

Beleidsregels parkeernormen

Het college van burgemeester en wethouders stelt de volgende regeling vast.

Hoofdstuk 1 Inleiding

Artikel 1.1 Aanleiding

Binnen de gemeente Neder-Betuwe zijn er de afgelopen jaren diverse ruimtelijke plannen gerealiseerd: van kleinschalige inbreiding tot de realisatie van uitleglocaties.

Het toevoegen van ruimtelijke ontwikkelingen betekent een extra vraag naar parkeerplaatsen. Bij de verkeerskundige beoordeling van de diverse ruimtelijke plannen werd regelmatig ervaren dat een duidelijk beleidskader voor parkeernormering ontbrak. Door het vaststellen van uniforme parkeernormen wordt parkeerbeleid geformuleerd. Ook nieuwe ontwikkelingen rondom de ruimtelijke wetgeving maken dit noodzakelijk.

Artikel 1.2 Parkeernormen

- Nut en noodzaak van goede parkeernormen

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef-, woon- en bedrijfsklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen. Uit de dagelijkse gemeentepraktijk (klachten) en diverse onderzoeken blijkt dat parkeeroverlast een bron van ergernis is voor de inwoners en ondernemers. Een hoge parkeerdruk in openbaar gebied zorgt voor een mindere ruimtelijke kwaliteit. Onvoldoende parkeerplaatsen kunnen zorgen voor een verminderde leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid (ook door hulpdiensten).

Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een functie nodig zijn bij een bepaalde eenheid: voor woningen bijvoorbeeld kan een norm 1,7 parkeerplaats per woning zijn.

Parkeernormen worden alleen gebruikt voor de berekening van de parkeervraag bij bouwaanvragen voor nieuwe ontwikkelingen of bij functiewijzigingen waarvoor een omgevingsvergunning of een vrijstellingsprocedure is vereist.

De parkeernormen die in deze nota worden gebruikt bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

- Parkeerkcijfers versus parkeernormen

Het CROW heeft parkeerkcijfers geformuleerd in de CROW-publicatie 182: Parkeerkcijfers – Basis voor parkeernormering. Deze cijfers zijn ook opgenomen in de CROW-publicatie 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV 2004).

Het gaat hier om ervaringscijfers die als hulpmiddel dienen om tijdens een ontwerpproces rekening te houden met een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen een ontwerp. Hierbij wordt op verschillende wijzen onderscheid gemaakt, waardoor een bandbreedte ontstaat in de parkeerkcijfers.

Het is van belang dat een gemeente, al dan niet met behulp van de parkeerkcijfers, eigen parkeernormen heeft om te gebruiken bij de parkeerbehoefte-indicatie binnen ruimtelijke ontwerpen. Er is sprake van parkeernormen als deze te hanteren parkeerkcijfers daadwerkelijk door de gemeente bestuurlijk zijn vastgesteld. Vanaf dat moment moeten de vigerende parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen toegepast worden.

Artikel 1.3 Knelpunten

Ondanks het ontbreken van een nota parkeernormen, kon de afgelopen jaren in veel gevallen gezamenlijk met een ontwikkelende partij een parkeerbalans opgesteld worden. Parkeernormen werden via een omgevingsvergunning opgelegd of in een bestemmingsplan opgenomen. Desondanks werden er wel diverse knelpunten gesignaleerd als gevolg van het ontbreken van formeel vastgestelde parkeernormen in een beleidsnota, waaronder:

- onduidelijkheid bij ontwikkelende partijen over de toepassing van normen; het kan voor deze partijen lijken dat afwijkende normen eerder regel dan uitzondering zijn, omdat niet duidelijk is waarom (in welke situatie, op welke locatie, voor welke functie) bepaalde normen gehanteerd worden;
- tijdens ruimtelijke ontwikkelingen is er vaak discussie over parkeernormen; het risico bestaat dat bij ontwikkelaars een te krappe norm wordt uitonderhandeld; hierdoor kan op termijn parkeeroverlast en onveiligheid in woongebieden ontstaan; dit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid; de kans bestaat dat dit later alsnog tot investeringen voor de gemeente leidt;

- het gevaar van willekeur ligt op de loer; het is mogelijk dat bij een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling een norm wordt gehanteerd, terwijl enkele jaren eerder nog sprake was van een andere norm, voor een soortgelijke ontwikkeling;
- het ontbreken van een duidelijk beleidskader met een concrete norm bemoeilijkt het interne proces van de gemeente rond het verlenen van een vergunning.
- bij het verlenen van een omgevingsvergunning is de parkeersituatie soms zo complex dat er niet alleen sprake is van het aanreiken van een parkeernorm, maar dat het ook nodig is om een bepaalde reken-systematiek te hanteren, of zelfs vrijstelling te verlenen; op het moment dat een beleidskader hiervoor ontbreekt, bestaat het risico dat dit geen stand houdt in een bezwaar- en beroepsprocedure. Het bovenstaande geeft aan dat het wenselijk is om beleidsregels voor parkeernormen vast te stellen.

Artikel 1.4 Doel en reikwijdte

• Doel

Deze beleidsregels hebben betrekking op het stellen van een eis tot het aanbrengen van parkeer-/stallingsruimte voor auto's op eigen terrein. Ze hebben ook betrekking op de wijze van bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen, in verband met aanvragen voor alle activiteiten, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), of de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro).

In de bouwverordening, aan welke verordening de aanvragen voor omgevingsvergunningen worden getoetst, wordt de parkeereis geregeld. Het doel van de "nota parkeernormen" wordt als volgt geformuleerd: Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen (en de bijbehorende berekeningssystematiek) voor nieuwe (ruimtelijke) plannen en projecten in Neder-Betuwe om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van Neder-Betuwe te verbeteren. Met behulp van deze nota:

- kunnen de bouwaanvragen beoordeeld worden op basis van actuele parkeergegevens;
- kunnen parkeernormen in (nieuwe) bestemmingsplannen gemotiveerd worden;
- is duidelijk beschreven hoe de berekening van de parkeereis verloopt voor veel voorkomende situaties;
- wordt gezorgd voor uniformiteit bij de toepassing van parkeernormen, dit zorgt voor rechtsgelijkheid.

• Reikwijdte Nota parkeerbeleid

Na vaststelling van deze nota parkeerbeleid zijn de hierin beschreven parkeernormen (en bijbehorende berekeningssystematiek) voor de gemeente Neder-Betuwe van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. De nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Neder-Betuwe. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enz.).

Artikel 1.5 Bestaande parkeerproblemen

De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen, projecten en uitbreidingen in Neder-Betuwe. De nota geldt niet als beoordelingsmaatstaf voor bestaande parkeersituaties. In Neder-Betuwe wordt op een aantal locaties parkeeroverlast ervaren. Vaak vindt men dan dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. Dit komt bijvoorbeeld aan de orde tijdens diverse wijkshouwen, of meldingen die bij de gemeente binnenkomen. Ook het Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan bevat een overzicht van straten waar parkeerproblemen worden ervaren en die bij de gemeente in het verleden zijn gemeld. Het is niet mogelijk dat aan de hand van deze nota de gemeente of anderen de verplichting op te leggen om bestaande lokale parkeerknelpunten op te lossen en/of de bestaande parkeersituatie in overeenstemming te brengen met de huidige parkeernormen. • Parkeren grote voertuigen

Burgemeester en wethouders kunnen op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening plaatsen of wegen aanwijzen, waar het verboden is om grote voertuigen te parkeren. Het gaat dan op locaties waar volgens burgemeester en wethouders het parkeren met grote voertuigen schadelijk voor het aanzien van de gemeente en/of het parkeren buitensporig veel ruimte in beslag neemt. Parkeren is dan wel toegestaan op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur. Het gaat om voertuigen die, met inbegrip van de lading, een lengte hebben van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter. In de gemeente zijn de kernen Kesteren en Dodewaard inmiddels aangewezen.

Het parkeren van vrachtwagens (en het verbieden hiervan) wordt afzonderlijk geregeld. Deze notitie heeft hierop geen betrekking.

Artikel 1.6 Indeling van de nota

Deze nota is als volgt opgebouwd: Na de inleiding (hoofdstuk 1) wordt de juridische verankering van de parkeernormen beschreven (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de specifieke situatie van Neder-Betuwe. Hier vanuit wordt een algemeen beleidskader (hoofdstuk 4) geformuleerd, dat het uitgangspunt is van het beleid rond de parkeernormen. Vanuit deze uitgangspunten wordt uiteindelijk de werkwijze rond het toepassen van de parkeernormen beschreven (hoofdstuk 5). Daarbij wordt ook besproken wat de mogelijke uitkomsten kunnen zijn van een parkeerbalans: de confrontatie van de

berekende parkeerbehoefte en het aanbod van parkeerplaatsen. De voorwaarden voor een mogelijke vrijstelling van de parkeereisen komen aan de orde in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 gaat in op een afkoopregeling, die aan de orde kan zijn als er te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn. Vanuit deze werkwijze wordt in het laatste hoofdstuk (8) de verdere procedure beschreven rond de organisatie van het parkeerbeleid. Ten slotte is een aantal bijlagen opgenomen, waarbij in bijlage 1 de parkeernormen gepresenteerd worden in de vorm van tabellen, de overige bijlagen hebben betrekking op de Verordening Parkeervoorziening en bijbehorende overeenkomsten.

