

Nota parkeernormen 2020

Kwantitatieve en kwalitatieve eisen aan parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen en functionele transformaties in de gemeente Lochem

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Een wetwijziging in de Woningwet heeft tot gevolg dat vanaf 1 juli 2018 vanuit bestemmingsplannen voor wat betreft de parkeernormen niet meer verwezen mag worden naar de gemeentelijke bouwverordening als toetsingskader. Dat betekent concreet dat als een omgevingsvergunning bouwen wordt aangevraagd, niet langer aan de Bouwverordening kan worden getoetst. De parkeernormen zullen dus in een bestemmingsplan opgenomen moeten worden.

Het opnemen van parkeernormen in een bestemmingsplan kan op twee verschillende manieren: ofwel het rechtstreeks opnemen van de normen in de planregels (al dan niet met een bijlage bij die regels) ofwel door het opnemen van een dynamische verwijzing. In dat laatste geval wordt er in de planregels een verwijzing opgenomen naar het parkeerbeleid van de gemeente.

Op maandag 9 januari 2017 heeft de raad van de gemeente Lochem de 'Actualisatie Nota Mobiliteit 2016' vastgesteld. De Nota is een aanvulling op en een actualisatie van het verkeersbeleidsplan uit 2008. In de actualisatie van de Nota Mobiliteit zijn weliswaar uitgangspunten geformuleerd voor de parkeereis bij het afgeven van omgevingsvergunningen, maar er zijn geen parkeernormen of bandbreedtes opgenomen.

Om de leemte in het beleid te vullen en initiatieven en ontwikkelingen op een transparante manier te toetsen en te beoordelen heeft de gemeente behoefte aan een specifiek beleidsdocument. Vanuit de bestemmingsplannen en het toekomstige omgevingsplan kan eenvoudig worden verwezen naar dit document. Met deze Nota Parkeernormen wordt invulling gegeven aan de gemeentelijke behoefte.

1.2 Deze Nota Parkeernormen

In deze nota wordt duidelijk wat de parkeernorm is per functie en per gebied bij nieuw- en verbouwplannen. De meest recente richtlijnen zijn in deze nota vertaald in nieuwe normen en daarnaast zijn de uitvoeringsregels in deze nota geïntegreerd. Ook geeft de nota aan welke vrijstellingsmogelijkheden er zijn.

Primair worden de uitgangspunten in deze nota gebruikt bij het verlenen van omgevingsvergunningen of het anderszins toestaan van initiatieven. Secundair dienen de uitgangspunten in deze nota als onderlegger voor herziening van een bestaand dan wel vaststelling van een nieuw bestemmingsplan, waarmee planologische ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. In een bestemmingsplan wordt verwezen naar deze nota. Eventuele maatregelen worden vastgelegd in de benodigde omgevingsvergunning of zo nodig in een (privaatrechtelijke) overeenkomst.

1.3 Werkingsfeer

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en -plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft;

- Nieuwbouw;
- Verbouw/uitbreiding;
- Wijziging van functies.

Een probleem kan zich voordoen als na het verlenen van een omgevingsvergunning het gebruik (functie) van het gebouw wijzigt en dit niet vergunningsplichtig is. Er is dan geen juridische basis om deze nieuwe parkeernormen op te leggen. In dergelijke situaties kan alleen het desbetreffende bestemmingsplan soelaas bieden. In een bestemmingsplan (omgevingsplan) kan (en moet dus) worden geregeld dat ook bij gebruiksverandering van bestaande gebouwen, zonder dat een omgevingsvergunning nodig is, sprake moet zijn van voldoende parkeergelegenheid. Hier kan dan op gehandhaafd worden.

1.4 Inwerkingtreding

De Nota Parkeernormen 2020 treedt in werking op de eerste dag nadat deze door de gemeenteraad is vastgesteld en gepubliceerd.

Voor vigerende bestemmingsplannen wordt een paraplubestemmingsplan opgesteld, waarin een verwijzing naar de Nota Parkeernormen wordt opgenomen. Voor nieuw vast te stellen bestemmingsplannen zal afhankelijk van de situatie óf verwezen naar deze Nota Parkeernormen óf worden parkeernormen in het bestemmingsplan opgenomen.

