



Nota Parkeernormen 2025

1 Inleiding

1.1 Begrippenlijst

In deze 'Nota Parkeernormen 2025' wordt verstaan onder:

Aanwezigheidspercentages: Voor een functie zijn de bewoners en bezoekers niet altijd aanwezig. De aanwezigheidspercentages geven aan hoeveel bewoners, werknemers en bezoekers er op een maatgevend moment gemiddeld aanwezig zijn. Bij meerdere functies leidt dat tot minder benodigde parkeerplaatsen dan indien de pieken van alle individuele functies bij elkaar opgeteld zouden worden.

ASVV2021: Ontwerpwijzer voor kleine parkeervoorzieningen en parkeervoorzieningen op maaiveld.

Bezoekersaandeel: Het deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers.

Bezoekersregeling: Bewoners en bedrijven waarvan het adres ligt binnen een vergunninghoudersgebied kunnen middels een app/webportal het parkeren voor hun bezoekers betalen. Voor een gelimiteerd aantal parkeeruren kan dat tegen gereduceerd parkeertarief.

CROW-richtlijn: De landelijke CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' (versie juni 2024). Deze richtlijn geeft landelijke richtlijnen voor de aantal te realiseren parkeerplaatsen bij de meest voorkomende functies bij ruimtelijke ontwikkelingen. De richtlijnen en de rekenmethodiek van CROW gelden als basis voor deze parkeernorm.

Deelauto: Een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met ten minste één andere particuliere deler van een ander huishouden.

Dubbelgebruik: De mogelijkheid om een parkeerplaats door meerdere functies te laten gebruiken. Er is dan geen exclusief parkeerrecht op die plaats door één vaste gebruiker(sgroep).

Eigen terrein: Grond waarover de initiatiefnemer duurzaam en aantoonbaar kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling gedurende het gebruik van de functie, danwel op loop- of fietsafstand van de ruimtelijke activiteit, waarbij rekening is gehouden met voor- en natransport om op die locatie te komen

Functiewijziging: Het wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw of terrein, dat leidt tot een andere parkeervraag

GROP-lijst: GROP staat voor Geen Recht Op Parkeervergunning. De GROP-lijst is een lijst van adressen waarvan de bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning. De bewoners waarvan de adressen op de GROP-lijst staan hebben wel recht op een bezoekersregeling. Adressen komen bijvoorbeeld op de GROP-lijst te staan als de omgevingsvergunning is afgegeven op een datum na het vaststellen van deze 'Nota Parkeernormen 2025'.

Mobiliteitsfonds: Het mobiliteitsfonds is een door de gemeenteraad ingesteld fonds dat gebruikt wordt om de mobiliteit in brede zin in heel Baarn te verbeteren.

NEN 2443: Ontwerpwijzer voor gebouwde parkeerplaatsen.

Parkeerbalans: De berekening van de totale parkeerbehoefte en parkeereis (programma x parkeernorm x aanwezigheidspercentages x percentage afkoop) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit en het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt.

Parkeerbehoefte: Het aantal parkeerplaatsen dat iedere functie zelfstandig nodig heeft op basis van de parkeernorm.

Parkeereis: Het aantal parkeerplaatsen dat na verrekening van de aanwezigheidspercentages voor de hele ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd dient te worden voor het gebruik van die functie.

Parkeernorm: Een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte op basis van de huidige inzichten.

POET-lijst: POET staat voor Parkeren Op Eigen Terrein. Adressen die een parkeerplaats op eigen terrein hebben komen op de POET-lijst te staan. Dat kunnen parkeerplaatsen zijn zoals opritten, maar ook parkeerkelders onder bijvoorbeeld een wooncomplex. Ook parkeerplaatsen bij een bedrijf gelden als POET voor het adres van het bedrijf. Bij een POET-1 heeft het adres 1 parkeerplaats. Bij een POET-2 heeft het adres 2 parkeerplaatsen etc..

Ruimtelijke ontwikkeling: Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

- Woningbouw, oprichting commerciële functies, oprichting sociaal maatschappelijke functies, en oprichting alle andere voorkomende functies
- Functiewijziging
- Herontwikkelingen ((gedeelte)lijke) sloop-nieuwbouw)
- Uitbreiding van een bestaand gebouw (extra bouwlaag, aanbouw) indien dit van invloed is op de parkeernorm (bijvoorbeeld de woonfunctie wordt anders daardoor, of het aantal m2 commerciële ruimte neemt toe).
- Uitbreiden van het aantal woningen, zonder dat het oppervlakte veranderd. Denk daarbij aan het splitsen van een eengezinswoning in meerdere kleiner appartementen.