Hoofdstuk 2 Parkeernormering, juridische verankering

Artikel 2.1 Huidige gang van zaken

Zoals in de inleiding al tot uitdrukking kwam, was er tot nu toe geen formeel vastgesteld beleid rondom parkeernormen.

Wel werd zoveel mogelijk gewaarborgd dat er bij nieuwbouw, locatie- en gebiedsontwikkeling voldoende parkeerplaatsen werden gerealiseerd. Ook werd daarbij gepoogd om zoveel mogelijk gelijke situaties gelijk te behandelen. • Instrumenten

Voor het waarborgen van voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen bestaan 2 instrumenten.

Een waarborg is mogelijk:

- via de bouwverordening;
- via een bestemmingsplan.

De bouwverordening is in de huidige situatie een vangnet voor het geval dat parkeernormen in het bestemmingsplan ontbreken. • Bestemmingsplan (nieuwe ontwikkeling)

Bij locatie- en gebiedsontwikkeling wordt nu via een stedenbouwkundig plan het aantal parkeerplaatsen bepaald en vertaald in een bestemmingsplan. Hiervoor is geen specifiek wettelijk vereiste, het vloeit echter wel voort uit de verplichting om te zorgen voor een goede ruimtelijke ordening. Parkeren is een belangrijk onderdeel van deze ordening. Op het moment dat er een concrete aanvraag komt, berekent de gemeente de parkeerbehoefte met behulp van de kencijfers van het CROW. Vanuit een jarenlange ervaring met de parkeersituatie in de gemeente, wordt vaak het maximale kencijfer (zie hoofdstuk 1) als norm opgelegd of is er sprake van maatwerk (bijv. op basis van onderzoek).

In zijn algemeenheid geldt dat de gemeente zo consequent mogelijk bij alle bouwaanvragen een zelfde systematiek hanteert. In de toelichting van een nieuw bestemmingsplan dient te worden onderbouwd dat er voldoende parkeerruimte is. In de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan wordt geborgd dat er daadwerkelijk voldoende ruimte wordt gereserveerd voor het parkeren en/of dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. In conserverende bestemmingsplannen is sprake van een bestemming van de planologische situatie zonder dat omvangrijke (bouw)ontwikkelingen mogelijk zijn. Om die reden worden geen parkeernormen opgenomen waaraan getoetst dient te worden. •

Bouwverordening

De zorg voor voldoende parkeerplaatsen bij bouwplannen is geregeld in artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening. In dit artikel staat dat bij een bouwplan "in voldoende mate" parkeerruimte aanwezig moet zijn. Op grond daarvan wordt bij het afgeven van de omgevingsvergunning ook beoordeeld of er gezorgd is voor voldoende parkeerruimte (indien nodig). De gemeente toetst bouwplannen aan de Bouwverordening op grond van artikel 2.10 lid 1 onder b van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo).

In de huidige praktijk wordt deze "voldoende mate" getoetst aan de parkeerkencijfers van het CROW. Normstelling vindt daarbij plaats tussen de minimum en maximumnorm, dit roept nog wel eens discussies op.

Met deze Nota Parkeernormen wordt het parkeernormenbeleid vastgelegd. Artikel 2.5.30, bouwverordening Neder-Betuwe

1. 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. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

2. De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:

- indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen;
- indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.

3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

4. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:

- indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of

- voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

Artikel 2.2 Nieuwe ontwikkelingen

• Wro

De huidige Wro voorziet in eenvoudigere regels. Verwacht wordt dat de bouwverordening op termijn geen stedenbouwkundige regels – en dus ook geen parkeerregulering – meer zal bevatten. Deze zijn in dat geval alleen juridisch van kracht via het bestemmingsplan.

In deze nieuwe situatie is het raadzaam om de complexe parkeernormensystematiek in een afzonderlijk beleidsplan (Nota parkeernormen) op te nemen en in een bestemmingsplan wat betreft de onderbouwing te verwijzen naar de nota parkeernormen.

• Verankering parkeernormen

Bij het opstellen van bestemmingsplannen kunnen dus de betreffende parkeernormen uit de op dat moment vigerende Nota Parkeernormen worden opgenomen in de desbetreffende bestemmingsplannen. Als de normen uit deze Nota tussentijds worden aangepast, blijven de normen zoals deze in de geldende bestemmingsplannen staan, van kracht. Indien na aanpassing van deze Nota een bestemmingsplan gewijzigd wordt, geldt de nieuwe Nota als stand beleid voor de invulling van het parkeervoorschrift in dat nieuwe bestemmingsplan.

• Bouwverordening eindig
De regeling via de bouwverordening is eindig. Met een Nota Parkeernormen en toepassing daarvan via de bouwverordening is de gemeente goed voorbereid op een nieuwe, toekomstige aanpak van parkeren. Het is nog onduidelijk hoe dat geregeld gaat worden. Er wordt nog gezocht naar een efficiënte en flexibele constructie voor parkeernormen in relatie tot bestemmingsplannen in de n Wro.

Hoofdstuk 3 Neder-Betuwe in cijfers

Artikel 3.1 Landelijke trends en landelijk beleid

De parkeerproblematiek wordt beïnvloed door een aantal factoren. Van belang is onder meer een aantal landelijke trends, zoals bevolkingsgroei, samenstelling van huishoudens, het autobezit per huishouden en de economische ontwikkelingen. Anno 2013 is de auto is vrijwel niet meer weg te denken uit onze samenleving. Uit onderzoek blijkt dat in bijna de helft van de gevallen waarbij in 2010 iemand ergens naar toe ging, van een auto gebruik werd gemaakt. Uit onderzoek naar meningen van Nederlanders over mobiliteit blijkt dat de bevolking reizen met de auto nog steeds als een superieure vervoerwijze ervaart. Deze positieve waardering voor de auto heeft vooral te maken met het geboden comfort, het gemak, de onafhankelijkheid en de flexibiliteit die een auto biedt. Het aantal personenauto's in Nederland is tussen 1990 en 2010 met 50% toegenomen, terwijl de bevolking in deze periode met 11 % is toegenomen. Het autobezit per 1000 inwoners is derhalve ook gestegen, en wel met 35%. De Structuurvisie infrastructuur en ruimte van de Rijksoverheid geeft een integraal kader ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Deze structuurvisie geeft aan dat onderzoek moet uitwijzen hoe de latente vraag naar (auto)mobiliteit zich ontwikkelt. Ondanks de populariteit van de auto zijn er aanwijzingen dat deze vraag minder sterk is dan in het verleden. Veranderingen in leefpatronen, zoals arbeidsparticipatie van vrouwen, keuzegedrag van jongeren en meer spreiding en differentiatie in het mobiliteitsgedrag (bijvoorbeeld door het nieuwe werken) zijn hier mogelijke redenen voor.

Tussen 2009 en 2020 wordt nog een generieke groei van het personenvervoer verwacht. Door een afnemende bevolking en een afnemende groei van het aantal huishoudens, autogebruik en autobezit is tussen 2020 en 2030 naar verwachting over heel Nederland sprake van een minder sterke groei van het personenvervoer. De komende jaren dient echter nog rekening gehouden moet worden met een grotere vraag naar parkeerruimte.

Artikel 3.2 Lokaal beleid

De gemeenteraad van Neder-Betuwe heeft op 15 december 2011 het Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan vastgesteld. Bij het beleidsthema leefomgeving (NBVVP, hoofdstuk 6) wordt specifiek aandacht aan het parkeren besteed.

Het parkeergedrag is één van de meest gehoorde klachten op verkeersgebied. In het NBVVP is daarom ook het advies opgenomen om een nader deelplan uit te werken gericht op het parkeerbeleid. In dit beleidsplan dient er – naast allerlei andere zaken – ook aandacht te zijn voor de parkeertoets van ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder bouwaanvragen. De voorliggende beleidsnota voorziet voor wat betreft dit onderdeel in deze behoefte.