1.5 Overgangsregeling

De nieuwe parkeernormen zijn niet van toepassing op plannen waarvoor al een ontwerpbesluit ter inzage ligt of heeft gelegen, tenzij in overleg met initiatiefnemer uitdrukkelijk wordt gekozen voor toepassing van de nieuwe normen. Bij plannen waarvoor wel al een stedenbouwkundig plan is vastgesteld maar nog geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, wordt in overleg met de initiatiefnemer bekeken welke normen worden opgenomen. Als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk deze nieuwe normen worden toegepast.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader van de Nota Parkeernormen beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 kort ingegaan op het relevante mobiliteitsbeleid in Lochem. Het stappenplan ten behoeve van de parkeertoets wordt tot slot in hoofdstuk 4 beschreven.

2. Wettelijk kader

Wet ruimtelijke ordening

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijk is de woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd gewijzigd. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, waardoor de parkeernormen niet meer juridisch zijn verankerd in de bouwverordening.

Dit heeft tot gevolg dat de parkeernormen moeten worden opgenomen in de bestemmingsplannen of dat in de bestemmingsplannen wordt verwezen naar een (algemeen) gemeentelijk document waarin de normen zijn opgenomen. In de gemeente Lochem is ervoor gekozen om in dit kader een Nota Parkeernormen vast te stellen en deze via een nog vast te stellen paraplubestemmingsplan van toepassing te verklaren op alle bestemmingsplannen.

Algemene wet bestuursrecht

Deze nota heeft de status van een beleidsregel in de zin van artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht. Dit heeft tot gevolg dat overeenkomstig deze beleidsregel wordt gehandeld, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zouden zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen. De juridische grondslag hiervoor is te vinden in de inherente afwijkingsbevoegdheid volgens artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht.

Doorkijk invoering Omgevingswet

In 2021 is de inwerkingtreding van de Omgevingswet voorzien. In de Omgevingswet worden alle wetten die betrekking hebben op de leefomgeving gebundeld en geactualiseerd met als doel om de regelgeving te vereenvoudigen, samenhang tussen de thema's van de fysieke leefomgeving te creëren en initiatieven mogelijk te maken met meer ruimte voor maatwerk. De gemeentelijke regels voor de fysieke leefomgeving, waaronder dus ook regels met betrekking tot parkeren, worden vastgelegd in een zogenaamd Omgevingsplan. Op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt, maken de parkeernormen onderdeel uit van het Omgevingsplan. Net zoals bij een bestemmingsplan kan er in het Omgevingsplan een verwijzing naar de beleidsregels worden opgenomen, waardoor de toepassing van de Nota Parkeernormen vergelijkbaar is.

3. Relevant (mobiliteits)beleid Lochem

In paragraaf 2.7 van de Nota Mobiliteit 2016 is het beleid ten aanzien van parkeren geformuleerd.

Voor nieuwbouw en verbouw is een omgevingsvergunning nodig. Bij het afgeven van een omgevingsvergunning wordt een parkeereis opgesteld. Deze parkeereis moet op eigen terrein worden gerealiseerd. Dat levert nogal eens onhaalbare plannen op voor de centrumgebieden, terwijl met een flexibelere toepassing, wel oplossingen mogelijk zijn. Het realiseren van plannen is belangrijk voor het behouden

van het economisch draagvlak van voorzieningen en winkels. Indien er aanleiding is om af te wijken van de parkeereis op eigen terrein, wordt beoordeeld of een flexibelere benadering mogelijk is.

Lochem voert een actief duurzaamheidsbeleid. Transport en mobiliteit zorgen voor 17% van de totale broeikasgasemissie. Het is daarmee een belangrijk aandachtsgebied. Lochem conformeert zich aan de regionale doelen. In 2018 is 10%, en in 2020 15% van de energieproductie van regionale oorsprong. In 2020 vindt 10% van het wegtransport op een andere, duurzamere, wijze plaats dan nu het geval is.

Lochem zet in op het stimuleren van en het gebruik van E-auto's en deelauto's. De laatste jaren ontstond op basis van behoefte een netwerk van laadinfrastructuur. Dit netwerk wordt de komende jaren fors uitgebreid. Hiervoor wordt een visie op de laadinfrastructuur opgesteld en wordt beleid geformuleerd voor het plaatsen van laadpalen. In dit beleid kan aanvullend op de parkeereis uit deze nota een te realiseren aantal laadpalen worden opgelegd bij ontwikkelingen (zie ook regels EPBD, paragraaf 4.5).

