

NOTA PARKEERNORMEN 2016

Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan Asten (GVVP)

De raad van de gemeente Asten;
gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van
1 november 2016 met zaaknummer AST/2016/020801;
gehoord het advies van de commissie Ruimte van 22 november 2016;
besluit:

1. in te stemmen met de Inspraaknota GVVP Asten;
2. het GVVP Asten 2016 vast te stellen;
3. het GVVP Asten 2006 in te trekken;
4. de Parkeernormennota 2016 vast te stellen;
5. Parkeernormennota 2011 in te trekken;
6. de Verordening Mobiliteitsfonds 2017 vast te stellen;
7. de maatregelen voortvloeiend uit het GVVP ter afweging mee te nemen bij de voorjaarsnota's.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Asten van 13 december 2016.

De raad voornoemd,
griffier, voorzitter,
mr. M.B.W. van Erp-Sonnemans mr. H.G. Vos

4. NOTA PARKEERNORMEN 2016

Doelstelling

Het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Asten, om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

Opdracht en resultaat

Het vertrekpunt zijn de doelstelling en een aantal richtinggevende kaders en discussiepunten. Het resultaat is een beleidsdocument, de Nota Parkeernormen, aangevuld met een zogenaamde 'factsheet'. Dit is een los document waarin voor ontwikkelaars of andere initiatiefnemers de spelregels worden uitgelegd.

1.2 Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerplaatsen (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.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en gebruik van een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

1.3 Juridische positie van parkeernormen

De parkeernormen in deze Nota Parkeernormen hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies, daar waar een omgevingsvergunning en/of wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Wanneer een aanvraag tot een wijziging van het bestemmingsplan wordt aangevraagd toetst de gemeente of dit past in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Bij deze toetsing wordt onder andere gekeken of voldaan kan worden aan de parkeernormen die horen bij het bouwplan.

Parkeren en het bestemmingsplan

Wanneer een gemeente parkeereisen op wil opleggen dan is de gemeente verplicht om deze op te nemen in het bestemmingsplan. Dit vanwege een reparatiewet die op 29 november 2014 in werking is getreden

(Reparatiewet BZK, Staatsblad 2014 Jaargang 2014, Nr. 458). De reparatiewet betreft de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Gemeenten dienen de reparatiewet voor 1 juli 2018 op te nemen in bestemmingsplannen. Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen. Deze kunnen niet meer als vangnet dienen en dienen te zijn ondergebracht in het bestemmingsplan.

Wanneer de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling per direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn dan niet meer van toepassing. Dat kan dus ook eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn.

Verwerking in bestemmingsplan

Op korte termijn moet bekeken worden of ontwerpbestemmingsplannen eventueel moeten worden aangepast, vóór ze definitief worden vastgesteld. Afhankelijk van de situatie kan gekozen worden voor een voorwaardelijke verplichting in de regels of een verwijzing naar de Nota Parkeernormen.

Daarnaast is het wenselijk om de Nota Parkeernormen onder te brengen in een zogenaamd 'paraplubestemmingsplan'. Met een paraplubestemmingsplan is het mogelijk om de onderliggende bestemmingsplannen gedeeltelijk te herzien zodat bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen de bouwaanvraag getoetst kan worden aan het bestemmingsplan als het gaat om het onderdeel parkeren.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk één staan de aanleiding en het juridische kader beschreven voor deze Nota Parkeernormen. De uitgangspunten voor de parkeernormen van Asten beschrijft hoofdstuk twee. De mogelijkheden om maatwerk te bieden worden in hoofdstuk drie uitgelegd en het mobiliteitsfonds komt in hoofdstuk vier aan de orde. De rapportage sluit af met een begrippenlijst.

2 Parkeernormen

2.1 Inleiding

Met behulp van parkeernormen wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis bepaald. Parkeernormen worden niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de parkeernormen van Asten en de regels voor het gebruik vermeld.

2.2 Uitgangspunten parkeernormen

De parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

Parkeren op eigen terrein

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag in basis op eigen terrein gerealiseerd of, dit geldt vooral voor grootschalige ontwikkelingen, binnen het plangebied. Bezoekersparkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk te zijn.

Minimale grens

Een berekende parkeerbehoefte kan een minimale of een maximale grens zijn. Uitgangspunt in Asten is de minimale grens. De minimale grens houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Als men meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de norm aangeeft, is dat toegestaan.

Er mogen echter niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Volgend parkeerbeleid

Uitgangspunt is een volgend parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdrukproblemen wordt niet bij een initiatiefnemer neergelegd, zoals bij sturend parkeerbeleid wel het geval kan zijn.