Artikel 3.3 Lokaal onderzoek

In 2007 heeft het adviesbureau XTNT een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de gemeente. Er is toen specifiek onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte bij de 2 plaatselijke supermarkten. Het maximale CROW-kencijfer is minimaal 4,5 parkeerplaats per 100 m2 bvo. Ten tijde van het onderzoek bleek dat er sprake van een parkeervraag van respectievelijk 3,8 en 3,3 tijdens de maatgevende periode.

Een tweetal reformatorische kerken heeft in het verleden een eigen onderzoek gedaan. Het CROW-kencijfer is tussen 0,1 en 0,2 parkeerplaats per zitplaats. Hierbij kwam de parkeerbehoefte uit op respectievelijk 0,14 en 0,19 per zitplaats. In 2006 is er onderzoek geweest naar parkeerproblemen in een wijk van Kesteren. Er was toen sprake van parkeeroverlast.

Afgezet tegen de huidige minimale kencijfers, waren er in de betreffende straat 6 parkeerplaatsen tekort. Bij de maximale normen waren dit er 16 meer. Gezien de foutgeparkeerde auto's (dubbel geparkeerd, op trottoir) zal de parkeerbehoefte tegen de maximale norm aan gelegen hebben. Er zijn verschillende mogelijke verklaringen voor de verschillen. Zo kan de ene supermarkt meer aantrekkingskracht hebben dan de andere supermarkt en kan de ene kerk weer meer een streekfunctie hebben dan een andere kerk. Ook in 2009 is er in Kesteren een onderzoek geweest. Uit diverse onderzoeken ('s avonds rond ca. 23.00 uur) blijkt dat de parkeerdruk rond de woningen in de betreffende straat meer dan 100% bedraagt. Dit betekent dat er meer auto's (foutief) geparkeerd staan, dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In totaal waren er 63 parkeerplaatsen voor de woningen beschikbaar. Op het moment dat er nu op basis van de huidige inzichten een parkeerbalans voor het gebied gemaakt zou worden, zouden ca. 80 – 90 parkeerplaatsen nodig zijn. Gegeven de foutgeparkeerde auto's komt de huidige norm meer in de richting van de parkeerbehoefte.

Overigens bleek in dit onderzoek dat het van belang is dat er voldoende parkeerplaatsen op een acceptabele loopafstand liggen. Elders in het gebied was de parkeerdruk vrij laag, de afstand tot de woningen met de parkeerproblematiek bleek echter te hoog te zijn. Automobilisten kiezen er dan eerder voor om fout te parkeren dan om enkele honderden meters verder te lopen. In 2009 is er in Kesteren een inventarisatie uitgevoerd onder bewoners van een straat met dure en middeldure woningen. De 36 huishoudens uit de straat hadden gezamenlijk 71 auto's. Reeds geruime tijd weten we dat het aantal auto's toeneemt. De laatste jaren is het aantal personenauto's veel sterker gestegen dan het aantal huishoudens. Het gemiddeld autobezit per huishouden is toegenomen, van 0,82 auto's per huishouden in 1980 tot 0,97 auto's in 2003. Deze sterke toename betekent een extra vraag naar parkeerplaatsen. Het ingezette beleid zal naar verwachting leiden tot een blijvende stijging van het autobezit per huishouden.

Nog meer huishoudens nemen een tweede of zelfs derde auto. Hiervoor bestaan diverse verklaringen. In verband met het Neder-Betuws verkeer- en vervoerplan is in 2010 een internetenquête gehouden, waarbij voor een oordeel over de kwaliteit van de leefomgeving ook gevraagd is naar de ervaren verkeeroverlast. 45% van de respondenten ervaart vrijwel dagelijks verkeeroverlast, waarbij parkeerproblemen (24%) een grote categorie vormen. Dit blijkt ook uit andere onderzoeken (bijvoorbeeld de staat van de gemeente). In het onderzoek 'Staat van de gemeente' (2009), waarden de respondenten zowel de parkeermogelijkheden in de gemeente als in de buurt met een 6,2. Dit ligt iets lager dan het gemiddelde van deelnemende gemeenten met een vergelijkbaar inwoneraantal (6,6 en 6,5)

Artikel 3.4 CBS-onderzoek

Uit de gegevens van het CBS (Gemeente op Maat 2011) blijkt dat Neder-Betuwe behoort tot de gemeenten met de grootste huishoudensgrootte (gemiddeld 2,8 of meer personen per huishouden, in Gelderland is het gemiddelde 2,30 en in Nederland 2,22).

Het aantal inwoners dat woont in een weinig stedelijk gebied bedraagt 2.990 en het aantal inwoners voor een niet stedelijk gebied bedraagt 19.430. In zijn geheel genomen kan Neder-Betuwe dus als niet stedelijk gebied beschouwd worden. Het aandeel 20-64 jarigen ligt in Neder-Betuwe met 76,4% hoger dan in de rest van Gelderland (66,8%) en Nederland (64)%. De gemiddelde woningwaarde ligt op € 265.000. Dit ligt hoger dan het gemiddelde in Gelderland € 261.000 en het gemiddelde in Nederland (€ 243.000). Het gemiddeld besteedbaar inkomen ligt met gemiddeld een inkomen van € 37.800 per huishouden/jaar iets hoger dan het landelijk en Gelders gemiddelde. De inwoners van Neder-Betuwe bezitten in totaal 10.885 personenauto, daarnaast zijn er nog 2.330 bedrijfswagens geregistreerd.

Het autobezit per 1000 inwoners ligt hoger dan het Gelderse gemiddelde en het landelijk gemiddelde. Het CBS geeft de volgende gegevens qua motorvoertuigen per gebied (voormalige gemeenten). Het is van belang om hierbij in ogenschouw te nemen dat het gaat om het totaal gemiddelde van het aantal huishoudens in een bepaald gebied. In een bejaardentehuis bijvoorbeeld, bevindt zich ook een groot aantal huishoudens.

Wijk- en buurtindeling		Motorvoertuigen					Oppervlakte		
code	naam	personenauto's			bedrijfs- motor-voertuigen		totaal	land	water
		aantal	per huis- houden	per km ²	aantal	aantal			
1740	Neder-Betuwe	10 885	1,4	179	2 330	855	6 811	6 066	745
174000	Wijk 00 Kesteren	4 910	1,3	299	985	350	1 704	1 640	64
17400000	Kesteren	2 005	1,3	1 246	235	145	161	161	-
17400001	Opheusden	2 180	1,2	1 006	405	115	221	217	4
17400006	Verspreide huizen Lede en Oudewaard	115	1,2	56	30	20	209	208	1
17400007	Verspreide huizen Kesteren	260	1,8	75	155	40	364	347	17
17400008	Verspreide huizen Opheusden	285	1,7	64	140	25	479	440	39
17400009	Verspreide huizen poldergebied	60	x	x	20	5	270	267	3
174001	Wijk 01 Echteld	3 420	1,4	125	775	290	3 178	2 727	451
17400100	Ochten	1 795	1,2	1 352	145	140	136	133	3
17400101	Echteld	290	1,4	737	30	25	39	39	-
17400102	IJzendoorn	370	1,4	552	60	50	69	67	2
17400103	Pottensestraat en Groenestraat e.o.	75	1,4	278	10	10	27	27	0
17400106	Verspreide huizen Echteld-Waalbandijk	30	x	x	15	5	150	147	2
17400107	Verspreide huizen Echteld	275	1,5	26	90	15	1 194	1 062	132
17400108	Verspreide huizen IJzendoorn	110	1,6	28	60	5	547	405	141
17400109	Verspreide huizen Ochten	480	2,5	57	360	40	1 016	847	169
174002	Wijk 02 Dodewaard	2 535	1,5	149	545	210	1 929	1 699	230
17400200	Kom Dodewaard met Hien	1 675	1,3	902	240	165	186	186	1
17400201	Kom Wely	90	1,4	431	35	5	21	21	-
17400208	Verspreide huizen Dodewaard-Oost en Wely	135	1,1	17	40	15	952	798	154
17400209	Verspreide huizen Dodewaard-West	635	x	x	235	25	769	694	75

Tabel 3.1. Motorvoertuigen en oppervlakte (CBS, 2010)

Al met al kan geconcludeerd worden uit de CBS-gegevens dat er redelijkerwijs vanuit gegaan mag worden dat er in Neder-Betuwe een grotere parkeervraag is dan in veel andere delen van Gelderland en Nederland. Dit betekent dat – als er sprake is van een minimum en maximumnorm, het meer in de rede ligt om te kiezen voor een hogere norm.