Deelauto's kunnen een goed alternatief zijn voor vooral de tweede auto van huishoudens. Een deelauto levert voor de gebruiker financieel voordeel op en door het gebruik van deelauto's (als vervanging van de eigen auto) neemt de parkeerdruk af.

In 2020/2021 wordt een nieuwe Nota Mobiliteit opgesteld. In deze nota komen onderwerpen aan de orde welke invloed hebben op parkeren. Denk hierbij aan het stimuleren van andere vormen van vervoer, inzetten op fiets(verbindingen), fietsparkeren, laadinfrastructuur en een parkeerwijssysteem.

Parkeren

Het realiseren van de parkeereis, bij het afgeven van omgevingsvergunningen, op het eigen terrein blijft het startpunt. Als het realiseren van deze parkeereis niet haalbaar (financieel, ruimtelijk, kwalitatief) is en de ontwikkeling van maatschappelijk en/of economisch belang wordt geacht, kunnen we van de parkeereis voor de centrumgebieden van Lochem en Gorssel afwijken en hanteren daarbij de volgende de volgende invalshoeken:

- Een vrijstelling voor plannen met een parkeereis van maximaal 2 parkeerplaatsen.
- Een reductie van 20% op het werknemersgedeelte van de parkeereis (voorwaarde is wel dat de werkgever zich actief inzet om personeel met fiets en openbaar vervoer te laten reizen).
- De eis voor het eigen terrein laten vervallen, indien de realisatie van de parkeerplaatsen op het eigen terrein niet haalbaar is (ruimtelijk, financieel) en in het openbare gebied wel mogelijk is (op kosten van de aanvrager) binnen de geldende maximale loopafstand.
- De parkeereis kan worden verminderd indien er op de drukste momenten van de week restcapaciteit (> 20%) aanwezig is in het omliggende gebied en door het benutten van deze restcapaciteit kan worden voorzien in de parkeereis zonder dat de bezetting in de omgeving hoger wordt dan 80% op de verschillende momenten van de week.
- Er op het eigen terrein nog aantoonbaar structureel voldoende restcapaciteit aanwezig is.
- Binnen het gereguleerde gebied (centrum Lochem) kan worden volstaan met een financiële bijdrage van € 2.500,- per parkeerplaats indien de parkeereis maximaal 10 parkeerplaatsen bedraagt. De financiële bijdrage wordt gestort in een gemeentelijk mobiliteitsfonds. Het mobiliteitsfonds is bedoeld om op een andere wijze te investeren in bereikbaarheid of parkeermanagement.
- De instelling, voeding en gebruik van het mobiliteitsfonds gaan geregeld worden in een 'verordening mobiliteitsfonds'. Deze verordening wordt afzonderlijk vastgesteld door de gemeenteraad. In deze verordening kan worden geregeld dat de middelen voor diverse doeleinden kunnen worden ingezet zoals: parkeervoorzieningen, vervoerservices, fietsenstallingen, mobiliteitsmanagement, plan- en beleidsontwikkeling parkeren, communicatie en marketing, gedragsbeïnvloeding, exploitatie van parkeer- en vervoervoorzieningen. In de verordening wordt ook de hoogte van de bijdrage vastgesteld. Indicatief gaat het om een bedrag van € 2.500,- per parkeerplaats (auto).

Voor het centrumgebied brengen we in beeld of er behoefte is aan het uitbreiden met bewaakte en/of afsluitbare fietsenstallingen voor werknemers en/of (recreatieve) bezoekers.

Het eventueel uitbreiden van parkeercapaciteit in de woonomgeving komt alleen aan de orde bij herstructurering of herinrichting en altijd in samenhang met de ruimte die nodig is voor spelen, groen en beeldkwaliteit.

Wij werken actief mee aan het plaatsen van oplaadpunten, door private partijen, voor elektrische auto's in de openbare ruimte. Bij het kiezen van locaties voor oplaadpunten wordt rekening gehouden met loopafstanden (maximaal 300 meter) en zoveel mogelijk gebruikers in de omgeving. Laadpunten zijn in beginsel voor openbaar gebruik ingericht. Private laadpunten worden niet toegestaan in de openbare ruimte. Voor zover een eigenaar van een elektrische auto niet beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein, kan medewerking gegeven worden aan het realiseren van een laadplaats nabij de woning als het laadpunt semi openbaar te gebruiken is. Parkeerdruk is geen belemmering voor het realiseren van een oplaadpunt. Wij faciliteren het parkeren van een deelauto door het reserveren van een parkeerplaats voor deelauto's die als zodanig herkenbaar zijn (naam van het aanbiedende bedrijf op het voertuig).