1.2 Trends en ontwikkelingen

Baarn is een gemeente waar de auto een prominente positie inneemt. De auto is een belangrijk vervoermiddel. Onder meer door het ontbreken van voldoende (stedelijke) mobiliteitsalternatieven. Landelijk zien we een groei van het aantal auto's dat naar verwachting zeker tot 2030 zal blijven toenemen. Het aantal auto's per inwoner groeit ook nog steeds. Zonder maatregelen zal deze groei leiden tot een hogere parkeerdruk. We zien ook een maatschappelijke trend om het autobezit en -gebruik te beperken. Baarn zet daar ook op in, maar het effect van de implementatie daarvan zal jaren duren. Daarnaast is er landelijk een woningbouwopgave waardoor er betaalbare woningen gebouwd dienen te worden. Indien er veel parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden, bijvoorbeeld ondergrondse parkeerplaatsen, dan vallen de woningen al snel niet meer onder de noemer "betaalbaar". Om bovenstaande trends en ontwikkelingen mee te nemen in de afweging bij verlening van omgevingsvergunningen is het parkeernormenbeleid geactualiseerd. In deze 'Nota Parkeernormen 2025' is vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden aangelegd.

1.3 Oude parkeernormen

Het oude parkeernormenbeleid van de gemeente is opgenomen in de 'Nota Parkeernormen 2014- 2019'. Zoals de datum al aangeeft is dit een gedateerde parkeernorm. Voorliggende 'Nota Parkeernormen 2025' geldt als vervanging van de oude 'Nota Parkeernormen 2014-2019'. 1.4 Doel van deze 'Nota Parkeernormen 2025' Het doel van deze 'Nota Parkeernormen 2025' is om een kader te scheppen waaraan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de hele gemeente ten aanzien van parkeren getoetst kunnen worden. Het is een maatschappelijk belang dat woonruimte wordt gerealiseerd, zowel middels transformaties, als middels bouwprojecten en gebiedsontwikkelingen. Net zoals het parkeerbeleid hebben ook de parkeernormen te maken met veranderende inzichten, veranderende vervoerswijzen en een mate van maatschappelijke wenselijkheid van het wel of niet faciliteren van auto's. Iedere 4 jaar zullen de parkeernormen weer tegen het licht gehouden moeten worden en mogelijk aangescherpt worden.

2 Parkeernormen

2.1 Waar dient een parkeernorm voor?

Parkeernormen dienen er primair voor dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwbouw, grootschalige renovaties en transformaties geen parkeeroverlast ontstaat in de omgeving door deze ontwikkeling. Maar ook om ervoor te zorgen dat er niet te veel parkeerplaatsen aangelegd worden, die een onnodige claim leggen op de openbare ruimte. De parkeernorm is een sturingsinstrument om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Doel van de parkeernorm is om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad voor zowel bestaande als nieuwe bewoners, werknemers en bezoekers te waarborgen.