Hoofdstuk 4 Visie parkeernormering

Artikel 4.1 Algemene beleidsuitgangspunten

- Aspecten

Als uitgangspunt hierbij geldt dat de vernieuwde parkeernormen moeten bijdragen aan de volgende aspecten:

- Bereikbaarheid: een goede verkeersafwikkeling, ter bevordering van het economisch functioneren van Neder-Betuwe en de bereikbaarheid van woningen in Neder-Betuwe.
- Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit: voorkomen van overlast in woongebieden, kwetsbare gebieden, aantasting openbare ruimte en waarborgen van de stedenbouwkundige kwaliteit.
- Verkeersveiligheid: voorkomen van parkeeroverlast die gevaarlijke situaties kan opleveren.
- Gebruiksvriendelijkheid: de parkeernormenregeling moet voor iedereen logisch en duidelijk zijn.
- Afdwingbaarheid: de parkeernormen moeten juridisch kunnen worden afgedwongen
- Rechtvaardigheid: vanuit rechtvaardigheidsoogpunt is het oneerlijk om ontwikkelende partijen met weinig grond 'gratis' te laten parkeren in de openbare ruimte, terwijl andere initiatiefnemers soms fors moeten investeren in het realiseren van parkeerplaatsen.

• Basisvisie parkeernormen
De gemeente heeft bij het opstellen van parkeerbeleid altijd de keus tussen vraagvolgend en sturend beleid. In het eerste geval gaat het erom de parkeervraag daar waar nodig te faciliteren, in het tweede geval om niet-noodzakelijk autoverkeer te beperken. Deze keuze heeft consequenties voor het omgaan met parkeernormen. Vraagvolgend beleid gaat veelal uit van ruimere parkeernormen dan sturend beleid. Met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn. In deze notitie wordt uitgegaan van een vraagvolgend beleid. In een plattelandsgemeente als Neder-Betuwe is veelal sprake van een minimaal aanbod van openbaar vervoer, zeker in de avonduren. Dit betekent dat het openbaar vervoer voor veel inwoners op dit moment nog geen serieus alternatief vormt.

Artikel 4.2 CROW-richtlijnen

Voor de parkeernormen en de daarbij behorende rekensystematiek in de gemeente Neder-Betuwe wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de CROW-richtlijnen. Tot voor kort waren deze opgenomen, in CROW-publicatie 182. Deze is echter niet actueel meer.

De CROW-parkeerkencijfers en de CROW-kencijfers verkeersgeneratie zijn namelijk per 27 juli 2012 geactualiseerd en vanaf deze datum online beschikbaar via ASVV-online (website CROW). De kencijfers verkeersgeneratie zijn tegelijkertijd afgestemd met de parkeerkencijfers. In december 2012 is de CROW-

publicatie ASVV2012 ook op papier verschenen. Hierin zijn de nieuwe kencijfers parkeren en verkeersgeneratie eveneens opgenomen.

De keuze voor het gebruik van de CROW-kencijfers en systematiek heeft onder meer de volgende redenen:

- de CROW-richtlijn wordt breed gedragen, niet alleen door veel gemeenten, maar ook door veel projectontwikkelaars;
- de parkeerkencijfers van het CROW zijn aan de praktijk verleend en geven daarmee een reële inschatting geven van de parkeervraag;
- er zijn geen andere en betere kencijfers beschikbaar;
- de parkeerkencijfers sluiten sinds de bovengenoemde actualisatie aan op de cijfers voor verkeersgeneratie; daarmee worden in (planologische) procedures voor zowel het parkeren als de verkeersgeneratie de zelfde uitgangspunten/cijfers gehanteerd.

Artikel 4.3 Concrete uitgangspunten

• Mogelijkheid is leidend

Parkeernormen zijn een benadering van de werkelijkheid. Het is zeer denkbaar dat een bepaalde ontwikkeling beduidend minder parkeerruimte vraagt, dan op basis van de normen bepaald wordt. Dat kan bijvoorbeeld duidelijk zichtbaar worden bij een bepaalde uitbreiding: er is dan immers vergelijkingsmateriaal. Het is begrijpelijk als dit tot onbegrip en weerstand leidt van een ontwikkelende partij. Het is echter wel een gegeven dat er enorme fluctuaties kunnen zijn in het gebruik van een bepaalde voorziening. Het is een gegeven dat bepaalde winkels in één keer veel meer klanten gaan trekken als er een nieuwe eigenaar komt, of dat er een totaal nieuwe winkeltype in het pand komt. Vandaar dat de ruimtelijke mogelijkheid (functie) leidend is en niet het praktische gebruik op dat moment. Voorbeeld Een winkel in modelvliegtuigen heeft een beperkte klantenkring en verkoopt bovendien veel via internet. Vanwege opslagproblemen moet de zaak uitgebreid worden met 200 m². Dit leidt tot een verplichte toename van 6 parkeerplaatsen. De winkelier protesteert: de winkel trekt immers zelden meer dan 1 klant tegelijk, bovendien is de uitbreiding puur voor opslag.

Al morrend realiseert de winkelier toch de parkeerplaatsen. Na 1 jaar besluit hij om meerdere redenen om de zaak toch elders in het land voort te zetten (voor zijn klantenkring en omzet maakt dit niets uit). Het winkelpand wordt opgekocht door een landelijke succesformule. Zonder enige juridische procedure kan de nieuwe winkel formule van start in het pand. Vanaf de eerste dag is het inderdaad een succes: ieder uur weten veel klanten de weg naar de winkel te vinden. Dankzij de 6 extra parkeerplaatsen, blijven de parkeerproblemen beperkt. • Eigen verantwoordelijkheid

Elke initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, kantoor, bedrijf) is zelf verantwoordelijk voor het realiseren van z'n eigen parkeeroplossing. Dit betekent ook dat alle kosten voor rekening van de ontwikkelende partij komen. Dit geldt ook voor de kosten van voorbereidende parkeeronderzoeken. • Parkeren op eigen terrein

Een nieuw initiatief tot bouwen (verbouw, nieuwbouw, nieuwe functie etc.) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent in principe dat de oplossing van de parkeerbehoefte op eigen terrein moet plaatsvinden.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte (zoals groenvoorzieningen, kindvriendelijke straten) en de leefbaarheid van de kernen te handhaven is het belangrijk dat er zo weinig mogelijk (langs)parkeerplaatsen in de openbare ruimte op straatniveau worden gerealiseerd. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte in beginsel niet toegestaan.

Hiervoor geldt wel een vrijstellingsmogelijkheid. Deze komt in hoofdstuk 6 van deze Nota Parkeernormen aan de orde. • Gebiedsontwikkeling

In een aantal gevallen is er sprake van een totale gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken of de herinrichting van dorpscentra. In dergelijke situaties kan het mogelijk zijn dat ook de openbare ruimte onderdeel is van de plannen. Het is mogelijk dat in dergelijke situaties een acceptabele parkeerbalans opgesteld wordt voor het totale gebied, inclusief de openbare ruimte. Mogelijk worden er dan minder parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd, maar wordt dit door de ontwikkelaar gecompenseerd in de openbare ruimte van het te (her)ontwikkelen gebied. Dit is alleen mogelijk als er sprake is van een nieuw bestemmingsplan (en stedenbouwkundig) plan voor het gebied. De parkeernormen en berekeningssystematiek blijven uiteraard wel van kracht. • Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen

De gemeente houdt rekening met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Onder meervoudig gebruik wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Wordt er bijvoorbeeld een scholencomplex gerealiseerd, dan kunnen de parkeerplaatsen die overdag nodig zijn voor de onderwijsvoorzieningen, 's avonds weer prima gebruikt worden door bewoners. Meervoudig gebruik wordt berekend op basis van aanwezigheidspercentages (zie verder de tabel in hoofdstuk 5). • Duidelijkheid door eenduidige norm

Hoewel parkeerkencijfers een range (minimum – maximum) behelzen, wordt uitgegaan van een vaste norm. Dit schept duidelijkheid en voorkomt onnodige discussies en onderhandelingen. De ervaring

wijst bovendien ook uit dat er veelal eerder sprake is van een tekort dan een overschot aan parkeerplaatsen. In bijlage 1 zijn de parkeernormen van de gemeente Neder-Betuwe opgenomen.

Artikel 4.4 CBS-typering Neder-Betuwe

• Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook op de hoogte van de te hanteren parkeernormen. Stedelijkheidsgraad houdt in: het aantal adressen per vierkante kilometer.

In paragraaf 3.4 is aangegeven dat Neder-Betuwe beschouwd moet worden als een niet-stedelijke gemeente.

• Stedelijke zone

De vraag naar parkeerplaatsen wordt daarnaast bepaald door de locatie van de functie binnen een gemeente. Studies geven aan dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan diezelfde functies elders in de bebouwde kom. Door de effecten van andere vervoerswijzen (zoals openbaar vervoer) in centra komen niet alle gebruikers per definitie met de auto. Gebieden buiten het centrum kennen vaak minder openbaar vervoervoorzieningen, waardoor het autogebruik in deze gebieden hoger ligt. Daarom maakt CROW onderscheid tussen:

• centrum

• schil/overloopgebied

• rest bebouwde kom De voorzieningen voor het openbaar vervoer in Neder-Betuwe zijn in het algemeen beperkt. Vandaar dat geheel Neder-Betuwe ook beschouwd wordt als 'rest bebouwde kom'.

