

## Vormen Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen Den Haag 2020

### 1. Inleiding

In een separaat raadsvoorstel wordt de Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020 aan u voorgelegd. In die nota is afkoop van een deel van de parkeereis één van de mogelijkheden voor ontwikkelaars om aan de parkeereis te voldoen. Hiermee wordt ontwikkelaars van nieuwbouw in het CID en de Binckhorst de mogelijkheid geboden om minder parkeerplaatsen aan te (laten) leggen dan de parkeernorm voorschrijft. Hiervoor wordt ter compensatie per niet aangelegde parkeerplaats een bedrag gestort. Het gestorte geld moet worden ingezet voor mobiliteitsmaatregelen, die ten goede komen aan de mobiliteitstransitie in het gebied. Om dit mogelijk te maken wordt de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen Den Haag 2020 gevormd (in het vervolg in dit stuk de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen genoemd). Het huidige Parkeerfonds (Reserve Parkeren) dat op basis van RV94 is ingesteld in 1984 en de aanpassing daarop in 2006 op basis van RV 144: Reserve Parkeren (Parkeerfonds) RIS138664 dienen te worden ingetrokken. De regeling voor afkoop van de autoparkeereis worden door het college verder uitgewerkt. In deze toelichting is deze al in hoofdlijnen opgenomen. Dit stuk beschrijft ook hoe het beheer van en de organisatie achter de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen is ingericht. Het voorstel sluit af met de beslispunten.

### 2. Afkoop van de parkeereis

Afkoop van de autoparkeereis werkte tot nu toe als volgt. Wanneer in een bouwplan niet kan worden voldaan aan de parkeereis – niet in de openbare ruimte, niet op eigen terrein en niet op een ander (privaat) terrein in de buurt – kan de gemeente eisen dat de ontwikkelaar per niet gerealiseerde parkeerplaats een afdracht doet in het Parkeerfonds (Reserve Parkeren). De intentie van dit instrument is om met deze inkomsten in de omgeving van het bouwplan extra parkeercapaciteit toe te voegen om de parkeerdruk in de openbare ruimte niet te laten toenemen. Het is daarbij van belang dat er “zicht” is op een oplossing waartoe het gestorte bedrag kan worden aangewend, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van een parkeervoorziening op loopafstand van het plan waarvoor het bedrag gestort is.

### 3. Functioneren huidige regels voor afkoop van de parkeereis

Het hierboven beschreven instrument is afgelopen 15 jaar maar vier keer toegepast. In maar één geval is het gestorte bedrag ook daadwerkelijk benut door de gemeente om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. De andere drie afkoopbedragen zijn inclusief rente na 10 jaar teruggestort. Het is gebleken dat het ook voor de gemeente vaak onhaalbaar is om parkeerplaatsen in de omgeving van een bouwplan aan te leggen in de bestaande stad.

Vanaf 2011 is om die reden alleen de mogelijkheid van afkoop van de parkeereis aangeboden als er al zicht was op de realisatie van een parkeeroplossing in de omgeving van het betreffende bouwplan. Dit is eenmaal gebeurd.

### 4. Scope en doel

De nieuwe Voorziening en bijbehorende nog vast te stellen beleidsregels voor afkoop van de autoparkeereis gaan gelden in de gehele stad en vervangen het Parkeerfonds en de oude regels. De nieuwe beleidsregels hebben als doel een bijdrage te leveren aan de mobiliteitstransitie in de stad. De beleidsregels voor afkoop van de autoparkeereis zijn er dus niet meer op gericht - zoals voorheen - om de realisatie van autoparkeerplaatsen van de ontwikkelaar, indien die daar geen mogelijkheid toe ziet, over te nemen. Ontwikkelaars dragen door afkoop bij aan de realisatie van minder autoparkeerplaatsen en