2.2 Stedelijkheidsgraad

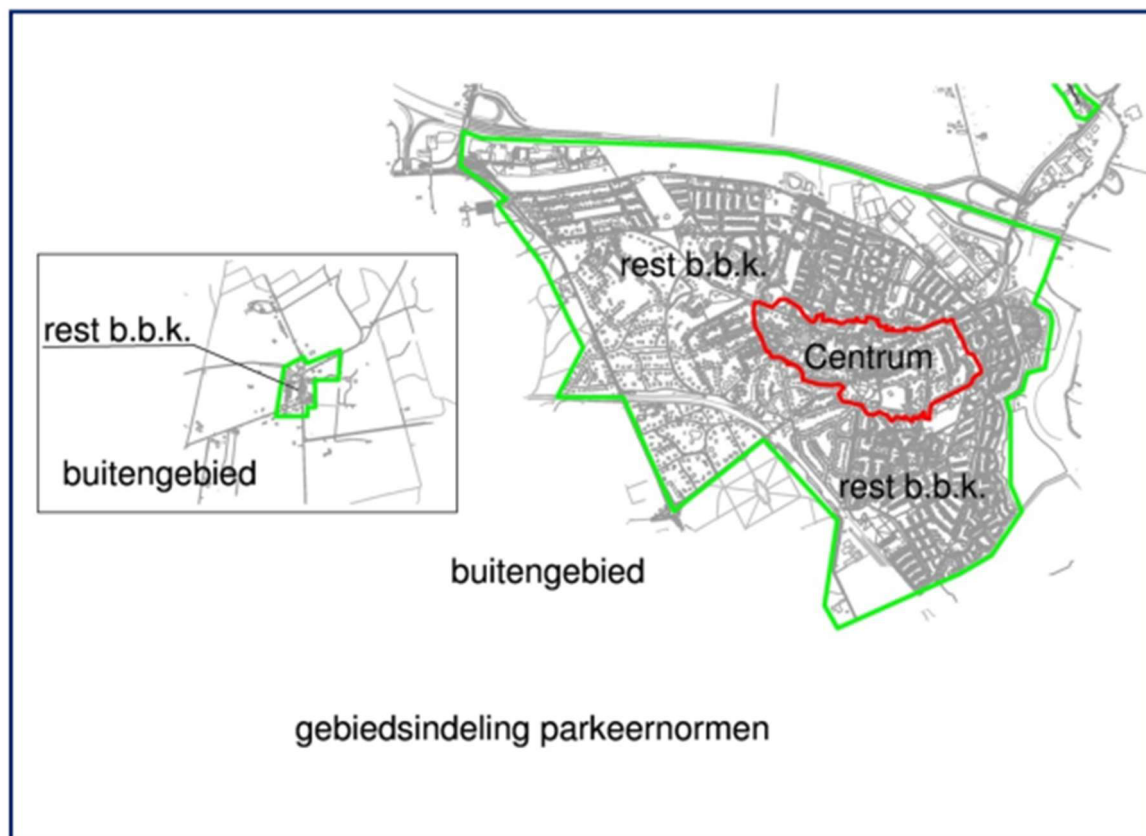
De CROW-richtlijnen voor de parkeernormen liggen aan de basis voor deze parkeernorm voor de gemeente Baarn. In de CROW-richtlijnen zijn bandbreedtes en stedelijkheidsgraden aangegeven. Het CBS hanteert de volgende indeling voor de stedelijkheidsgraad (de omgevingsadressendichtheid (oad)).

Hierbij zijn vijf categorieën onderscheiden ^(Bron CBS):