Hoofdstuk 5 Werkwijze parkeerbalans

Artikel 5.1 Stappenplan

De toetsing van een plan op parkeernormen kan volgens een vast stappenplan worden uitgevoerd. Het betreft hier een stappenplan, dat grotendeels ontleend is aan de CROW-publicatie 182. Het volgen van de landelijk veel gebruikte systematiek van het CROW maakt dat de berekening voor hen die zich bezighouden met planontwikkelingen helder is. De methode is als volgt. Het opstellen van een parkeerbalans verloopt via de volgende stappen (verder uitgewerkt in deelstappen):

1. bepalen parkeerbehoefte;
2. bepalen parkeeraanbod;
3. bepalen (on)balans;
4. onderzoek vrijstellingsmogelijkheden (indien nodig, zie hoofdstuk 6).

Artikel 5.2 Bepalen parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte is de vraag naar het aantal parkeerplaatsen dat een bepaalde functie met een bepaalde omvang heeft. Deze parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van een aantal deelstappen:

• Bepalen functie

• Bepalen oppervlakte/aantal per functie

• Vermenigvuldiging oppervlakte/aantallen met parkeernorm

• Vermenigvuldig met aanwezigheidspercentages per functie en maatgevende periode • Bepalen functie Allereerst dienen de functies binnen een plan bepaald te worden. Voor een groot aantal functies is een parkeernorm bepaald. Indien de geboden functie niet past binnen één van deze functies zal maatwerk geleverd moeten worden. Juist in een dergelijk geval zal goed getoetst moeten worden of dit maatwerk juridisch houdbaar zal zijn. Voorbeeld

Er is geen CROW-kencijfer voor recreatie- en of vakantieparken. Er is daarom ook geen parkeernorm ontleend voor deze functie. Uit eigen onderzoek blijkt dat een acceptabele parkeernorm ca. 1,5 per chalet/recreatiewoning is. De gemeente past deze norm vervolgens toe (deze is nu ook opgenomen in deze notitie).

Hiermee dienen de benodigde aantallen of oppervlaktes (al naar gelang de norm voorschrijft) die invloed hebben op de parkeerbehoefte bepaald te worden.

• Bepaal oppervlakte/aantal per functie

Het is van belang om goed in beeld te brengen wat de exacte oppervlakte of het aantal eenheden is per functie dat ontwikkeld wordt. Dit is nodig omdat deze maat in een volgende stap vermenigvuldigd wordt met een parkeernorm. Het bepalen van de oppervlakte/eenheid is per situatie maatwerk. Daarbij wordt ook een verschil gemaakt tussen oude en nieuwe situaties. Bij de beoordeling van een aanvraag om een vergunning als bedoeld in artikel 2.1., eerste lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voorzien wordt bij de vraag of voorzien wordt in voldoende parkeermogelijkheden alleen rekening gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de realisering van het bouwplan. De bestaande bebouwing die gehandhaafd blijft en geen functiewijziging ondergaat, wordt daarom niet meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte. (Het gaat daarbij uiteraard wel uitsluitend om bestaande permanente legale bouwwerken). Hiermee wordt voorkomen dat het qua parkeereis onaantrekkelijk wordt om met (uitbreidings)plannen te komen.

De verplichting tot uitbreiding van het aantal bestaande parkeerplaatsen was immers ook niet aan de orde geweest als er geen sprake was van uitbreidingsplannen. Een tuincentrum wil het bestaande

oppervlak van 3000 m² uitbreiden met 1500 m². Bij zo'n voorziening wordt gewerkt met een parkeernorm van 2,7 parkeerplaats per 100 m². Het tuincentrum beschikt in de huidige situatie over 40 parkeerplaatsen.

De betreffende gemeente eist bij het bouwplan een totaal aantal van 112 parkeerplaatsen (4500 x 2,5 x 0,01) voor het nieuwe tuincentrum.

Hier lijkt een parkeereis van 41 extra plaatsen rechtvaardiger (alleen voor de uitbreiding, 1500 x 2,7 x 0,01). Het totaal aantal parkeerplaatsen komt dan op 81. Overigens moet in zo'n geval de planontwikkelaar wel bewijzen (bijvoorbeeld met een parkeeronderzoek) dat de extra parkeerplaatsen die er komen ook daadwerkelijke nieuwe parkeerplaatsen zijn. Het kunnen uiteraard geen parkeerplaatsen zijn die nu ook al feitelijk gebruikt worden als parkeerplaatsen. Er moet dus duidelijk en overtuigend aangetoond worden waar het parkeren ten behoeve van de huidige parkeervraag plaatsvindt. Op het moment dat er sprake is van totale nieuwbouw (dus ook sloop van bestaande bebouwing) en er sprake is van een functiewijziging of een wijziging in het gebruik wordt wel uitgegaan van een nieuwe parkeernorm voor de totale nieuwbouw. Er is immers sprake van een compleet andere ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij past ook een toekomstvaste parkeeroplossing. Er kan sprake zijn van totale nieuwbouw op een bestaande locatie, waarbij ook de functie niet wijzigt. Hierbij moet sprake zijn van dezelfde functie én hetzelfde gebruik (bijv. een dorpshuis blijft ook een dorpshuis). In dat geval wordt het volume van de bestaande bebouwing die gesloopt (en teruggebouwd wordt), niet meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte (het gaat daarbij uiteraard wel uitsluitend om permanente legale bouwwerken die gesloopt worden). Wel geldt dan de voorwaarde dat de parkeersituatie in de openbare ruimte moet verbeteren ten opzichte van de bestaande situatie. De ontwikkelende partij /initiatiefnemer dient hiervoor een overtuigend verbeterplan in te dienen. Voor het extra volume geldt uiteraard wel de volledige parkeernorm. Op het moment dat er nieuwe woningen in de plaats van bestaande woningen gerealiseerd worden, wordt altijd uitgegaan van een nieuwe parkeernorm voor de totale nieuwbouw. Indien het aantal bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein vermindert als gevolg van een bouwontwikkeling (en op eigen terrein ook bij bestaande bebouwing de parkeernorm niet gehaald wordt), dienen deze onbenutte parkeerplaatsen fysiek gecompenseerd te worden. • Vermenigvuldiging oppervlakte/aantallen met parkeernorm

De aantallen en/of oppervlaktes per functie dienen met de daarbij horende parkeernorm vermenigvuldigd te worden. De normen en de daarbij behorende uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage 1. Deze bijlage wordt opnieuw herzien indien het CROW nieuwe kencijfers hanteert. • Vermenigvuldigd met aanwezigheidspercentages per functie en maatgevende periode

De parkeervraag van functies wordt bepaald door de parkeernormen, zoals weergegeven in bijlage 1. Wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen worden aanwezigheidspercentages toegepast.

Deze percentages zijn door het CROW opgesteld om een optimaal aantal parkeerplaatsen bij meerdere ruimtelijke functies te waarborgen (gecombineerd gebruik van de Parkeervoorzieningen). Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar diverse perioden in de week. Bij bouwplannen dient rekening gehouden te worden met de onderstaande aanwezigheidspercentages. De parkeerbehoefte wordt daarbij gebaseerd op de maatgevende periode, zoals verwoord in tabel 5.1.

Deze tabel blijft overigens een hulpmiddel. Op het moment dat een ontwikkelaar gemotiveerd kan aangeven dat de maatgevende periode op een ander dagdeel plaatsvindt, kan besloten worden om dat als uitgangspunt te nemen.

hoofdfunctie	werkdag overdag	werkdag middag	weekdag avond/ nacht	koop- avond	zaterdag- middag	zondag- middag	zondag- middag
woningen	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel	30	70	20	70	100	0	0
kantoren	100	100	5	10	5	0	0
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
dag- onderwijs	100	100	0	0	0	0	0
avond- onderwijs	0	0	100	100	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
museum	20	45	0	0	100	0	90
restaurant	30	40	90	95	70	100	40
café	30	40	90	85	75	100	45
bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
sport	30	50	100	100	100	90	85

Tabel 5.1. Aanwezigheidspercentages

Dit leidt uiteindelijk tot een bepaalde parkeerbehoefte. Voor het maken van een parkeerbalans wordt deze behoefte afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit.

Artikel 5.3 Bepaal de parkeercapaciteit

De parkeercapaciteit betreft het aantal parkeerplaatsen dat er feitelijk beschikbaar is voor een bepaalde functie in een bepaald gebied.