CROW

De parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012. Wanneer het CROW de parkeerkencijfers actualiseert wordt de Nota Parkeernormen hierop aangepast.

Stedelijkheidsgraad

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Asten "weinig stedelijk", op basis van de demografische kerncijfers van het CBS per gemeente.

Bandbreedte

De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal. Als uitgangspunt voor Asten wordt het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden als basis voor de parkeernorm.

2.3 Gebiedsindeling

In de kern Asten wordt voor het toepassen van parkeernormen onderscheid gemaakt tussen centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Dit onderscheid is gebaseerd op het uitgangspunt dat het autobezit in het centrum lager is en dat voorzieningen beter bereikbaar zijn met andere vervoerswijzen, zoals bijvoorbeeld openbaar vervoer of de fiets. Het gebied centrum komt alleen voor in de kern Asten en bevat het winkelcentrum en de schil daar om heen. De rest van de woongebieden en industrieterreinen in Asten, Heusden en Ommel vallen onder rest bebouwde kom. Alles buiten de bebouwde kom valt onder buitengebied. In figuur 1, figuur 2 en figuur 3 zijn de deelgebieden in de kernen van Asten weergegeven.

2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel

In bijlage 1 zijn de parkeernormen per gebiedsprofiel opgenomen. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat

geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de CROW parkeercijfers.

2.5 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. Hiervoor hanteert Astén enkele rekenwaardes conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in tabel 1.

Parkeervoorziening Theoretisch aantal Berekend aantal Opmerking

Enkele oprit zonder garage 1 0,8 Oprit minimaal 5,0 meter diep

Lange oprit zonder garage of carport 2 1,0

Dubbele oprit zonder garage 2 1,7 Oprit minimaal 5,0 meter breed

Garage zonder oprit (bij woning) 1 0,6

Garagebox (niet bij woning) 1 0,7

Garage met enkele oprit 2 1,2 Oprit minimaal 5,0 meter diep

Garage met lange oprit 3 1,5

Garage met dubbele oprit 3 2,0 Oprit minimaal 5,0 meter breed

tabel 1: omrekenwaardes parkeervoorzieningen woningen (bron: CROW publicatie 317), aangepast op gemeentelijk inrittenbeleid

Parkeren op de rijbaan komt veel minder vaak voor in een gebied waar het parkeren gereguleerd is (blauwe zone). Daarom wordt tabel 1 alleen toegepast in gebieden waar geen sprake is van parkeerregulering.

In de gemeente Astén is een blauwe zone ingesteld in de kern Astén. In dit gebied kan bij ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgegaan van het theoretische aantal parkeerplaatsen.

2.6 Dubbelgebruik

De gemeente Astén kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik, daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen van de dag en de week.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik. In tabel 2 zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende momenten.

	werkdag- overdag	middag	avond	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag avond	zondag- middag
Woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor/ 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%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	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%	90%	100%	90%	85%

tabel 2: aanwezigheidspercentages

2.7 Uitvoeringsregels

Op basis van de tabellen met parkeernormen in bijlage 1 wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager minimaal moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met: de parkeernormen voor het betreffende gebiedsprofiel omrekenfactoren voor parkeren bij woningen aanwezigheidspercentages bestaande parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' kunnen worden toegeschreven

De volgende uitvoeringsregels zijn van toepassing:

Bezoekersparkeren

De parkeernorm is inclusief het bezoekersparkeren. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Het aantal bezoekersplaatsen kan bepaald worden met de waarden in de kolom 'aandeel bezoekers', zoals in bijlage 1 vermeld.

Afronding

De (som van de) berekende parkeereis wordt in hele getallen naar boven afgerond.

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 2 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto's.

Salderen

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie. In dat geval kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein, als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie op basis van de parkeernorm die gold bij de bouwaanvraag. In dat geval hoeven geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen extra worden aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie.

Functie onbekend

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeereis gesteld moet worden. Hierbij wordt, rekening houdend met de toegestane functies in het bestemmingsplan, uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm.

Inzet parkeercapaciteit

Als bij een functie door de parkeereis parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, dan is deze capaciteit primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de betreffende functie. Het is de eigenaar van de parkeerplaatsen niet toegestaan de aan de functie gekoppelde capaciteit, geheel of gedeeltelijk, structureel anders in te zetten, tenzij de eigenaar op basis van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans kan aantonen dat het gebruik van de parkeerplaatsen door een andere dan de beoogde doelgroep(en) geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving.