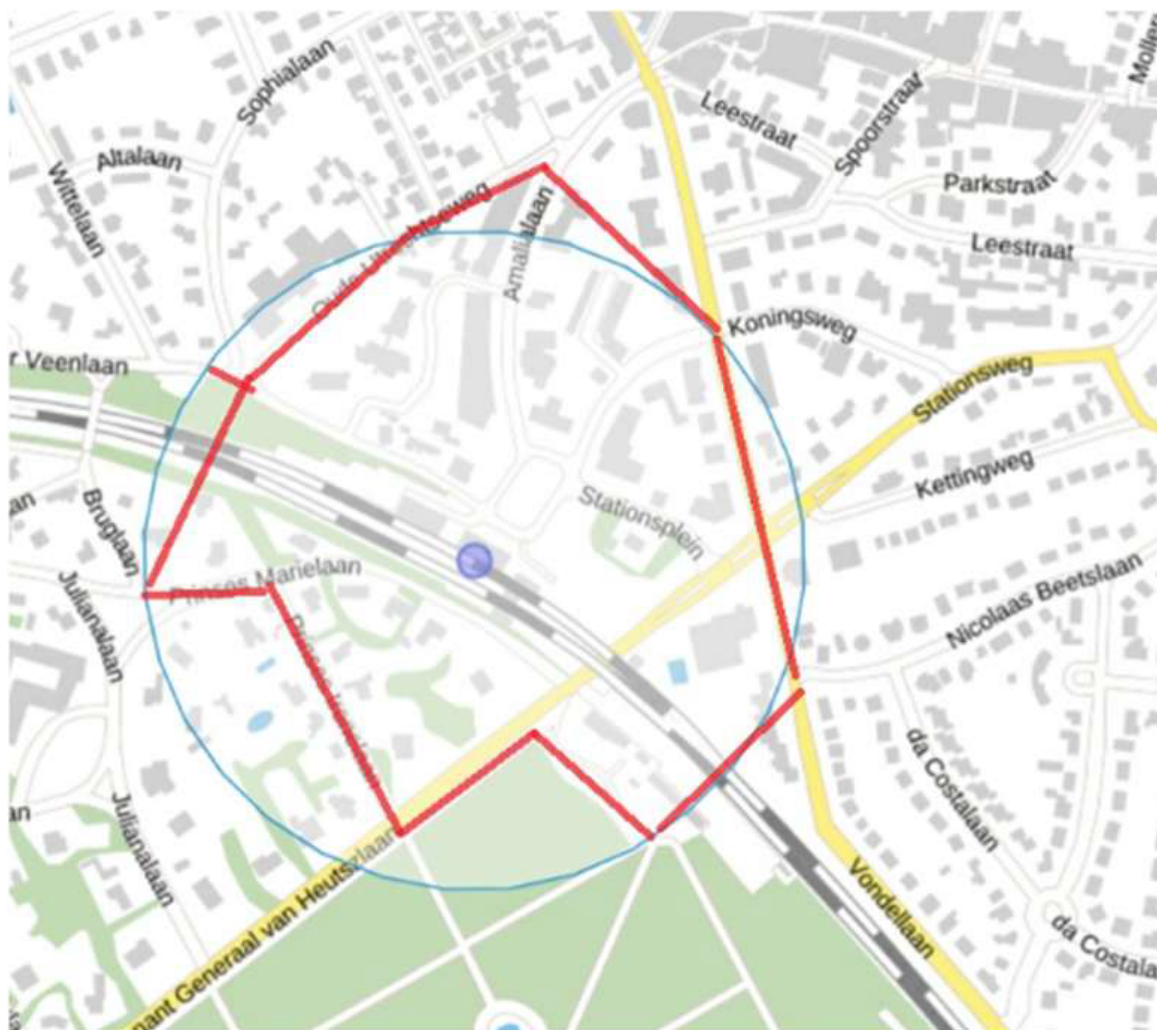
- zeer sterk stedelijk: gemiddelde oad van 2500 of meer adressen per km²;
- sterk stedelijk: gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km²;
- matig stedelijk: gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km²;
- weinig stedelijk: gemiddelde oad van 500 tot 1000 adressen per km²;
- niet stedelijk: gemiddelde oad van minder dan 500 adressen per km². De stedelijkheidsgraad geldt voor de gehele gemeente (gebaseerd op de CBS cijfers). De gemiddelde dichtheid van adressen is 1.641 adressen per km². Voor Baarn geldt dus een stedelijkheidsgraad van "sterk stedelijk". Naast de stedelijkheidsgraad hanteert de CROW-richtlijn een gebiedsindeling. Deze gebiedsindeling bepaalt de hoogte van de parkeernorm voor ieder gedefinieerd gebied.

2.3 Gebiedsindeling

De gemeente Baarn hanteert onderstaande gebiedsindeling voor de parkeernorm:



Er is onderscheid gemaakt tussen “Centrum”, “Rest bebouwde kom” en “Buitengebied”. In het centrum zijn de voorzieningen dichtbij en is de ruimte het meest schaars. In dit gebied is de noodzaak voor het hebben van een eigen auto het kleinst. De parkeernorm per functie is dan ook het laagste voor dit gebied. De zone daaromheen is de Rest Bebouwde kom. Hier is nog steeds sprake van geconcentreerde bebouwing, maar er is meer ruimte beschikbaar en de afstand tot de voorzieningen is groter. In het buitengebied liggen de voorzieningen ver weg en is de noodzaak van het hebben van een auto het grootst. Voor deze gebieden is de parkeernorm het hoogst.



Het gebied "Centrum" is aangevuld met het gebied rondom het station Baarn. Doordat de openbaar vervoermogelijkheden bij het station goed zijn, is ook hier de auto-afhankelijkheid lager. Voor het gebied rondom het station (gebaseerd op een loopafstand van 5 minuten) geldt dezelfde parkeernorm als het gebied "Centrum".