Afbeelding 1: Passage over parkeren uit de Nota Mobiliteit 2016

4. Stappenplan parkeertoets

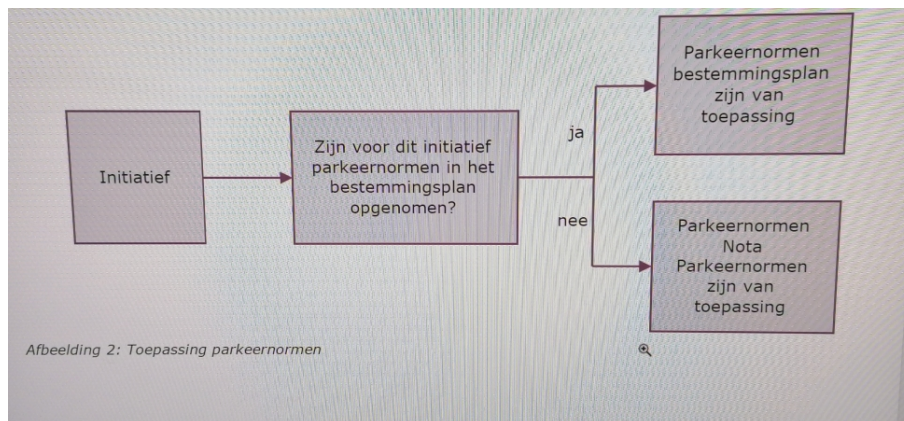
In dit hoofdstuk wordt het stappenplan beschreven welke bij een binnenkomst van een initiatief doorlopen dient te worden. Hierbij wordt ingegaan op de uitgangspunten, de wijze waarop de parkeereis

wordt bepaald en op welke wijze deze parkeereis gerealiseerd kan worden. Dit stappenplan staat tevens schematisch weergegeven in bijlage 1.

4.1 Uitgangspunten werkwijze parkeertoets

Voor het toetsen van een ontwikkeling op basis van deze nota geldt een aantal uitgangspunten:

- Als er geen specifieke parkeernormen zijn opgenomen in het bestemmingsplan, dan geldt deze nota parkeernormen als basis om de parkeereis vast te stellen (zie afbeelding 2).
- Het college kan voor het bepalen van de parkeereis afwijken van de in deze nota vastgelegde normen als de initiatiefnemer daar een gemotiveerd verzoek toe indient. Dit kan bijvoorbeeld bij ongebruikelijke functies of een andere specifieke situatie.
- Het college kan maar is niet verplicht medewerking te verlenen aan initiatieven die voldoen aan de in deze nota gestelde (parkeer)eisen.
- In beginsel wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen (parkeereis) op eigen terrein gerealiseerd om te voorkomen dat de parkeervraag en mogelijke overlast worden afgewenteld op de openbare ruimte.



Afbeelding 2: Toepassing parkeernormen

4.2 Bepaling hoogte parkeernorm

Toe te passen parkeernorm

Het bepalen van de (minimale) parkeereis bij een ontwikkeling of initiatief wordt bepaald aan de hand van de normen zoals weergegeven in bijlage 3. De parkeernorm wordt afhankelijk van de functie uitgedrukt in het aantal autoparkeerplaatsen per eenheid of oppervlakte. Komt een functie niet voor in de lijst met parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 3, dan wordt gemotiveerd een functie toegepast die voor wat betreft parkeren naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is aan een functie die wel is opgenomen in de lijst.

Maatwerk

Voor functies waarvoor geen parkeernormen is vastgesteld, hanteert de gemeente Lochem de gemiddelde parkeerkencijfers van CROW (matig stedelijk) als uitgangspunt. Bij dit soort functies is het aan de ontwikkelende partij om het benodigde aantal parkeerplaatsen te onderbouwen. Hiervoor kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens kunnen worden gebruikt bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Toelichting vertaling kencijfers CROW in parkeernormen Lochem

De parkeernormen zoals weergegeven in bijlage 3 zijn gebaseerd op de kencijfers uit de CROW-publicatie "Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen" (publicatienummer 381, uitgave december 2018). Uitgangspunt is stedelijkheidsgraad "matig stedelijk". Voor wat betreft de door de CROW aangegeven bandbreedte is het gemiddelde gehanteerd. Door kwetsbare gebieden aan te wijzen en hier een hogere norm van toepassing te verklaren wordt voldoende ingespeeld op het beleidsuitgangspunt om maximale normen te hanteren. Met deze insteek wordt een goede balans gevonden tussen het mogelijk maken van ontwikkelingen en het voorkomen van overlast in de openbare ruimte.