Schoolomgeving

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf wordt het aantal parkeerplaatsen voor werknemers bepaald. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen door ouders wordt een rekenmethode van het CROW gebruikt. Deze rekenmethode is opgenomen in bijlage 3.

3 Maatwerk

De gemeente Asten conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken kan het college ruimte bieden voor afwijken van de parkeereis. Onder bepaalde omstandigheden is een aangepaste parkeereis wenselijk of kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein. Hiervoor zijn regels voor maatwerk opgesteld. In deze regels wordt aangegeven in welke gevallen maatwerk kan worden verleend voor de parkeereis of de verplichting deze op eigen terrein te realiseren.

3.1 Maatwerk voor de norm

Ontwikkeling met geringe toename parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaatsen)

Indien de rekenkundige waarde van de parkeereis voor afronding minder dan 1,5 bedraagt wordt vrijstelling verleend van de parkeereis. Er wordt geen financiële vergoeding verlangd en is er geen parkeerdrukonderzoek noodzakelijk. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

Korting leegstand centrum

De gemeente Asten stimuleert ontwikkelingen die een oplossing bieden voor de leegstand in het centrum van Asten. De grenzen van dat gebied zijn in figuur 1 als 'centrum' is aangegeven. Ontwikkelingen in dat gebiedstype, met een parkeereis van >1,5 parkeerplaats, mogen daarom een beroep doen op de beschikbare parkeergelegenheid in de openbare ruimte. Deze korting geldt voor alle soorten ontwikkelingen, specifiek voor het deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, met een maximum van vijf parkeerplaatsen.

Met een parkeerbezetting van meer dan 85% is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Voorwaarde is dan ook dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename als gevolg van het bouwplan- niet boven de 85% uitkomt.

Korting fietsnormen

De gemeente Asten stimuleert het realiseren van fietsvoorzieningen. Ontwikkelingen die fietsgebruik actief stimuleren, bijvoorbeeld in het bedrijfsplan en/of de arbeidsvoorwaarden, en rekening houden met de fietsparkeernormen, zoals beschreven in bijlage 4 mogen een korting van 10% op de parkeereis doorrekenen. Deze korting geldt niet voor de functie 'wonen'.

Combinatie korting

Het is toegestaan om korting te stapelen, dit door het stimuleren van zowel de fiets en het oplossen van leegstand in het centrum.

3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein

Deze paragraaf beschrijft op welke wijze in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer de aanvrager ontwikkeling op eigen terrein niet, of in onvoldoende mate, kan voldoen aan de parkeereis. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt in het type ontwikkeling.

Hierbij kunnen de volgende situaties worden onderscheiden:

1 De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op.

2 De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.

3 De aanvrager koopt de parkeereis af.

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie, zoals beschreven onder de punten één tot en met drie, wordt de aanvraag afgewezen.

1 De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op

Binnen een gebied met parkeerregulering

In een gebied waar sprake is van parkeerregulering wordt een parkeergelegenheid, die gelegen is op een kortere loopafstand dan de loopafstand tot de meest dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, als vervangende parkeerruimte gezien. Daarbij worden de loopafstanden via logische looproutes gemeten. Als maximale loopafstand gelden de 'acceptabele loopafstanden' zoals vermeld in bijlage 5. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en zijn deze openbaar toegankelijk. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

In een gebied waar geen parkeerregulering geldt

In een gebied waar geen sprake is van parkeerregulering wordt als vervangende parkeerruimte een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving gezien waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 5, worden daarbij in acht genomen. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en openbaar toegankelijk te zijn. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

2 De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied -binnen of buiten een gebied met parkeerregulering- aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen, zoals aangegeven in bijlage 2. De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd een het openbare karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 5, worden daarbij in acht genomen. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en goedkeuring van de gemeente, die zorg draagt voor het onderhoud, omdat de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

3 De aanvrager koopt de parkeereis af

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op één van de voorgaande wijzen, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis en daarvoor een financiële vergoeding verlangen. Die vergoeding is gebaseerd op de bedragen, zoals opgenomen in hoofdstuk vier. Voorwaarde hierbij is dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan- niet boven de 85% uitkomt.

Er wordt een overeenkomst tussen de aanvrager en de gemeente opgesteld, waarin de nadere afspraken zijn beschreven.

3.3 Parkeerdruk meten

De wijze waarop de parkeerdruk wordt berekend staat in bijlage 6.