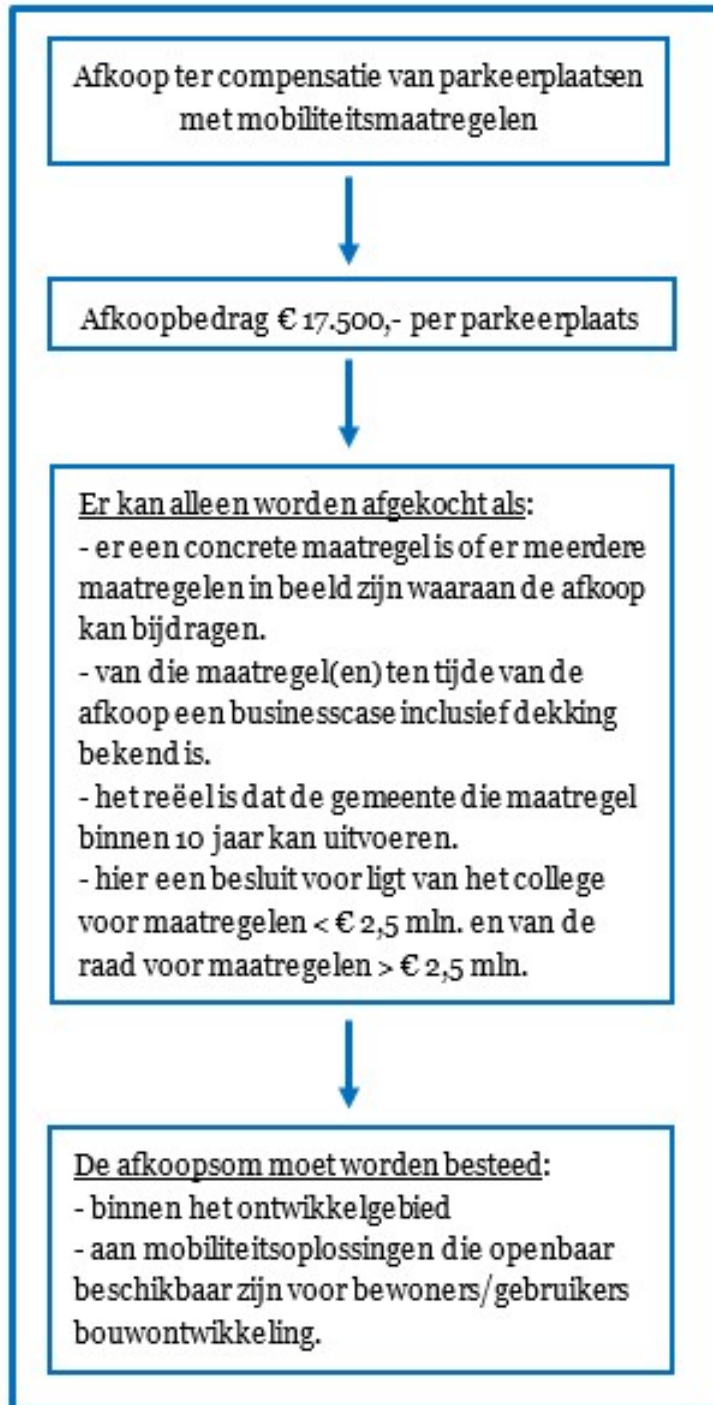
aan realisatie van mobiliteitsalternatieven voor de auto. De uitrol van mobiliteits-alternatieven worden hierdoor financieel beter haalbaar. Uit de Voorziening parkeren en mobiliteits-maatregelen kunnen ook bijgedragen worden gedaan aan de ontwikkeling van een centrale parkeervoorziening.

Stortingen voor de afkoop van de fietsparkeereis komen ook terecht in de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen. Hiervoor zijn regels opgenomen in de Beleidsregels Fietsparkeernormen Den Haag 2016 (RIS294386). Deze regels zullen waar nodig ook verder door het college worden uitgewerkt. Een storting voor de afkoop van de fietsparkeereis dient, in de nabije omgeving van het bouwplan waarvoor de fietsparkeereis is afgekocht, te worden ingezet voor realisatie van fietsparkeerplaatsen.

## **5. Van Parkeerbonds naar Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen**

De huidige beleidsregels voor afkoop van de autoparkeereis functioneren dus niet goed. Dit is een goede reden om die beleidsregels aan te passen. De huidige beleidsregels functioneren niet goed, omdat de gemeente met de gestorte bedragen alleen parkeerplaatsen mag realiseren. Het voorstel is om dit bestedingsdoel te verruimen. De verstedelijkingsopgave in het CID en de Binckhorst maakt een mobiliteitstransitie noodzakelijk. In deze gebieden moet meer de nadruk op langzaam verkeer, het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit komen te liggen. In de Nota parkeernormen CID en Binckhorst wordt voorgesteld om ontwikkelaars de mogelijkheid te bieden een deel van de berekende parkeerbehoefte vrijwillig af te laten kopen middels een storting in de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen. Met die stortingen wil de gemeente mobiliteitsmaatregelen bekostigen in de verschillende deelgebieden van het CID en in de Binckhorst. Daarbij dient het altijd wel voldoende aannemelijk te zijn dat die financiële bijdrage worden aangewend om te voorzien in of ter compensatie van de parkeerbehoefte van het bouwplan waarvoor wordt afgekocht.