2.4 Relatie met het CROW

Zoals reeds aangegeven is de gemeentelijke norm afgeleid van de landelijke CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' (versie juni 2024). De normen zijn opgenomen in bijlage 1 van deze 'Nota Parkeernormen 2025'. Deze normen zijn de basis voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De rekenmethodiek van de CROW-richtlijn wordt gevolgd. Waarbij eerst gekeken wordt naar de te realiseren nieuwe functies en de bijbehorende parkeernorm. Vervolgens wordt er gekeken naar de gelijktijdige aanwezigheidspercentages van deze functies om het benodigde aantal parkeerplaatsen te berekenen. In bijlage 2 zijn de toe te passen aanwezigheidspercentages aangegeven. De onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Het bezoekersdeel van de woningen dient apart meegenomen te worden de berekening. Indien in de norm staat: bewonersdeel 1,0 parkeerplaatsen per woning en bij het bezoekersdeel 0,15 parkeerplaatsen per woning, dan is het totaal voor dat woningtype 1,15 parkeerplaatsen per woning.
- Voor Baarn geldt de normering voor "sterk stedelijk"
- De stad is onderverdeeld in verschillende stedelijke zones, te weten Centrum, Rest bebouwde kom, Buitengebied.
- De uitkomst van de parkeereis die volgt uit het opstellen van de parkeerbalans dient naar boven afgerond te worden. Bijvoorbeeld een parkeereis van 13,2 parkeerplaatsen betekent dat er 14 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Deze afronding is omdat er geen halve parkeerplaatsen gerealiseerd worden en er feitelijk een tekort is als er maar 13 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.
- De uitkomst van de parkeereis is het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen.
- Bij het dubbelgebruik van parkeerplaatsen (aanwezigheidspercentages in bijlage 2) dienen alle parkeerplaatsen openbaar te zijn of via een toegangssysteem toegankelijk te zijn voor zowel de vaste parkeerders als voor de bezoekers van de aanwezige functies en voorzieningen.

- Indien functies vaste parkeerplaatsen krijgen toegewezen in het plan (bijvoorbeeld als woningen een eigen fysieke parkeerplaats krijgen toegewezen) dient dit in de parkeerbalans opgenomen te worden als 100% aanwezigheid op alle dagdelen.
- De afkoop van parkeerplaatsen vindt plaats op basis van de parkeereis (niet op basis van de parkeernorm).

2.5 Normen per functie

Per functie is een parkeernorm bepaald. Deze staat in bijlage 1 aangegeven. Indien de functie niet in de bijlage genoemd staat, maar wel in de CROW kencijfers 2024 voorkomt, kan het gemiddelde kencijfer in de aangegeven bandbreedte gehanteerd worden voor de sterk stedelijke categorie. Voor een functie die niet specifiek genoemd staat in de tabel van bijlage 1 en ook niet in de CROW kencijfers voorkomt, dient door inschrijver onderbouwd te zijn welke bijpassende norm voor deze functie zal gelden. Rekening houdend met dezelfde redeneringen als gehanteerd in de CROW-kencijfers 2024. Het is aan de gemeente om voor deze nieuwe functie de definitieve norm vast te stellen voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling. Voor wonen is onderscheid gemaakt tussen de parkeernorm voor bewoners en voor bezoekers. Voor overige functies is in de parkeernorm geen onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers.

2.6 Kwaliteitseisen parkeeroplossingen

De parkeereis dient ingevuld te worden door de realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij de volgende kwaliteitseisen gelden:

- De actuele NEN 2443 "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages". Momenteel is dat de versie van maart 2013. Indien er een nieuwe NEN2443 gepubliceerd wordt, geldt steeds de nieuwste versie van de NEN2443.
- We verklaren de NEN2443 middels deze 'Nota Parkeernormen 2025' ook geldig voor parkeerlocaties kleiner dan 20 parkeerplaatsen. Deze parkeerlocaties moeten voldoen aan de kwaliteitseisen die gesteld zijn in de NEN 2443. (De NEN2443 geldt formeel namelijk alleen voor parkeervoorzieningen vanaf 20 parkeerplaatsen.)
- Het ontwerp parkeerplaatsen dient eveneens te voldoen aan de ontwerpwijzer van het ASVV2021.
- Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een parkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, dient minimaal 2% van die eis uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaatsen, met een minimum van 1 parkeerplaats, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter gerekend vanaf de hoofdtoegang van het gebouw.