Deze parkeerbehoefte wordt eveneens bepaald aan de hand van een aantal deelstappen: 1. Bepaal het gebied waarbinnen de parkeercapaciteit gezocht kan worden

2. Tel alle parkeerplaatsen in het plan.

3. Kwalificeer de getelde parkeerplaatsen en pas de parkeercapaciteit hierop aan:

- er is een onderscheid tussen privéparkeerplaatsen en openbare parkeerplaatsen.
- bij bepaalde typen parkeerplaatsen (opritten, garages e.d.) gelden afwijkende normen.

4. Laat alle informele parkeerruimte (d.w.z. ruimte waar een auto zou kunnen staan, maar die niet als parkeerplaats bedoeld cq. Aangegeven is) buiten beschouwing.

• Bepaal het gebied waarbinnen de parkeercapaciteit gezocht kan worden

Parkeerplaatsen dienen op een acceptabele loopafstand van een bepaalde voorziening te liggen. Het is een kenmerk van automobilisten dat zij in het algemeen zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming willen parkeren. Hoe verder beschikbare parkeerplaatsen van deze eindbestemming afliggen, hoe groter de kans dat er fout geparkeerd wordt en er parkeeroverlast ontstaat. De acceptatie van een loopafstand wordt onder meer bepaald door de motieven om te parkeren, de aantrekkelijkheid van de looproute, de parkeerordening (en prijsstelling) en de concurrentiekracht van alternatieven. Dit levert vuistregels op voor acceptabele (maximale) loopafstanden, zoals opgenomen in tabel 5.2.

hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter
winkelen	200 meter
werken	200 - 500 meter
ontspanning	100 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter
religie (kerken)	200 meter

Tabel 5.2. acceptabele loopafstanden

Het exact bepalen van de loopafstand is maatwerk. Op basis van verkeerskundige studies (veelal CROW-publicaties) en de (verkeers)situatie ter plaatse zal gemotiveerd een acceptabele loopafstand aangegeven worden. Ook bij het ontwikkelen van nieuwe wijken is het van belang om logische deelgebieden (bij-

voorbeeld per straat) te onderscheiden. Dit is nodig om te voorkomen dat de totale parkeerbalans van een complete wijk kloppend is, maar op straatniveau er sprake kan zijn van een forse onbalans. • Tellen parkeerplaatsen

Binnen het gebied kan het aantal beschikbare parkeerplaatsen geteld worden. Deze moeten voldoen aan een aantal voorwaarden minimale voorwaarden qua afmetingen. De waardering die aan een parkeerplaats gegeven wordt, hangt ook af van het type parkeerplaatsen. • Maatvoering parkeervakken Of een parkeerplaats daadwerkelijk ook gebruikt gaat worden, hangt ook af van de mate waarin deze goed in – en uit te rijden en te bereiken is. Vandaar dat de parkeerplaatsen die in een parkeerbalans geteld worden, moeten voldoen aan de gangbare afmetingen (parkeerplaats en parkeeweg), zoals die ook in het ASVV 2012 benoemd worden.

Verder is van belang dat de parkeervakken ook goed te bereiken zijn. Dit kan bij twijfel beoordeeld worden met behulp van een rijcurveprogramma. • Mogelijkheden parkeren eigen terrein

Het is van belang om bij de bepaling van het parkeeraanbod rekening te houden met de mogelijkheden voor ‘parkeren op eigen terrein’. Dit heeft mede te maken met de mogelijkheden voor gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein, hoe minder mogelijkheden voor gecombineerd gebruik. Het CROW geeft aan dat de mate waarin het parkeren op eigen terrein wordt meeberekend in het benodigde parkeeraanbod een beleidsmatige keuze is.

‘Parkeren op eigen terrein’ kan slecht beperkt mee worden genomen in het benodigde parkeeraanbod, omdat vaak niet juridisch is vastgelegd (bestemd) dat mensen die ruimte ook daadwerkelijk als parkeerruimte moeten gebruiken. Vaak hebben zij juridisch nog de mogelijkheid om bijvoorbeeld de oprit bij de tuin te betrekken.

Ervaring leert dat ‘parkeren op eigen terrein’ in de bestaande woongebieden vaak niet als zodanig wordt gebruikt. Tabel 5.3. dient hierbij als leidraad. Een garage bij een grondgebonden woning met een oprit telt per definitie niet mee als parkeerplaats. In de praktijk blijkt deze ruimte zeer beperkt gebruikt te worden voor het stallen van de auto. Opritten worden vaak ook slechts door 1 auto gebruikt als het niet mogelijk is om twee auto’s onafhankelijk van elkaar op de oprit te stallen (dus als de ene auto kan worden verplaatst zonder de andere te moeten verplaatsen).

parkeerruimte	theoretisch aantal	te rekenen aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
lange oprit zonder garage of carport	2	1	oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed

Tabel 5.3a. Te rekenen aantallen parkeren op eigen terrein

parkeerruimte	theoretisch aantal	te rekenen aantal	opmerking
dubbele oprit zonder garage of carport	2	1,7	oprit minimaal 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,2	garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
garage met enkele oprit,	2	1	oprit minimaal 5 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 4,5 meter breed

Tabel 5.3b. Te rekenen aantallen parkeren op eigen terrein

• Openbaar toegankelijk of niet

Bij het berekenen van de parkeercapaciteit in een gebied moet onderscheid gemaakt worden tussen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen en privéparkeerplaatsen. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet in principe altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gefaciliteerd worden. Dit betekent dus, dat bij een woonwijk met dure woningen er altijd ca. 0,3 parkeerplaats per woning in openbaar gebied gevonden moet worden. • Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij publieke voorzieningen, zoals bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn. Deze moeten zo dicht mogelijk bij het gebouw liggen, indien mogelijk binnen 50 meter en anders maximaal op 100 meter.

Voorts dient op een openbaar parkeerterrein 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats per 50 openbare parkeerplaatsen aanwezig te zijn.

Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bij voorkeur ten minste 3,5 meter breed om de gebruiker in staat te stellen een rolstoel naast de auto te kunnen gebruiken. • File-opstelling

In situaties dat er gelijktijdig aangekomen en vertrokken wordt (bijvoorbeeld bij kerken), is het mogelijk om te parkeren in file-opstelling. Dit vergroot de parkeercapaciteit per m2 en voorkomt daarmee ook

ongewenste verstening. Minimale maten per parkeervak zijn dan 2,50 m (breedte) en 5 meter (lengte). Voor de berekening van het aantal parkeervakken geldt altijd dat andere wet- en regelgeving de betreffende parkeerplaatsen ook moeten toestaan. Zo kan het zijn dat de brandweer eisen stelt aan vluchtwegen, zodat niet alle beschikbare ruimte gebruikt kan worden als parkeerplaats. Ook moet uiteraard rekening gehouden worden met de planologische mogelijkheden. • Verdwijnen bestaande parkeerplaatsen Op het moment dat nieuwe parkeerplaatsen (op eigen terrein of in de openbare ruimte) ten koste gaan van de bestaande parkeermogelijkheden, moeten deze parkeerplaatsen gecompenseerd worden. Dit dienen openbare parkeerplaatsen te zijn als deze parkeerplaatsen zich in de openbare ruimte bevonden. Als aangetoond kan worden dat de betreffende parkeerplaatsen altijd al voor deze voorziening gebruikt werden, kan dit ook op eigen terrein gecompenseerd worden. Voorbeeld Een bedrijf gaat uitbreiden en realiseert voor deze uitbreiding een parkeerplaats (10 auto's) op eigen terrein. Om dit terrein te ontsluiten is een uitrit op de openbare weg nodig. Dit gaat ten koste van 2 openbare parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen dienen in de openbare ruimte gecompenseerd te worden.

Normaliter parkeert alleen het personeel van het bedrijf op deze parkeerplaatsen op de openbare weg. Dit wordt op aannemelijke wijze (eenvoudig parkeeronderzoek) aangetoond. De 2 vervallen parkeerplaatsen kunnen dan op eigen terrein gerealiseerd worden: er komen nu 12 parkeerplaatsen.

Artikel 5.4 Bepalen onbalans

Als laatste stap wordt de parkeerbehoefte geconfronteerd met de parkeercapaciteit. Er kunnen zich dan 3 situaties voordoen:

1. de parkeerbehoefte is kleiner dan de parkeercapaciteit;
2. de parkeerbehoefte is gelijk aan de parkeercapaciteit;
3. de parkeerbehoefte is groter dan de parkeercapaciteit.