De stortingen in de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen worden gelabeld met de locatie en de afkoopdatum van de gekoppelde ontwikkeling en het aantal parkeerplaatsen waarvoor is afgekocht. In figuur 1 staan in hoofdlijnen de nieuwe voorwaarden en regels voor afkoop van de autoparkeereis die het college voornemens is vast te leggen in de 'Beleidsregels afkoop autoparkeereis Den Haag 2020'. Paragrafen 7 en 8 geven een toelichting op de hoogte van het afkoopbedrag en de voorwaarden voor afkoop en besteding van de afkoopsommen.



Figuur 1: samenvatting van voorgenomen voorwaarden voor afkoop van de autoparkeereis in de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen Den Haag 2020.

## 6. Relatie Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen met Nota Kostenverhaal

Momenteel wordt de meerwaarde van een Nota Kostenverhaal ambtelijk onderzocht. De Nota Kostenverhaal is een beleidslijn voor het toepassen van een wettelijk kostenverhaal bij alle ruimtelijke plannen.

Dit wettelijk kostenverhaal ziet toe op een vergoeding van de grondeigenaar aan de gemeente, op grond van gemeentelijke plankosten en kosten voor de aanleg van (bovenwijkse) voorzieningen.

In maart 2020 is een gewijzigde beleidsregel kostenverhaal omgevingsplan Binckhorst (RIS 302955) vastgesteld, waarin geregeld wordt dat een ontwikkelende partij € 12.000 per woning (prijspeil 2019) bijdraagt aan ruimtelijke investeringsprojecten. In de Nota Kostenverhaal zal ook voor ontwikkellocaties buiten de Binckhorst zoveel mogelijk vooraf worden vastgelegd welke exploitatiebijdrage wordt verlangd. Hierbij is het voorstel om vaste bedragen te hanteren voor bovenwijkse voorzieningen. Voorliggend voorstel voor het instellen van een Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen zal parallel aan een eventuele vaste bijdrage voor bovenwijkse voorzieningen bestaan en ontwikkelende partijen kunnen zelf afwegen of ze de parkeergelegenheid wel/niet gedeeltelijk willen afkopen.

## 7. Jurisprudentie bepalingen afkoop van de parkeereis

In 2006 zijn de regels voor afkoop in het Parkeerfonds (Reserve Parkeren) via een raadsbesluit (RIS138664\_28-SEP-2006) voor het laatst gewijzigd. Er is destijds besloten bij de gemeentelijke verplichting tot realisatie van compenserende parkeergelegenheid in het kader van de afkoop van de parkeereis de bepaling "binnen een periode van 10 jaar en binnen een loopafstand van 750 meter van het bouwplan" te laten vervallen. Er werd daarbij uitgegaan van de zienswijze dat door een bouwplan waarvoor gestort moet worden de absolute parkeerdruk in de stad structureel toeneemt en de gemeente uit de Reserve Parkeren maatregelen financiert die de extra parkeerdruk in de stad doen afnemen. Daarmee kwam de directe koppeling tussen een bouwplan en de vanuit de Reserve parkeren mede te financieren compenserende parkeervoorziening te vervallen.

Uit jurisprudentie uit 2006 (zie bijlage 1) blijkt dat bij de toepassing van afkoop van de parkeereis voldoende aannemelijk moet worden gemaakt dat de gevraagde afkoopsom binnen een redelijke termijn ook daadwerkelijk wordt besteed om te voorzien in de parkeerbehoefte in de nabijheid van de locatie van het bouwplan. Het besluit van 2006 dient om die reden teruggedraaid te worden. Het principe om de gestorte bedragen aan andere mobiliteitsoplossingen te besteden dan de aanleg van parkeerplaatsen wordt in meerdere gemeenten in Nederland toegepast en willen wij via dit raadsvoorstel ook in Den Haag introduceren.