3.4 Afwijkingsbepaling

Het college kan voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Astén, die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In dit artikel is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken in bijzondere en onvoorziene omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet konden worden voorzien. Deze afwijkingsbepaling is van toepassing op de gehele nota en wordt slechts gebruikt indien het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

3.5 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen 2016 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd.

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de Nota Parkeernormen 2016 niet van toepassing is op:

Een bouwinitiatief waar voor de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen 2016 een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend. Hierop blijft de Nota Parkeernormen 2011 van toepassing. Een principeverzoek dat voor de inwerkingtreding van deze nota is ingediend. Dit onder voorbehoud dat het betreffende principeverzoek, voor wat aard, inhoud en haalbaarheid betreft, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning. Bovendien moet voor het gehele principeverzoek binnen een jaar na de publicatiedatum een omgevingsvergunning zijn ingediend. In dat geval blijft de Nota Parkeernormen 2011 van toepassing.

Een bouwinitiatief waarvoor in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, afgesloten voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2016, is bepaald dat een andere parkeernormen van toepassing zijn.

4 Mobiliteitsfonds

4.1 Wat houdt een mobiliteitsfonds in?

Mobiliteitsfonds geregeld in mobiliteitsfondsverordening

Een mobiliteitsfonds is een instrument dat beschikbaar is voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Wanneer een bouwinitiatief niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen. Het heffen van een bijdrage is een juridisch aanvaarde mogelijkheid om die ontheffing te verlenen. Het komt erop neer dat een ontwikkelaar, die niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen, deze afkoopt door een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats in een mobiliteitsfonds te storten.

De gemeenteraad stelt een mobiliteitsfonds in door het vaststellen van een mobiliteitsfondsverordening. De bevoegdheid hiervoor is geregeld in artikel 147 van de Gemeentewet. In de kern regelt een mobiliteitsfondsverordening het volgende:

1 Wie het fonds beheert, namelijk het college van B&W

2 Hoe inkomsten gegenereerd worden, bijvoorbeeld via afkoopregeling

3 Hoe de middelen besteed mogen worden, waaronder flankerende maatregelen

Anterieure overeenkomst

Wanneer de ontwikkelaar en de gemeente overeenkomen gebruik te maken van de mogelijkheid om de parkeereis af te kopen dan leggen zij de afspraken hiervoor vast in een anterieure overeenkomst. Deze overeenkomst legt vast welke voorwaarden van toepassing zijn op de storting in het mobiliteitsfonds. Een anterieure overeenkomst is een vormvrije overeenkomst.

Inzet mobiliteitsfonds

De gemeente kan met de afkoopsom, zoals vastgelegd in anterieure overeenkomst, parkeerplaatsen realiseren. Het saldo uit het mobiliteitsfonds kan daarnaast ook, dit in tegenstelling tot een 'parkeerfonds', worden aangewend voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie. Bijvoorbeeld door het treffen van flankerende mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie. Voorbeelden zijn: de aanleg van voet- en fietspaden, verbeteren kwaliteit openbare ruimte, instellen betaald parkeren of blauwe zone, bewegwijzering, et cetera. De flankerende maatregelen bieden een alternatief voor de afgekochte parkeerplaatsen en kunnen breed binnen de gemeente Asten worden ingezet.

Een en ander dient de gemeente binnen tien jaar na storting in het fonds te realiseren. Indien de gemeente deze verplichting niet of slechts gedeeltelijk nakomt, ontvangt de initiatiefnemer de inbreng geheel of naar rato terug, inclusief rentevergoeding.

4.2 Mobiliteitsfonds Asten

De gemeente Asten wil, binnen de doelstelling van de Nota Parkeernormen, graag flexibel omgaan met de parkeervraag voor ontwikkelingen. Een mobiliteitsfonds biedt meer mogelijkheden dan een parkeerfondsverordening. De beschikbare ruimte voor het realiseren van extra parkeergelegenheid is immers beperkt, vooral in het centrum van Asten. Door het instellen van een mobiliteitsfonds is compensatie ook mogelijk door het toepassen van flankerende maatregelen.

Een mobiliteitsfonds brengt naast kansen ook verplichtingen met zich mee. Indien immers binnen tien jaar geen parkeerplaatsen of flankerende maatregelen zijn gerealiseerd, moet de storting in het fonds worden terugbetaald, inclusief rente vergoeding. Bovendien wordt op dat moment de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling niet opgelost, waardoor de parkeerdruk toe is genomen.

Om het risico van terugbetaling te voorkomen, toetst de gemeente vooraf of binnen een periode van tien jaar de compensatie door de gemeente te realiseren is. Dit kan door 1) het realiseren van parkeervoorzieningen of 2) door het treffen van flankerende maatregelen. Pas wanneer de gemeente de compensatieverplichting accepteert, wordt de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld om een storting te doen in het mobiliteitsfonds.

