,0
EGW 3^1kap/ grote rijwoning 125 m2	29	1,8	1,0	woning	52,2	1,3%	51,5	0,0	51,5
EGW 2^1 kap, eigen ppl, 125-150 m2	22	1,8	1,0	woning	39,6	0,0%	39,6	28,6	11,0
EGW 2^1 kap, eigen ppl, >150 m2	120	2,0	1,0	woning	240,0	1,6%	236,1	148,0	88,1
EGW 2^1 kap, openb. ppl, >150 m2	22	2,0	1,0	woning	44,0	3,2%	42,6	28,0	14,6
MGW kleiner dan 50 m2	0	1,0	1,0	woning	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
MGW 50 tot 75 m2	0	1,1	1,0	woning	0,0	0,0%	0,0	0,0	0,0
MGW 75 tot 100 m2	33	1,2	1,0	woning	39,6	5,0%	37,6	0,0	37,6
MGW 100 tot 125 m2	33	1,4	1,0	woning	46,2	5,0%	43,9	0,0	43,9
MGW groter dan 125 m2	34	1,6	1,0	woning	54,4	5,0%	51,7	0,0	51,7
Subtotaal	532				929,2		905,0	245,6	659,4
Totaal bewoners	1.300				1.795,1		1.740,6	245,6	1.495,0
Bezoekers bewoners	1.300	0,2	1	woning	260,0	3,1%	252,0		252,0

Tabel 6 – 1.300 woningen: programma, parkeernormen, normatieve parkeerbehoefte, parkeren op eigen terrein en openbare parkeerbehoefte

Bovenstaande is een berekening op basis van een indicatie van het woonprogramma. Er kunnen tijdens de uitontwikkeling nog wijzigingen plaatsvinden, welke uiteraard ten alle tijden moet passen binnen de Nota Parkeernormen Teylingen 2024.

In deelgebied 2 bevindt zich een voorzieningencluster. Het programma, de parkeernormen, de reductie HOV en de openbare parkeerbehoefte zijn weergegeven in Tabel 7. De openbare parkeerbehoefte van deze voorzieningen bedraagt 96,7 parkeerplaatsen.

Overige functies	Omvang	P-norm	per		Normatieve P-behoefte	Reductie HOV	Openbare P-behoefte
Sporthal	3.000 m2 bvo	2,65	100 m2		79,5	0%	79,5
Buitensport	540 m2 kavel	20,00	10.000 m2		1,1	0%	1,1
School	16 lokalen	0,75	1 lokaal		12,0	0%	12,0
Kinderdagverblijf	112 m2 bvo	1,20	100 m2		1,3	0%	1,3
BSO	230 m2 bvo	1,20	100 m2		2,8	0%	2,8
Totaal					96,7		96,7

Tabel 7 – voorzieningencluster: programma, parkeernormen, normatieve parkeerbehoefte en openbare parkeerbehoefte

In deelgebied 3 is 1.500 m2 commerciële/maatschappelijke voorzieningen opgenomen. Het totale programma, de parkeernormen, de reductie HOV en de openbare parkeerbehoefte zijn weergegeven in Tabel 8. De openbare parkeerbehoefte van de commerciële/maatschappelijke voorzieningen bedraagt 52,7 parkeerplaatsen.

Overige functies	Omvang	P-norm	per	Normatieve P-behoefte	Reductie HOV	Openbare P-behoefte
Commerciële/maatschappelijke voorzieningen	1.500 m2 bvo	3,70	100 m2	55,5	5%	52,7
Totaal				55,5		52,7

Tabel 8 – commerciële/maatschappelijke voorzieningen: programma, parkeernormen, normatieve parkeerbehoefte en openbare parkeerbehoefte

Tabel 9 toont de openbare parkeerbalans. Eerst wordt de openbare parkeerbehoefte beschouwd van de functies die in deze paragraaf zijn beschreven. Vervolgens wordt deze parkeerbehoefte per tijdvak vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages uit Tabel 3. De resultaten worden bij elkaar opgeteld. Het maatgevende moment is de werkdag avond, met een parkeerbehoefte van 1.632,4 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte past binnen het aantal openbare parkeerplaatsen dat wordt voorzien. De parkeerbalans is dus sluitend.

Openbare parkeerbalans	Openbare P-behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte bewoners	1.495,0	747,5	747,5	1.345,5	1.196,0	1.495,0	897,0	1.196,0	1.046,5
Bezoekers bewoners	252,0	25,2	50,4	201,6	176,4	0,0	151,2	252,0	176,4
Voorzieningencluster	96,7	56,1	56,1	80,0	80,0	0,0	80,6	79,8	60,7
Commerciële/maatsch. voorz.	52,7	15,8	31,6	5,3	39,5	0,0	52,7	0,0	0,0
Totaal	1.896,4	844,6	885,6	1.632,4	1.491,9	1.495,0	1.181,5	1.527,7	1.283,6
Openbare parkeercapaciteit		1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0	1.726,0
Saldo		881	840	94	234	231	545	198	442

Tabel 9 – openbare parkeerbalans

5. Conclusie

In deze notitie is de parkeerbalans van Nieuw-Broekhorst beschouwd. Deze parkeerbalans is sluitend: de parkeercapaciteit is voldoende om de parkeerbehoefte te faciliteren. De sluitende parkeerbalans is gebaseerd op enerzijds de stedenbouwkundige uitwerking van deelplan 1 en 2 en anderzijds de proefverkaveling van deelgebied 3 en 4. Er kunnen tijdens de uitontwikkeling van deelgebied 3 en 4 nog wijzigingen plaatsvinden, welke uiteraard ten alle tijden moet passen binnen de Nota Parkeernormen Teylingen 2024.