3 Toepassingskader

3.1 Van parkeernorm naar parkeereis

Voor het berekenen van de parkeereis wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen die voor de functies in een ruimtelijke ontwikkeling gelden. De parkeernorm voor Baarn is gebaseerd op de gemiddelde parkeernorm die gesteld wordt in de landelijke CROW kencijfers voor sterk stedelijk gebied. Iedere functie heeft een eigen norm en daarbij ook eigen aanwezigheidspercentages. De aanwezigheidspercentages verschillen per functie. Zo zijn werknemers en bezoekers van kantoren voornamelijk op werkdagen aanwezig en zijn bewoners van woningen voornamelijk in de avond en nacht aanwezig. Indien de parkeervoorziening openbaar toegankelijk is en alle bewoners, werknemers en bezoekers kunnen allemaal van elkaars parkeercapaciteit gebruikmaken dan kan er met minder parkeercapaciteit volstaan worden dan wanneer iedereen een eigen vaste parkeerplaats heeft. Het uiteindelijke aantal parkeerplaatsen dat overblijft na het verrekenen van de gelijktijdige aanwezigheidspercentages is de parkeereis waar een ruimtelijke ontwikkeling aan moet voldoen. De verantwoordelijke aanvrager van de omgevingsvergunning wordt gezien als de (eerste) eigenaar van de ruimtelijke ontwikkeling en is verantwoordelijk voor de keuze of zijn pand kan volstaan met minder parkeerplaatsen dan de parkeereis. Minder beschikbare parkeerplaatsen leidt tot een bewustere keuze of de verplaatsingen wel met een auto gemaakt moeten worden of dat de verplaatsingen met alternatieve vervoerswijzen kunnen worden gemaakt. Het bedrag van de afkoop wordt gestort in het mobiliteitsfonds. Het mobiliteitsfonds is een fonds dat gebruikt kan worden om de mobiliteit in brede zin in heel Baarn te verbeteren. Het is dus geen specifieke bijdrage aan een verbetering van de mobiliteit rondom het project dat de bijdrage heeft gedaan. Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar en de toekomstige eigenaren van het vastgoed dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein zijn om de huurders, bewoners, medewerkers en bezoekers te voorzien in hun verplaatsingsbehoefte. Zo kan de eigenaar deelvervoer organiseren voor de huurders of de huurders motiveren om met OV of fiets te reizen. Maar de huurders en eigenaren van deze panden hebben geen recht op een gemeentelijke parkeervergunning op straat.

3.2 Stappen voor berekenen parkeereis

Voor het berekenen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling verwijzen we de parkeernorm in bijlage 1 en de rekenmethodiek van de CROW-richtlijn. Uitgangspunt is dat bij iedere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het gereguleerde gebied nooit parkeervergunningen voor parkeren op de openbare weg worden verstrekt. Momenteel zijn er geen gebieden met een parkeervergunning. Toch benoemen we deze mogelijke situatie in de toekomst, zodat de eigenaren van de panden van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zich ervan bewust zijn dat er in de toekomst wel gereguleerd

parkeren kan komen. Nieuwe bewoners komen in de toekomst dus ook niet in aanmerking voor een gemeentelijke parkeervergunning. De bewoners op deze adressen hebben wel recht op een bezoekers-regeling. De adressen behorende bij de ruimtelijke ontwikkeling worden toegevoegd aan de GROF-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning). Wie recht heeft op een gemeentelijke parkeervergunning, zoals bestaande vergunninghouders, mantelzorgers e.d. is in de 'Nota Parkeerbeleid 2025' beschreven.

Stap 1: Berekenen normatieve parkeerbehoefte Bij elk plan wordt eerst gekeken welke normatieve parkeerbehoefte er geldt. Per functie wordt het normatieve aantal parkeerplaatsen van het betreffende plan berekend. Zie voor de parkeernormen bijlage 1. Dit aantal parkeerplaatsen (op gehele getallen afgerond naar boven) is de parkeerbehoefte die bij het plan hoort. In Baarn is in de parkeernormering onderscheid gemaakt tussen centrum (inclusief stationsgebied), rest bebouwde kom en buitengebied.

Stap 2: Berekenen effectieve parkeerbehoefte aan de hand van dubbelgebruik Bovenstaand aantal (berekende) parkeerplaatsen geeft invulling aan een belangrijk deel van de parkeerbehoefte, maar het kan zijn dat verschillende doelgroepen op andere tijden gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Om dat in beeld te brengen is een toets nodig van het dubbelgebruik. Dit wil zeggen dat voor alle maatgevende momenten bepaald wordt of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de parkeerbehoefte op het betreffende moment. De gelijktijdige aanwezigheidspercentages staan in bijlage 2.