## 8. De hoogte van het afkoopbedrag per parkeerplaats

Het college wil een afkoopbedrag van € 17.500,- per parkeerplaats (prijspeil 2019) gaan hanteren. Jaarlijks zal dit afkoopbedrag geïndexeerd worden op basis van de CPI-index alle huishoudens. De hoogte van het bedrag moet interessant genoeg zijn voor de ontwikkelaars om afkoop te overwegen, tegenover het huren of zelf ontwikkelen van parkeerplaatsen. Daarnaast wil het college met deze beleidsregels voor afkoop voldoende financiën creëren voor de uitrol van mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie in het CID en de Binckhorst, maar ook in andere delen van de stad.

Het afkoopbedrag is bepaald op basis van de te verwachten stichtingskosten van parkeervoorzieningen, minus de potentiële marktwaarde van parkeervoorzieningen, analoog aan de residuele grondprijsmethode zoals omschreven in de Grondprijzenbrief 2019 (RIS 302034).

Daarin is op p. 38/39 een overzicht opgenomen van gemiddelde stichtingskosten van verschillende typen parkeervoorzieningen. Gemiddeld komt het verschil neer op circa € 15.000,-. Het is echter aannemelijk dat de aanvullende (brandveiligheids)eisen t.b.v. elektrische auto's hoger uit zullen vallen. Als uitgangspunt is een kostenstijging van circa 10% aangenomen. Een onrendabele top van circa € 17.500,- per parkeerplaats lijkt reëel. Dit bedrag zal per parkeerplaats als bijdrage aan de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen worden geïnd.

De potentiële marktwaarde van een parkeervoorziening wordt sterk bepaald door de locatie, het geldende parkeerregime en de parkeerdruk in de omgeving. Op centrale locaties zal de marktwaarde hoger liggen, maar door de beperkt beschikbare ruimte zal het eerder noodzakelijk zijn om ondergronds te bouwen en zullen de kosten hoger zijn, niet alleen door hogere bouwkosten bij ondergronds bouwen, maar ook door hogere bouwplaatskosten in een binnenstedelijke omgeving. Op minder centrale locaties ligt de marktwaarde lager, maar zal het eerder mogelijk zijn om bovengronds en dus goedkoper te bouwen.

Voorbeeldberekening: een parkeerplek levert een huur van € 60,- tot € 100,- per maand op, gekapitaliseerd met een bruto aanvangsrendement van 5 a 6% leidt dit tot een marktwaarde van € 15.000,- tot € 20.000,-. Een ondergrondse parkeerplek kost blijkens de Grondprijzenbrief 2019 gemiddeld circa € 30.000,- tot € 35.000,- exclusief btw, plus 10% kostenstijging als gevolg van aanvullende eisen. Dit betekent een verschil van gemiddeld circa € 17.500,- tussen marktwaarde en stichtingskosten. Zoals gezegd, op centrale locaties liggen zowel de marktwaarde als de stichtingskosten op een hoger niveau.