De (on)balans en de wijze hoe daar mee omgegaan moet worden, komt in het volgende hoofdstuk aan de orde. • Parkeren in balans

Er is sprake van een balans in parkeren als de parkeerbehoefte gelijk is aan de parkeercapaciteit. Dit is qua parkeren een prima situatie. Naar verwachting kan het plan de komende tijd voorzien in de noodzakelijke parkeervraag. • Parkeerbehoefte kleiner dan parkeercapaciteit

Wat het parkeren betreft is sprake van een acceptabele situatie. Er zijn meer parkeerplaatsen beschikbaar dan er in de drukste periode nodig zijn. Bij een onverhoopte stijging van de parkeerbehoefte is er zelfs ruimte om deze extra vraag op te vangen. Het is wel noodzakelijk om te onderzoeken of de extra parkeerplaatsen voor de omliggende infrastructuur geen problemen oplevert. Meer parkeerplaatsen kan immers verkeerskundig gezien een hogere intensiteit betekenen en leiden tot een hogere (subjectieve) verkeersonveiligheid of een verminderde bereikbaarheid. Hierbij moet een verkeerskundige afweging gemaakt worden. Daarnaast is het een ruimtelijke afweging of het wenselijk is dat er een surplus aan parkeerplaatsen is. Indien een surplus ruimtelijk gezien, of om andere redenen, niet wenselijk is (bijv. i.v.m. omliggende infrastructuur), kan dit vanuit deze Nota Parkeernormen nader gemotiveerd worden. Deze ruimtelijke afweging gaat echter buiten het bestek van deze nota. • Parkeerbehoefte is groter dan de parkeercapaciteit.

Er is sprake van een probleemsituatie. Het plan is niet in balans. Dit betekent dat er in de praktijk parkeerproblemen en parkeeroverlast verwacht kan worden als er geen oplossing voor het tekort gevonden wordt. Daarbij is de voorkeursvolgorde:

1. Is extra parkeerruimte op eigen terrein toe te voegen?

Het is mogelijk om bij een tekort aan parkeerplaatsen, nog eens kritisch naar het bouwplan te kijken. Wellicht kunnen er toch nog extra parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, bijvoorbeeld door een andere terreinindeling of door ander creatief gebruik van de ruimte. Uiteraard moet deze oplossing passen binnen de randvoorwaarden van deze nota en ook ruimtelijk gezien aanvaardbaar te zijn.

2. Zijn de ambities van het plan naar beneden bij te stellen?

Een tekort aan parkeerplaatsen kan uiteraard ook altijd opgelost worden als de ontwikkelende partij zijn ambitie bijstelt en aanpast aan de beschikbare parkeerruimte.

3. Zijn er andere (parkeer)mogelijkheden?

Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie door meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, is de inschatting van de financiële consequenties daarvan in veel gevallen het grote knelpunt. Indien hier twijfel over bestaat, dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein onevenredige kosten met zich meebrengt. Het is dan mogelijk dat het college – onder strikte voorwaarden – af kan wijken van de parkeernorm. Dit komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

Hoofdstuk 6 Voorwaarden voor afwijken parkeernormen

Artikel 6.1 Mogelijkheden afwijken

Als er sprake is van een onbalans, kan het college besluiten af te wijken van de parkeernormen. Van de parkeernormen kan geheel of gedeeltelijk worden afgeweken, indien de realisering van het initiatief belangrijker is dan de nadelige gevolgen op het gebied van parkeren en verkeer. Aan het afwijken van de parkeernormen kan een financiële consequentie gekoppeld worden. Aan deze afdracht, de afkoopregeling, wordt in hoofdstuk 7 aandacht besteed. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorwaarden waaronder van de parkeernormen kan worden afgeweken. • Meer parkeerplaatsen dan parkeernorm (overschot)

Het college kan toestemming verlenen om van de parkeernorm af te wijken wanneer de initiatiefnemer meer parkeerplaatsen op eigen terrein wil realiseren dan de parkeernorm voorschrijft. Zoals in een eerder hoofdstuk is aangegeven, moet dit verkeerskundig acceptabel zijn, mag andere wet- en regelgeving hieraan niet in de weg staan en mag het ook ruimtelijk niet tot problemen leiden. • Minder parkeerplaatsen dan parkeernorm (tekort)

Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kan het college in de volgende gevallen afwijken van het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen: a) realisatie in openbare ruimte

De initiatiefnemer realiseert in de openbare ruimte extra parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand (binnen de loopafstand die verkeerskundig gezien passend is bij de functie). De kosten voor het ontwerp en de aanleg van deze parkeerplaatsen zijn voor rekening van de ontwikkelaar. De parkeerplaatsen worden uiteindelijk in opdracht of onder toezicht van de gemeente aangelegd, volgens de normen die gemeente hiervoor hanteert. Uiteraard moet de aanleg van de parkeerplaatsen ook in overeenstemming zijn met het gemeentelijk verkeersbeleid, verkeerskundig acceptabel zijn en ook passen in het bestemmingsplan. b) capaciteit op acceptabele loopafstand

De initiatiefnemer beschikt over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand (binnen de loopafstand die verkeerskundig gezien passend is bij de functie):

- parkeerplaatsen die de initiatiefnemer zelf in de nabijheid op particulier terrein realiseert;
- parkeerplaatsen van derden die worden gehuurd en/of gebruikt, waarbij de initiatiefnemer dient aan te tonen (door middel van contracten) dat deze parkeerplaatsen tenminste voor onbepaalde tijd onbeperkt, zonder wederopzegging, voor zijn functie beschikbaar zijn. Indien deze contracten onverhoopt wordt beëindigd, dan ontstaat een nieuwe situatie waardoor niet langer aan de parkeernormen is voldaan; in geval parkeerplaatsen worden gerealiseerd op grond die in eigendom is van een ander, zal de gemeente met de initiatiefnemer een aanvullende afspraak maken inhoudende dat gemeente en initiatiefnemer met elkaar in gesprek gaan over de als dan ontstane situatie en over een oplossing. Een oplossing kan bestaan uit het elders alsnog realiseren van de verloren gegane parkeerplaatsen of uit het alsnog doen van een bijdrage aan het parkeerfonds. Om dit te borgen is het noodzakelijk dat de gemeente de contracten meeondertekent en dient in het contract te worden vermeld dat bij beëindiging van het contract, mededeling van de beëindiging aan de gemeente vereist is. c) opvangen in bestaand openbaar aanbod

Parkeerplaatsen kunnen worden opgevangen in het openbaar aanbod. Vereist is dat middels een parkeerdrukmeting aangetoond dient te worden of er binnen een acceptabele loopafstand, passend bij de functie van de ontwikkeling, voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn (de parkeerdruk mag inclusief het tekort van de initiatiefnemer niet boven de 80% bezettingsgraad komen). De bovenvermelde parkeerdrukmeting wordt gehouden op het moment dat de bezettingsgraad van de te realiseren functie het hoogst is. Bijvoorbeeld in het geval dat het bouwplan voorziet in de realisatie van een woning wordt het onderzoek in de nachtelijke uren verricht (bewonersparkeren) en bij de realisatie van een winkel in de dagsituatie tijdens een piekmoment (winkelpubliek).

De parkeerdruk moet in dat geval op kosten van de ontwikkelende partij door een extern verkeerskundig adviesbureau aangetoond worden. De verkeerskundig adviseur en diens onderzoeksopzet moeten door de gemeente geaccordeerd worden. d) toekomstige parkeerplaatsen

De gemeente ziet binnen een acceptabele loopafstand mogelijkheden, die tevens planologisch haalbaar zijn, om binnen een termijn van 10 jaar extra parkeerplaatsen aan te leggen.

Artikel 6.2 Financiële bijdrage

Wanneer bij een omgevingsvergunning wordt besloten om minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft te laten realiseren, dan kan het college de initiatiefnemer verplichten een financiële bijdrage in een gemeentelijke parkeervoorziening te storten. Op deze wijze wordt bereikt dat iedereen geconfronteerd wordt met de kosten die gemoed zijn met de aanleg van parkeergelegenheid. Men moet of op eigen terrein voorzieningen treffen, óf als dit niet mogelijk is, een bijdrage storten in een Parkeervoorziening. Het bedrag wordt bepaald door het verschil tussen het aantal parkeerplaatsen dat conform de parkeernorm gerealiseerd zou moeten worden en het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd. Deze storting dient als compensatie voor het afwentelen van het eigen parkeervraagstuk op het openbare parkeeraanbod. Dit is nader uitgewerkt in hoofdstuk 7.