Gebiedsbepaling

De toe te passen parkeernorm is afhankelijk van het gebied waarbinnen de ontwikkeling plaatsvindt. Binnen de gemeente Lochem wordt in eerste instantie onderscheid gemaakt in gebieden binnen- en buiten de bebouwde kom. Daarnaast wordt voor een aantal kernen binnen de gemeente een extra nuancering aangebracht, waarbij het centrum en kwetsbare gebieden worden aangeduid. Het centrum kent in de regel door de karakteristieke een lagere parkeerbehoefte. Hiervoor geldt dan ook een lagere norm. Voor een aantal woongebieden geldt dat deze in de bestaande situatie al een hoge parkeerdruk kennen. Deze zijn aangemerkt als kwetsbaar gebied. Voor deze gebieden wordt daarom een relatief hoge parkeernorm gehanteerd om de kans op overlast/overloop te beperken.

Gebiedsdifferentiatie parkeernormen

Buiten de bebouwde kom - Hoge norm, gebaseerd op norm buitengebied

Binnen de bebouwde kom

1. Regulier - Gemiddelde norm, gebaseerd op norm schilgebied

2. Centrum - Lage norm, gebaseerd op norm centrumgebied

3. Kwetsbaar gebied - Hoge norm, gebaseerd op norm rest bebouwde kom

Voor wat betreft de typering centrum, regulier, kwetsbaar en buitengebied wordt de begrenzing aangehouden zoals weergegeven in bijlage 2. De kwetsbare gebieden zijn bepaald op basis van klachten en expert judgement.

Verzoek toepassen andere parkeernorm

De parkeernorm zoals aangegeven in bijlage 3 kan om diverse redenen afwijken van de reële te verwachten situatie. Bijvoorbeeld als er een mobiliteitsplan is voor medewerkers of als gebruik wordt gemaakt van deelauto's. Er kan in die gevallen een gemotiveerd verzoek tot toepassing van andere (meestal lagere) parkeernormen of een lagere parkeereis ingediend worden door de aanvrager (zie schema bijlage 1). Op basis van het beleid zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit kan bijvoorbeeld met een goede onderbouwing een reductie van maximaal 20% op de parkeervraag van het werknemersdeel worden verkregen in de centra van Lochem en Gorssel.

Het verzoek (voor lagere normen/parkeereis) van de initiatiefnemer moet in ieder geval een goede onderbouwing bevatten, gebaseerd op onderzoek of referenties. Daarnaast moet het verzoek een voorstel bevatten hoe de parkeervraag de komende jaren gaat worden gemonitord en hoe, indien blijkt dat de daadwerkelijke parkeervraag toch hoger is dan verwacht, deze gaat worden gerepareerd (een "plan B").

4.3 Berekening parkeereis

Na het vaststellen van de parkeernormen wordt de parkeereis voor de ontwikkeling/het initiatief berekend. De parkeereis wordt uitgedrukt in het aantal benodigde autoparkeerplaatsen voor de ontwikkeling. De parkeereis wordt berekend door de betreffende parkeernorm zoals aangegeven in bijlage 3, te vermenigvuldigen met het aantal eenheden of de totale oppervlakte van de ontwikkeling.

Verrekening parkeerbehoefte huidige situatie

Op basis van de parkeernormen wordt voor het berekenen van de parkeereis de parkeerbehoefte van de oude/huidige situatie in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Bij een leegstandperiode van meer dan 5 jaar is de oude/huidige parkeerbehoefte gelijk aan '0'. Voor de berekening wordt uitgegaan van het maatgevende moment van de nieuwe functie.

Verrekening verlies parkeercapaciteit

Het aantal bestaande parkeerplaatsen dat door de betreffende ontwikkeling verloren gaat moet worden gecompenseerd en maakt onderdeel uit van de totale parkeereis.

Dubbelgebruik

Als in een ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan eventueel sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het drukste moment kan per functie namelijk verschillen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte mag een parkeerbalans worden opgesteld. De aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 4 zijn hiervoor van toepassing. De parkeereis wordt in dergelijke ge-

vallen gebaseerd op de berekende parkeerbehoefte op het voor de ontwikkeling geldende maatgevende (drukste) moment.