## 9. Opzet nieuwe regeling Afkoop van de autoparkeereis Den Haag 2020

- De gemeente dient binnen het ontwikkelgebied (bijvoorbeeld binnen het CID of binnen de Binckhorst) en binnen 10 jaar na de afkoop van de parkeereis, maar bij voorkeur gelijktijdig met de realisatie van de bouwontwikkeling(en), mobiliteitsmaatregelen te (laten) realiseren.
- Het dient aannemelijk te zijn dat de financiële bijdrage van een bouwplan ook daadwerkelijk zal worden aangewend om te voorzien in of ter compensatie van de parkeerbehoefte van dat bouwplan. Om die reden wordt alleen afkoop als mogelijkheid aangeboden aan een ontwikkelaar als er een doorgerkende businesscase ligt voor aanleg (en indien van toepassing: beheer en onderhoud) van een of meerdere mobiliteitsmaatregelen, inclusief andere dekking, waaraan de afkoopsom reëel kan worden besteed binnen 10 jaar.
- College of raad (afhankelijk van de vraag of de hoogte van het afkoopbedrag lager of hoger is dan 2,5 mln. euro) neemt een besluit of afkoop kan plaatsvinden.
- Onder mobiliteitsmaatregelen ter compensatie van parkeerplaatsen worden verstaan: de aanleg van mobiliteitshubs, het aanbieden van deelmobiliteit, realisatie of bijdragen aan ov-haltes en looproutes naar ov-haltes, lokale fietsverbindingen, herinrichtingen van lokale infrastructuur, (automatische) shuttleverbindingen, mobiliteitswinkels, mobiliteitsmakelaars, logistieke maatregelen, maar ook investeren in centrale parkeervoorzieningen.
- De te realiseren mobiliteitsmaatregelen moeten openbaar beschikbaar zijn, zodat bewoners en gebruikers van de bouwontwikkeling er ook gebruik van kunnen maken.
- Wanneer binnen 10 jaar na storting geen mobiliteitsoplossing is gerealiseerd met het gestorte geld, zal het geld in nauw overleg met de buurt op een andere wijze in mobiliteitsmaatregelen die ten goede komen aan de buurt worden ingezet.
- Indien er geen beschikbare parkeerplaatsen te huur zijn in de omgeving van de bouwontwikkeling, is het mogelijk om met andere in de omgeving ontwikkelende partijen een centrale parkeervoorziening te (laten) bouwen. De afkoopregeling mag ook voor deze maatregel worden ingezet. De centrale parkeervoorziening moet bij voorkeur vooruitlopend op of gelijktijdig met de bouwontwikkelingen worden aangelegd en al zeer concreet zijn op het moment van afkoop.

## 10. Afdoening motie G.10 Bijdrage aanleg OV Binckhorst

Op 29 november 2018 is door de heer Scheper van D66 een motie ingediend met de titel 'Bijdrage aanleg OV Binckhorst'. In die motie wordt college opgeroepen:

- een gebiedsgericht bereikbaarheidsfonds voor de OV-bereikbaarheid van de Binckhorst te realiseren, zowel gericht op de bekostiging van korte termijn maatregelen als de toekomstige railverbinding;
- te onderzoeken hoe het fonds mede gevuld kan worden met bijdragen van ontwikkelaars en beleggers die besparingen realiseren als gevolg van het niet hoeven realiseren van parkeerplaatsen;
- met een voorstel hiertoe te komen.

Met dit raadsvoorstel en het raadsvoorstel Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020 wordt invulling gegeven aan deze oproep. Het instellen van de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen en de bijbehorende regels voor het afkopen van de parkeereis maken het mogelijk voor ontwikkelaars om een deel van de autoparkeis af te kopen. Dit geld kan de gemeente vervolgens besteden aan mobiliteitsmaatregelen in de omgeving van het bouwplan. Een mogelijke mobiliteitsmaatregel waar aan kan worden bijgedragen vanuit deze voorziening is het ontwikkelen van OV-haltes, inclusief goede voetgangersverbindingen.

## 11. Beheer en organisatie Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen

Het beheer van de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen ligt bij Dienst Stadsbeheer (DSB). De afspraken met de ontwikkelaars worden door de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) vastgelegd in de omgevingsvergunning. Stortingen in de te vormen Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen (programma 12 Mobiliteit) worden gelabeld met de datum van afkoop en de locatie van het bouwplan waarvoor wordt afgekocht. Als het bij de afkoop voor een bouwontwikkeling om een totaalbedrag gaat, dat tot investeringen van groter dan € 2,5 mln. leidt, wordt dit middels een raadsvoorstel aan de raad voorgelegd.

De administratieve inrichting voor het vastleggen van de afkoop van (een deel) van de parkeereis bij bouwplannen zal veel aandacht krijgen. Deze administratie is van groot belang voor het juridisch verantwoorden van de afkoop. Daarnaast is een goede projectadministratie nodig om de middelen uit afkoop te kunnen bewaken.

De realisatie van mobiliteitsmaatregelen met de gestorte gelden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. DSO neemt hierin het voortouw. In ontwikkelgebieden kan de gemeente er voor kiezen om de verantwoordelijkheid voor de realisatie van mobiliteitsmaatregelen middels een aanbestedingsprocedure bij een ontwikkelmaatschappij of consortium neer te leggen.

Het college rapporteert via de gemeentelijke Planning & Control-cyclus aan de raad over het verloop ontvangsten en uitgaven ten laste van de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen.