Met het doorlopen van de stappen 1 en 2 is de theoretische parkeeropgave voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling bepaald die beantwoordt aan de doelstelling om een passende parkeeroplossing te bieden en geen parkeeroverlast in de omgeving te veroorzaken. Omdat wordt gestreefd naar een groene en duurzame stad, is het wenselijk waar mogelijk minder parkeerplaatsen te realiseren dan de berekende parkeereis. In onderstaande stappen zijn de mogelijkheden weergegeven om deze parkeeropgave in te vullen. In alle gevallen geldt dat de voorgestelde parkeeroplossing slechts van toepassing kan worden verklaard, als deze structureel en beheersbaar kan worden gemaakt.

Stap 3: Berekenen van reducties op de parkeereis De eigenaar van de ruimtelijke ontwikkeling heeft de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen te realiseren dan de berekende parkeereis. Hiervoor dient hij een mobiliteitsplan in te dienen bij de omgevingsvergunningaanvraag. In het mobiliteitsplan dient overtuigend en aantoonbaar gemaakt te zijn dat het plan daadwerkelijk gerealiseerd kan worden met minder parkeerplaatsen en dan nog steeds geen parkeeroverlast in de omgeving zal veroorzaken. Dat kan bijvoorbeeld (niet limitatief) door aan te tonen dat de toekomstige huurder/bewoners/bedrijven van het pand:

- gebruik gaan maken van deelvervoer
- aantoonbaar minder auto's bezitten
- aantoonbaar meer gebruik gaan maken van openbaar vervoer
- er alternatieve parkeerplaatsen elders beschikbaar zijn waar ze kunnen parkeren (denk hierbij aan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op een naastgelegen bedrijventerrein)

Voor iedere parkeerplaats die niet gerealiseerd wordt (en dus afgekocht wordt) dient een bedrag betaald te worden aan het mobiliteitsfonds. De hoogte van het afkoopbedrag wordt berekend op basis van door de raad vastgestelde bedragen.

Stap 4: Bepalen van de parkeeroplossing(en) Het aantal parkeerplaatsen dat uiteindelijk gerealiseerd dient te worden moet voldoen aan de NEN2443 en de ontwerpwijzer van het ASVV2021. De aanvrager dient aan te tonen dat de parkeerplaatsen aan de NEN2443 en de ASVV voldoen. De parkeerplaatsen voortkomend uit de parkeereis dienen gerealiseerd te worden.

4 Borgen van de parkeeroplossing

4.1 Vastleggen GROF-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning)

In de parkeernormen wordt ervan uitgegaan dat iedere ruimtelijke ontwikkeling voorziet in haar eigen parkeerbehoefte. Door te voldoen aan de parkeereis (voldoen aan de eigen parkeerbehoefte) is het niet noodzakelijk om ook nog aanspraak te maken op een parkeervergunning in de openbare ruimte indien hier sprake van is. Er is immers voldoende parkeerplaats op eigen terrein voorzien. Nieuwe ontwikkelingen in gebieden waar momenteel geen gereguleerd parkeren is ingevoerd, geldt dat deze adressen ook op de GROF-lijst komen te staan. Tenzij in de omgevingsvergunning nadrukkelijk is vastgelegd dat een ontwikkeling gebruik mag maken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, omdat daar voldoende plek voor beschikbaar is. Hierdoor worden alle adressen van ontwikkelingen waarvan de omgevingsvergunning is aangevraagd na de inwerkingtreding van deze 'Nota Parkeernormen 2025', op de zogenaamde GROF-lijst geplaatst. De bewoners van deze adressen hebben géén recht op een eerste, tweede, of meerdere parkeervergunningen. Ook als het aantal te verkrijgen parkeervergunningen in dat gebied groter is dan het aantal te realiseren eigen parkeerplaatsen. Daarin wordt ook bepaald hoe omgegaan wordt met de adressen die parkeerplaatsen op eigen terrein hebben, of daarover kunnen beschikken, de zogenaamde POET-regeling (Parkeren Op Eigen Terrein). De GROF-lijst is een lijst met

adressen in de gemeente Baarn waarvan de bewoners en bedrijven geen aanspraak maken op een parkeervergunning.

4.2 Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk

In de koop- en huurovereenkomsten dienen eigenaren van de panden een kettingbeding op te nemen waarin het ook voor de toekomstige bewoners en huurders duidelijk is dat zij geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning. Indien sprake is van anterieure overeenkomsten tussen ontwikkelaar en gemeente dient hier door de gemeente een bepaling over te worden opgenomen in deze overeenkomst.