4.3 Hoogte afkoopsom

De hoogte van het bedrag dat initiatiefnemer moet betalen is afhankelijk van de parkeersituatie ter plaatse. In tabel 3 staan per situatie de vereiste compensatiebedragen. De genoemde bedragen zijn opgebouwd uit de kosten voor de benodigde grond, realisatiekosten en kosten voor beheer en onderhoud. De compensatiebedragen in te zetten voor flankerend beleid, zijn hoger dan die voor afkoop van feitelijke parkeerplaatsen. De laatste heeft immers de voorkeur.

De definitie van centrum staat in paragraaf 2.3 Gebiedsindeling. Alle gebieden buiten het centrum vallen onder 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied'. Het college zorgt voor jaarlijkse indexatie van de tarieven. De tarieven zijn te vinden in de bijlage bij de Verordening Mobiliteitsfonds Asten 2017.

Situatie	Compensatiebedrag, prijspeil 2017
CENTRUM	
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 7.250,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 8.750,- per parkeerplaats
OVERIGE GEBIEDEN	
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 5.750,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 7.250,- per parkeerplaats

tabel 3: tarieven compensatie parkeerplaatsen
Begrippenlijst

Aanvrager:	Degene die een bouw aanvraag doet voor een ontwikkeling of functie.
Arbeidsextensief:	Arbeidsextensief betekent dat geproduceerd wordt op een manier waarbij er weinig arbeid nodig is. Oftewel, er is weinig handkracht nodig en veel wordt met machines geproduceerd. De oppervlakte per arbeidsplaats is hoog, vaak aanzienlijk hoger dan 35 m2. Denk bij arbeidsextensief aan bedrijven in de categorie loods, opslag, transportbedrijf.
Arbeidsintensief:	Arbeidsintensief betekent dat bij het produceren relatief veel arbeid wordt gebruikt. De productiefactor arbeid overheerst en er zijn veel werknemers nodig om het werk te verrichten. Uit bestudering van de kencijfers van het CROW en de toepassing hiervan bij diverse gemeenten blijkt dat er sprake is van een arbeidsintensief bedrijf indien de oppervlakte per arbeidsplaats rond de 25-35 m2 of minder is. Denk bij arbeidsintensief aan bedrijven in de categorie industrie, laboratorium en werkplaatsen.
Bestemmingsplan:	Gemeentelijk bestemmingsplan, provinciaal inpassingsplan of rijks inpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de krachtens dat plan gestelde nadere eisen. Een bestemmingsplan in Nederland beschrijft wat er met de ruimte in een bepaalde gemeente of gebied mag gebeuren. Bestemmingsplannen bevatten niet alleen regels over het grondgebruik, maar bijvoorbeeld ook over maximale bouwhoogte en breedte van bouwwerken.
Bouwverordening:	Verordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet. In de

Bouwverordening kunnen o.a. voorschriften van stedenbouwkundige aard opgenomen worden, waaronder eisen voor voldoende parkeergelegenheid.

Bruto Vloer Oppervlak : De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is conform NEN2580.

CBS: Het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.

Centrum, rest bebouwde

kom en buitengebied:	De gebieden zoals gedefinieerd in deze Nota Parkeernormen.
CROW:	Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.
Parkeereis:	Het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet aanleggen, waarbij rekening is gehouden met de parkeernormen, meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, de reductiefactoren voor parkeergelegenheid op eigen terrein en al aanwezige parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' konden worden toegeschreven.
Parkeerkencijfers:	De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.
Parkeernorm:	Dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling.
Parkeerovereenkomst:	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de plaatsen toegankelijkheid zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functie en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand). De koppeling tussen de ontwikkeling/functie en de parkeerplaatsen dient objectgericht te zijn en niet subjectgericht.
Reguleringsgebied	Een gebied waarbinnen sprake is van gereguleerd parkeren, bijvoorbeeld een parkeerschijfzone of betaald parkeren.
Omgevingsadressendichtheid:	Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid (o.a.d.) wordt uitgedrukt in adressen per km ² .

Omgevingsvergunning:

Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2. van de Wabo.

Ruimtelijke ontwikkeling:

Het bouwen, slopen of veranderen van de gebruiksfunctie van een perceel/pand.

Stedelijkheidsgraad:

Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid. In relatie tot parkeernormen is dit van belang op het aanbod van vervoerswijzen binnen een gemeente