De mogelijkheden voor dubbelgebruik hangen in de praktijk af van de mate van openbaarheid, de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies in de tijd samenvallen, de locatie van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de diverse bestemmingen. De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans kunnen alleen worden toegepast wanneer verschillende doelgroepen gebruik kunnen maken van dezelfde parkeergelegenheid. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden met de vindbaarheid van de locatie door de verschillende doelgroepen.

Parkeren bij (grondgebonden) woningen

In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Indien het plan voorziet in opritten en/of garages bij woningen wordt deze geteld zoals weergegeven in de tabel "reductiefactoren" in bijlage 3.

Bezoekersparkeren

In bijlage 3 is de tabel opgenomen waarbij per functie de parkeernorm vermeld staat. In deze tabel is tevens een kolom opgenomen waarin het bezoekersaandeel per functie is weergegeven. De voor bezoekers bestemde parkeerplaatsen dienen een openbaar karakter te hebben.

Parkeerplaatsen gehandicapten

In centrumgebieden en op locaties bij openbare sociale voorzieningen, zijn parkeerplaatsen voor gehandicapten gewenst. Op elke 50 parkeerplaatsen wordt ten minste 1 parkeerplek ingericht en aangegeven als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Als de functie daar aanleiding toe geeft kan het college aanvullende eisen stellen aan het aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten. Voor de regels omtrent gereserveerde plaatsen (op kenteken) voor gehandicapten wordt verwezen naar de hiervoor geldende beleidsregels.

Afronding

De totale parkeerbehoefte van een ontwikkeling of initiatief wordt altijd naar boven afgerond naar een heel aantal parkeerplaatsen, nadat het bepaalde in de voorgaande alinea's is verrekend.

Gefaseerde uitvoering

Indien een ontwikkeling gefaseerd wordt uitgevoerd, wordt vóór in gebruik name van een fase minimaal het benodigde aantal parkeerplaatsen van de betreffende fase gerealiseerd.

4.4 Invulling parkeereis

Uitgangspunt is dat de parkeereis van een ontwikkeling niet wordt afgewenteld op het openbare gebied of in ieder geval geen problemen veroorzaakt in de openbare ruimte. Wat betreft de invulling van de parkeereis wordt de volgende afweging gemaakt:

Op eigen terrein

Parkeren maakt integraal onderdeel uit van een ontwikkeling en dient in beginsel op eigen terrein te worden ingepast. Met het begrip "eigen terrein" wordt het gehele grond- of plangebied bedoeld waarvoor de ontwikkeling van toepassing is. Alleen parkeerplaatsen die bereikbaar en bruikbaar zijn, worden als parkeerplaatsen beschouwd. Hierbij worden de afmetingen zoals opgenomen in meest recente uitgave CROW, "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (ASVV) aangehouden.

Indien is aangetoond dat de parkeereis niet (geheel) op eigen terrein kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk wordt geacht, bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van bereikbaarheid van het perceel, dan kan het college besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeereis dient in dat geval in beginsel op een naburig perceel te worden gerealiseerd.

Op een naburig "eigen" perceel

Voor de invulling van de parkeereis op een naburig (privaat) perceel geldt dat deze moet liggen op redelijke loopafstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling (in centrumgebied op maximaal 500 meter, in het buitengebied en in regulier en kwetsbaar gebied op maximaal 200 meter). Door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst moet worden aangetoond dat deze parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en blijven.

Indien is aangetoond dat de parkeereis niet (geheel) op een naburig perceel kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk wordt geacht, dan kan het college besluiten alsnog medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeereis dient in dat geval in de openbare ruimte te worden gerealiseerd.

In de openbare ruimte (nieuw te realiseren plaatsen)

Voor extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt dat deze moeten worden aangelegd op redelijke loopafstand van de hoofdingang van de ontwikkeling (in centrumgebied op maximaal 500 meter, in het buitengebied en in regulier en kwetsbaar gebied op maximaal 200 meter). Voor de openbare parkeerplaatsen dient de aanvrager een inrichtingsvoorstel in, voorzien van maatvoering en op schaal getekend. De kosten voor het opstellen van een dergelijk ontwerp zijn voor de aanvrager. De realisatie van de parkeerplaatsen dient stedenbouwkundig en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn en passen binnen het bestemmingsplan. De gemeente laat het werk uitvoeren en stelt voorwaarden ten aanzien van uitvoering en materiaalkeuze. Aanleg- en uitvoeringskosten zijn voor de aanvrager. Hiervoor wordt een schriftelijke overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijven openbaar toegankelijk en kunnen niet worden geclaimd door de aanvrager.