## 12. Evaluatie

In dit raadsvoorstel staat vernieuwend beleid beschreven, waarmee beoogd is een mobiliteitstransitie te stimuleren en te faciliteren in het CID en de Binckhorst. Het kenmerk van innovatief beleid is dat het vaak nog bijgestuurd of aangescherpt moet worden om tot het gestelde doel te komen. De werking van de nog vast te stellen beleidsregels voor afkoop van de autoparkeereis zal constant gemonitord worden. Na de realisatie van 5.000, 10.000 en 18.000 woningen worden de beleidsregels geëvalueerd om te zien of de onderliggende aannames nog kloppen of dat aanpassing van het beleid nodig is. Daarbij wordt ook onderzocht of de hoogte van het afkoopbedrag (nog) reëel is. De raad zal geïnformeerd worden over die evaluaties. Dit zal gelijktijdig gebeuren met de evaluatie van de Beleidsregels Parkeer-beleidslijn CID en Binckhorst.

## 13. Risico's

Aan de afkoop van de parkeereis zijn voor de gemeente financiële risico's en consequenties verbonden. Hieronder vier risico's.

Een minder goede bereikbaarheid bij het niet realiseren van mobiliteitsmaatregelen  
Indien het de gemeente niet lukt om binnen 10 jaar na de afkoop mobiliteitsmaatregelen te (laten) realiseren, is dat nadelig voor de bereikbaarheid van de nieuwbouw waarvoor de parkeereis gedeeltelijk is afgekocht. De ontwikkelaar koopt de parkeereis af met de verwachting dat de gemeente binnen de bepaalde termijn, maar bij voorkeur voorafgaand of gelijktijdig aan de realisatie van de nieuwbouw, mobiliteitsalternatieven realiseert. Als dit niet lukt, zijn de bewoners en gebruikers van de nieuwbouw daar de dupe van. Dit leidt niet alleen tot een minder goede bereikbaarheid als beloofd, maar kan ook leiden tot een afbreukrisico voor de gemeente. Door de parkeereis alleen te laten afkopen als concrete mobiliteitsmaatregelen in beeld zijn, die voldoen aan de gestelde voorwaarden en regels en financieel gedekt zijn, wordt dit risico beheerst.

Kosten bij het niet realiseren van mobiliteitsmaatregelen

Indien het de gemeente niet lukt om binnen 10 jaar na afkoop mobiliteitsmaatregelen te (laten) realiseren, dient de afkoopsom inclusief rente op een andere wijze aan mobiliteitsmaatregelen te worden besteed in de buurt van de bouwontwikkeling waarvoor is afgekocht. De gemeente heeft dan waarschijnlijk veel uren in het zoeken naar oplossingen gestoken. Die apparaatslasten zijn dan ongedekte kosten. Dit risico

wordt voorkomen door, voordat er afgekocht wordt, goed in beeld te brengen of het (financieel) mogelijk is om mobiliteitsmaatregelen te (laten) realiseren voorafgaand aan het besluit tot eventuele afkoop.

#### Verkeershinder bij het niet realiseren van mobiliteitsmaatregelen

In het verleden is de autoparkeereis niet of nauwelijks afgekocht. In het geval dat het niet lukt om realistische mobiliteitsmaatregelen uit te werken op basis van de nieuwe regels voor afkoop, zal een ontwikkelaar alsnog zelf parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren met als gevolg een toename van de automobilititeit in het CID. Dit heeft een negatief effect op de toekomstige bereikbaarheid van het CID. Om dit scenario te voorkomen moet het uitrollen van mobiliteitsmaatregelen in het CID en Binckhorst binnen de organisatie van de gemeente prioriteit krijgen.

#### Minimaal een grondprijs van € 0 voor parkeren gaan hanteren

Voor het goed functioneren van de beleidsregels voor afkoop van de autoparkeereis moet de gemeente een grondprijs van minimaal € 0 gaan hanteren voor parkeren. In de huidige Grondprijzenbrief is dat minimum nog niet aangegeven. Wanneer dit niet wordt aangepast, zal het bij projecten waar de gemeente zelf grond uitgeeft voor ontwikkelaars financieel aantrekkelijker zijn om zelf een garage te bouwen in plaats van de parkeereis af te kopen. Want ontwikkelaars hebben de keuze tussen zelf een garage bouwen waarbij de gemeente de onrendabele top vergoedt of zelf de onrendabele top van de centrale garage van de gemeente te vergoeden. Voor de zomer van 2020 ontvangt de raad een nieuwe versie van de Grondprijzenbrief waarin dit punt wordt meegenomen.

*Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:*

*De raad van de gemeente Den Haag,*

*Gezien het voorstel van het college van 8 september 2020,*

*Besluit:*

*I. De Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen Den Haag 2020 te vormen, waarin gestorte bedragen voor afkoop van de autoparkeereis worden aangewend voor parkeer- en mobiliteitsmaatregelen;*

*II. Afkoopbedragen voor de fietsparkeereis in de Voorziening parkeren en mobiliteitsmaatregelen te laten storten, met een label voor fietsparkeren;*

*III. Een nadere regeling voor de afkoop van de parkeereis uit te laten werken door het college binnen de in dit raadsvoorstel gestelde voorwaarden;*

*IV. Het Parkeerfonds zoals vastgesteld in 1984 (RV94) en aangepast in 2006 (Reserve Parkeren (Parkeerfonds) RV144 RIS138664) in te trekken;*

*V. Dit besluit treedt in werking vanaf [Vaststellingen].*

*Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 7 oktober 2020.*

*De griffier, De voorzitter,*



## Bijlage 1: Jurisprudentie beleidsregels afkoop autoparkeereis

Parkeren en het bestemmingsplan  
Supplement 2011-2  
Nirov, Den Haag  
December 2011

### 4.5 Financiële voorwaarden (parkeerfonds)

Aan de toepassing van de afwijkingsregeling in de parkeerbepaling van de bouwverordening, waarbij op andere wijze dan op eigen erf in parkeerruimte wordt voorzien worden vaak ook wel financiële voorwaarden gesteld. Er wordt dan van de aanvrager van de omgevingsvergunning een geldelijke bijdrage gevraagd in een parkeerfonds, waaruit de gemeente te zijner tijd de aanleg van extra parkeerplaatsen buiten het erf van de aanvrager kan bekostigen.

Deze praktijk is door de Raad van State geaccepteerd. In de uitspraak Den Helder van de (Rechtbank Alkmaar 02-06-2008, nr. 07/1964, LJN: BD3511) wordt hiervan een samenvatting gegeven "11.2 De Afdeling heeft zich in een aantal uitspraken uitgelaten over de aanvaardbaarheid van het verbinden van een financiële voorwaarde aan een vrijstelling. De rechtbank verwijst in dit verband naar uitspraken van 4 augustus 1998, 27 september 2006 en 25 oktober 2006, gepubliceerd op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) onder (respectievelijk) LJ-Nummers AH6557, AY8923 en AZ0813. Deze uitspraken hebben betrekking op het verbinden van een financiële voorwaarde aan het verlenen van vrijstelling c.q. ontheffing van het vereiste in de bouwverordening dat een bouwplan moet voorzien in voldoende parkeerruimte. De Afdeling acht blijkens deze uitspraken het verbinden van een financiële bijdrage in de vorm van het storten van een bijdrage in een parkeerfonds aanvaardbaar, indien door voldoening aan de gestelde voorwaarde een rechtstreekse bijdrage wordt geleverd aan de doelstelling van de wettelijke bepaling waarop de vergunning of vrijstelling berust en de verlening of vrijstelling in het algemeen belang tot het heffen van een geldbedrag noopt. Gelet daarop dient voldoende aannemelijk te zijn dat de financiële bijdrage ook daadwerkelijk zal worden aangewend om te voorzien in de parkeerbehoefte van het bouwplan. Tenslotte zal moeten blijken dat niet een andere, uit hoofde van rechtsbescherming meer aanvaardbare mogelijkheid aanwezig is om een tegemoetkoming of compensatie te verlangen."