Wanneer de aanvrager niet bereid is een bijdrage in de parkeervoorziening te storten, wordt niet voorzien in een andere wijze van realisatie van parkeerruimte. Het college besluit dan om niet af te wijken van de parkeernorm en de omgevingsvergunning wordt geweigerd. In het geval sprake is van een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening, waarvoor volgens de Grondexploitatiewet een plicht bestaat een exploitatieplan op te stellen, wordt de systematiek van het kostenverhaal op grond van de grondexploitatiewet gevolgd. Dit houdt in dat de locatie van de benodigde parkeergelegenheid aan het exploitatieplangebied wordt toegerekend. Als de gemeente in zo'n geval kosten maakt of moet maken voor de aanleg van parkeergelegenheid worden deze door de gemeente verhaald op de exploitant. De afspraken daarover worden in beginsel vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst (zgn. anterieure overeenkomst) of zo nodig in een publiekrechtelijk Exploitatieplan. De parkeernota van de gemeente Neder-Betuwe is hierbij richtinggevend.

Hoofdstuk 7 Afkoopregeling

Artikel 7.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat het college – als afgeweken wordt van de parkeernormen – de initiatiefnemer kan verplichten een financiële bijdrage in een gemeentelijke parkeervoorziening te storten. In dit hoofdstuk wordt deze mogelijkheid verder uitgewerkt.

Artikel 7.2 Wanneer afkoopregeling?

De afkoopregeling is aan de orde bij:

1. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, waarbij de extra parkeervraag kan worden opgevangen op bestaande openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (op acceptabele loopafstand) van het plan. Deze storting dient als compensatie voor de extra belasting van de openbare parkeergelegenheden.
2. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein waarbij de extra parkeerplaatsen op termijn door de gemeente worden aangelegd binnen acceptabele afstand van het plan. De storting dient overeen te komen met de werkelijke investeringskosten van een parkeerplaats.

Artikel 7.3 Tarieven voor de stortingen

In tabel 7.1 zijn de tarieven voor de stortingen in de gemeentelijke Parkeervoorziening opgenomen. De tarieven kunnen jaarlijks worden geïndexeerd. De hoogte van de storting is onafhankelijk van de soort ontwikkeling.

situatie	storting afkoopregeling
realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting, maar gebruik van restcapaciteit langs de openbare weg is mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeerruimte)	€ 15.000,- per parkeerplaats
realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving onvoldoende parkeerruimte)	

Tabel 7.1. Tarieven voor stortingen in de Parkeervoorziening

De hoogte van het te storten bedrag bij realisatie van minder parkeerplaatsen dan de parkeerplaatsverplichting voorschrijft, is afgeleid van de reële aanleg- of stichtingskosten (inclusief de kosten voor grondverwerving). Zie hiervoor tabel 4.2. Een voordeel van een tarief overeenkomstig de reële aanleg- of stichtingskosten is dat met de gelden uit de afkoopregeling daadwerkelijk parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Een mogelijk nadeel is dat de tarieven hoger kunnen zijn dan in omliggende gemeenten, waardoor er eventueel een nadelige concurrentiepositie ontstaat of ruimtelijke ontwikkelingen binnen het bestaande bebouwde gebied bemoeilijkt worden. Een lager tarief betekent weliswaar dat deze nadelen (gedeeltelijk) worden opgeheven, maar de kans bestaat dan dat ondernemers eerder (in)direct zullen kiezen voor een storting in de Parkeervoorziening in plaats van voor de realisatie van parkeerplaatsen.

De parkeerplaatsen die in het kader van de Parkeervoorziening worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk.

parkeerkencijfers VNG- WOZ-datacenter	stichtingskosten incl. grondaankoop (€)	kosten/p-plaats (23m ² /p-plaats)	exploitatiekosten
	prijsspeil 1-01-2005	(€)	
parkeerterreinen	700	16.100	zie navolgende opmerking
parkeergarages	1.100	25.300	zie navolgende opmerking
parkeerkelders	1.500	34.500	zie navolgende opmerking

Tabel 7.2. Kosten parkeervoorzieningen

In bovenstaande kosten is niet inbegrepen de kosten voor aanpassing van de infrastructuur, aanleg van retentie, exploitatiekosten beheer en onderhoud. Daaronder vallen naast kosten voor onderhoud, reiniging, energiekosten ook de loonkosten voor een beheerder. Ook niet inbegrepen zijn de afschrijftermijnen van de voorziening. Bovenstaande kengetallen gaan van een normale situatie uit. Speciale voorzieningen zoals zware funderingen, damwanden en diepwandconstructies zijn niet inbegrepen.

Artikel 7.4 Parkeervereenkomst

Ten behoeve van de afkoopregeling wordt een parkeervereenkomst opgesteld. De parkeerplaatsverplichting, het aantal aan te leggen parkeerplaatsen en het afwijkingsbesluit worden vastgelegd in een parkeervereenkomst, evenals de hoogte van de storting en de verplichting voor de gemeente Neder-Betuwe.

De verplichting voor de gemeente Neder-Betuwe houdt in dat zij binnen een periode van 10 jaar en binnen een acceptabele loopafstand van het initiatief dient te voorzien in het aantal parkeerplaatsen dat niet op het eigen terrein gerealiseerd kon worden. Indien de gemeente Neder-Betuwe niet binnen de gestelde periode aan haar verplichting heeft voldaan, volgt restitutie (inclusief interest) van de storting in de gemeentelijke Parkeervoorziening aan de oorspronkelijke betaler.

De regie bij het opstellen van de parkeervereenkomst ligt bij de afdeling Vergunning en Handhaving van de gemeente Neder-Betuwe. De afkoopregeling en de bijbehorende Parkeervoorziening vallen onder de verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder die is belast met parkeren. In bijlage 2 is de Verordening Parkeervoorziening opgenomen, in bijlage 3 en 4 zijn voorbeelden opgenomen van de parkeervereenkomst.

Hoofdstuk 8 Organisatie beleid parkeernormen

Artikel 8.1 Integrale afstemming

Bij het toepassen van de parkeernormen zullen de relevante afdelingen binnen de gemeente nauw moeten samenwerken. Uitgangspunt is een uniforme en effectieve toepassing van de normen zodat de gemeente richting initiatiefnemers een eenduidig en helder kader naar voren kan brengen. Het toepassen van de parkeernormen vraagt dan ook om een integrale benadering. Elke vakafdeling toetst het initiatief op het relevante gemeentelijke beleid en regelgeving. Het grote voordeel van deze manier van werken is de onderlinge afstemming en informatie –uitwisseling tussen de verschillende afdelingen op alle relevante thema's. Bovenal wordt door deze werkwijze een uniforme toetsing gewaarborgd.

Artikel 8.2 Evaluatie en periodieke herziening van de normen en beleidsregels

De uitgangspunten van deze nota dienen iedere vijf jaar onderzocht te worden. Het gaat dan met name om de ontwikkelingen in het autobezit, die de hoogte van de parkeernormen voor woningen grotendeels bepalen. Zolang de parkeernormen blijven aansluiten bij de werkelijke situatie, is er geen herziening noodzakelijk.

Een landelijke herziening van de CROW-parkeerkencijfers kan aanleiding zijn de normen te actualiseren. Nieuwe inzichten bij het gebruik van de parkeernormen kunnen via een aanpassing van de Beleidsregels geregeld worden. Jaarlijks zal door het college worden gezien of de beleidsregels aangepast of aangevuld moeten worden. Twee jaar na de vaststelling van de nota worden de wijzigingen in het beleid geëvalueerd, en dan met name op de beleidsregels en de effecten die deze regels hebben in de dagelijkse praktijk.

Artikel 8.3 Financiële consequenties

De financiële consequenties voor het oplossen van de parkeereis liggen primair bij de aanvrager; deze moet immers de parkeereis op eigen terrein zien op te lossen. Pas wanneer dit niet mogelijk is, zijn er financiële consequenties, zoals de financiële vergoeding aan de gemeente bij een afwijkingsbesluit, en gemeentelijke uitgaven voor de aanleg van plaatsen door de gemeente. Daarnaast is te stellen dat de financiële haalbaarheid van projecten afhankelijk is van meerdere aspecten, waaronder de kosten van het parkeren en allerlei andere kwalitatieve en functionele aspecten. In het verleden is gebleken dat bij een aantal projecten de discussie zich met name toespitste op de op te lossen parkeereis. Het uitgangspunt is dat de parkeereis zoveel mogelijk overeenkomt met de te verwachten parkeerdruk. Dit om te voorkomen dat een toekomstig parkeerprobleem veroorzaakt door een te lage parkeereis een probleem

van de gemeente wordt. Deze in steek zal de (financiële) haalbaarheid van projecten uiteraard verder kunnen bemoeilijken. De consequentie van het voorgestelde uitgangspunt is mogelijk dat andere beleidsdoelen minder haalbaar worden, dan wel er een extra financiële bijdrage nodig is om projecten te kunnen realiseren.

Aldus besloten in de vergadering

Bijlage Bijlagen

Bijlage 1 Parkeernormen

Bijlage 2 Verordening Parkeervoorziening 2013

Bijlage 3 Parkeerovereenkomst

Bijlage 4 Parkeerovereenkomst