Indien is aangetoond dat de parkeereis niet (geheel) op nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk wordt geacht dan kan het college besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeereis dient in dat geval binnen de bestaande capaciteit in de openbare ruimte te worden opgevangen.

In de openbare ruimte (gebruik restcapaciteit)

In uitzonderlijke gevallen waarin andere belangen zoals van maatschappelijke of economische aard zwaarwegend zijn, kan worden bekeken of de parkeereis kan worden opgevangen binnen de openbare restcapaciteit in de omgeving van de ontwikkeling (zie onderzoek). De gemeente kan redenen hebben geen openbare parkeerplaatsen aan te wenden ten behoeve van de ontwikkeling. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de gemeente andere ontwikkelingen in de omgeving voorziet. De aanvrager kan geen rechten ontlenen aan het bestaan van deze mogelijkheid voor het voldoen aan de parkeerbehoefte. Ook voor het gebruik van de bestaande openbare parkeerplaatsen geldt een maximale loopafstand tot de hoofdingang van de ontwikkeling van 500 meter in het centrum en 200 meter in de overige gebieden.

Parkeeronderzoek

De aanvrager moet met een parkeeronderzoek (niet ouder dan 2 jaar) en/of parkeerbalans aantonen dat na realisatie van de ontwikkeling, nog voldoende openbare parkeerruimte aanwezig is in de omgeving. Er is sprake van voldoende openbare parkeerruimte indien de bezettingsgraad na realisatie van de ontwikkeling op het maatgevend moment niet boven de 85% komt. Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk en deskundig te achten partij. De onderzoeksmomenten worden in overleg bepaald. Zowel de resultaten van het onderzoek als een bijbehorend advies over eventueel voldoende openbare parkeerruimte in de omgeving, wordt door de aanvrager ter beoordeling aan het college voorgelegd. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en het bijbehorend advies zijn voor de aanvrager.

Hardheidsclausule

Indien het bepaalde in dit beleid door bijzondere omstandigheden in het specifieke geval op overwegende bezwaren stuit, kan het college hier gemotiveerd van afwijken.

4.5 Realisatie van de parkeerbehoefte

Locatie parkeerplaatsen gehandicapten

Gehandicaptenparkeerplaatsen worden op zo kort mogelijke loopafstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling aangelegd.

Afmeting en toegankelijkheid parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen en eventuele toegangsweg moeten voldoen aan de hiervoor geldende gangbare algemene afmetingen (richtlijnen CROW). Parkeerders moeten onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves (door initiatiefnemer) inzichtelijk worden gemaakt.

In stand houden parkeerplaatsen

De regels in deze nota bepalen hoe en hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Met realisatie wordt ook bedoeld dat de plaatsen door de initiatiefnemer op een goede manier worden beheerd en in stand worden gehouden.

Faciliteiten elektrisch laden

Vanaf 10 maart 2020 geldt de nieuwe Energy Performance of Building Directive (EPBDIII). Daarin is vastgelegd dat:

- Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

Zoals aangegeven gelden de verplichtingen onder meer voor gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd. Hiervan is sprake als meer dan 25% van de oppervlakte van de gebouwschil wordt vernieuwd, veranderd of vergroot. Bovendien moet deze vernieuwing, verandering of vergroting de integrale gebouwschil betreffen. Deze definitie van ingrijpende renovatie sluit aan op de definitie die al eerder op grond van de EPBD in het Bouwbesluit is opgenomen.

De verplichting geldt alleen als de renovatie (mede) betrekking heeft op de parkeergelegenheid of op de elektrische infrastructuur van de parkeergelegenheid of het gebouw. Er is sprake van een gebouw met een parkeergelegenheid wanneer de parkeergelegenheid zich op hetzelfde bouwwerkperceel bevindt.

In het Bouwbesluit is er een enkele uitzondering voor de verplichtingen opgenomen. De verplichting voor de aanleg van laadpunten en infrastructuur geldt niet als er sprake is van een ingrijpende renovatie en de kosten van de laadinfrastructuur meer dan 7% van die renovatiekosten betreffen.