In het onderhavige geval in den Helder ging het niet om de toepassing van de parkeerbepaling voor een bouwplan maar om een vrijstelling van het bestemmingsplan voor het gebruik (artikel 19 lid 3 WRO). De rechtbank acht hier eveneens een financiële voorwaarde in principe aanvaardbaar. "11.3 De rechtbank overweegt dat, zoals hiervoor onder 6. reeds is aangegeven, in het onderhavige geval geen sprake is van een bouwplan. Toetsing aan de in de bouwverordening neergelegde parkeervereisten is bij het verlenen van een gebruiksvrijstelling niet aan de orde. Dit neemt niet weg dat verweerder het parkeeraspect mocht betrekken bij de vraag of vrijstelling voor het gevraagde gebruik kon worden verleend. Verweerder diende immers in het kader van de door hem te maken belangenafweging te bezien welke planologische gevolgen het verlenen van vrijstelling zou hebben en daarbij aandacht te besteden aan de vraag of het gewijzigde gebruik leidt tot een toename van de parkeerdruk en in hoeverre daarvoor een oplossing voorhanden is. De rechtbank is voorts van oordeel dat het verbinden van een financiële voorwaarde aan een gebruiksvrijstelling om de toename van de parkeerdruk te ondervangen in algemene zin aanvaardbaar te achten is, mits deze direct bijdraagt aan de bescherming van de hiervoor omschreven planologische belangen van omwonenden."

Volgens de rechtbank moet echter in concrete gevallen wel aannemelijk worden gemaakt dat de gevraagde financiële bijdrage ook daadwerkelijk zal worden aangewend om te voorzien in de parkeerbehoefte die het gevolg is van het bouwplan of de gebruikswijziging waarvoor vrijstelling is gevraagd. In dit geval was dit volgens de rechtbank niet aannemelijk gemaakt. Uit de uitspraak blijkt dat een financiële bijdrage niet zonder meer kan worden verlangd, als het gaat om een relatief kleine ontwikkeling en de tegenprestatie van de gemeente niet nodig is om in het parkeren te voorzien. Ook is een financiële bijdrage niet een acceptabele oplossing als op korte termijn toch in de buurt geen extra parkeerruimte kan worden gerealiseerd. Dit blijkt onder meer uit de uitspraak Valkenburg (Voorzieningenrechter Rechtbank Maastricht 30-10-2008, LJN: BG2047).

Omgekeerd kan het via een bijdrage in het parkeerfonds afkopen van een verplichting om parkeerplaatsen te realiseren echter ook niet zonder meer aan een aanvrager worden geweigerd. Dit blijkt uit de uitspraak Houten (Rechtbank Utrecht 12-04-2010, nr. SBR 09/983, LJN: BM0958): "2.9 Ten aanzien van het Parkeerfonds geldt dat het de rechtbank onduidelijk is gebleven wat dit fonds inhoudt, op welke bevoegdheden het stoelt en wat de toepassingscriteria ervan zijn. Ter zitting heeft de gemachtigde van het college toegelicht dat het Parkeerfonds tot nog toe is toegepast bij ontwikkelingen rond of aan het Plein en dan nog zeer sporadisch. Onduidelijk is echter gebleven in welke gevallen het inzetten van het Parkeerfonds wordt overwogen, onder welke voorwaarden men voor toepassing van het Parkeerfonds in aanmerking komt, in hoeverre de focus ervan is beperkt tot het gebied op en rondom het Plein en tot hoever dat gebied reikt. Desgevraagd ter zitting kon de gemachtigde van ver-



weerder niet aangeven of het Parkeerfonds is gestoeld op gepubliceerd beleid of op een bestendige gedragslijn en waaruit dit zou kunnen blijken. Vooral nog lijkt het er dan ook op dat het al dan niet toepassen van het Parkeerfonds door het college betrekkelijk willekeurig wordt bepaald. Naar het oordeel van de rechtbank is in het bestreden besluit onvoldoende gemotiveerd waarom [eiseres] geen beroep zou kunnen doen op het Parkeerfonds. Het enkele feit dat het geplande eetcafé niet is gelegen direct rond of aan Het Plein acht de rechtbank onvoldoende motivatie nu, zoals hiervoor is weergegeven, de inhoud en het toepassingsbereik van het Parkeerfonds niet duidelijk zijn.”

Uit de voorgaande uitspraken kan worden afgeleid dat het stellen van financiële voorwaarden niet alleen mogelijk is bij toepassing van de parkeerbepalingen, maar ook bij afwijkingen van het bestemmingsplan. Dit zal dan ook gelden voor in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsbevoegdheden van in dat plan opgenomen parkeereisen. Het zal evenwel niet mogelijk zijn in bestemmingsplannen van te voren bij deze afwijkingsmogelijkheden financiële voorwaarden te eisen. Dit is namelijk afhankelijk van de omstandigheden in het concrete geval, met name van de vraag of de financiële bijdrage wel voor het realiseren van parkeergelegenheid kan worden besteed.