4.3 Communicatie naar (eind)gebruikers

Het is een verplichting voor de aanvrager van de omgevingsvergunning, om de eigenaar van het pand (indien de aanvrager niet de eigenaar is) en deze op zijn beurt aan de huurder(-s) en/of kopers van het pand te informeren over het feit dat de (toekomstige) gebruikers (bewoners, werknemers en bezoekers) in de toekomst geen recht hebben op een parkeervergunning.

5 Juridisch kader

5.1 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht is verwoord dat het bevoegde bestuursorgaan de beleidsregels respecteert, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen. Concreet betekent dit dat het college van B&W de bevoegdheid heeft om af te wijken van de 'Nota Parkeernormen 2025', als zich bijvoorbeeld een situatie voordoet waarin één of meerdere belanghebbenden onevenredig wordt benadeeld door toepassing van deze nota. Indien gebruik gemaakt wordt van deze zogenaamde "hardheidsclausule" dient dit onderbouwd en beargumenteerd te worden. Ontheffing van de parkeereis is pas aan de orde indien zich een bijzondere omstandigheid voordoet. Voorbeelden van mogelijke afwijkingsgronden zijn (doch niet limitatief):

a) Het realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein moet zodanige bezwaren opleveren dat aan deze bezwaren doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Daarbij valt te denken aan omstandigheden van stedenbouwkundige, esthetische, historische, monumentale of verkeerskundige aard die tot gevolg hebben dat het fysiek niet mogelijk is of ongewenst is om op of onder het bouwterrein de vereiste parkeergelegenheid te realiseren. De ontheffing wordt verleend, omdat er volgens het college van burgemeester en wethouders redenen zijn waarom het belang van het plan groter is dan het voldoen aan de parkeereis. Aan het verlenen van deze ontheffing wordt een financiële consequentie - afkoop van de parkeereis - gekoppeld. Enkele situaties die zich kunnen voordoen:

- De locatie leent zich niet voor het aanbrengen van parkeerplaatsen op of onder die locatie en/of het gebouw leent zich niet voor het aanbrengen van parkeerplaatsen in, op of onder dat gebouw.
- Het is technisch zeer ingewikkeld om te voldoen aan de parkeereis.
- De kosten per parkeerplaats zijn buiten proportioneel hoog (meer dan 150% van de normale richtprijs voor een dergelijke voor de locatie/gebouw geschikte parkeerplaats) en daarmee wordt de investering in de parkeervoorziening ten opzichte van de totale investering buitenproportioneel groot.

b) In specifieke uitzonderingsgevallen kunnen Burgemeester en wethouders ontheffing verlenen zonder het heffen van een parkeerbijdrage. Van de onvoorwaardelijke ontheffingsmogelijkheid - zonder parkeerbijdrage of aanleg vervangende ruimte - dient terughoudend gebruik te worden. Deze mogelijkheid is voorbehouden aan bijzondere omstandigheden. In dit geval is alleen het college van burgemeester en wethouders besluitbevoegd (geen mandaat). Het verlenen van een ontheffing is vervolgens nog steeds geen plicht. Het college van burgemeester en wethouders kan altijd beslissen dat er onvoldoende redenen zijn om ontheffing op de parkeereis te verlenen.

5.2 Overgangsregeling

De voorbereiding van ruimtelijke ontwikkelingen kent vaak een lange doorlooptijd. Om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden aan initiatiefnemers en belanghebbenden is een overgangsregeling daarom vereist. Verzoeken om een bestemmingsplan of functie te wijzigen of om een omgevingsvergunning aan te vragen die zijn ingediend vóórdat deze 'Nota Parkeernormen 2025' formeel in werking is getreden, worden getoetst aan de 'Nota Parkeernormen 2014-2019'. Het gaat dan alleen om onderdelen die op het betreffende verzoek c.q. de betreffende aanvraag van toepassing zijn.

5.3 Slot- en overgangsbepalingen

1. Deze beleidsregels treden op 1 januari 2025 in werking
2. 'Nota Parkeernormen 2014-2019', waarin de beleidsregels voor de parkeernormen staan omschreven, komt met de inwerkingtreding te vervallen.

Bijlagen

1. Parkeernormen (tabel)
2. Aanwezigheidspercentages (tabel)

Bijlage 1 Parkeernormen

Parkeernormen auto (sterk stedelijk)					
Functietype	eenheid: per...	Centrum	Rest b.b.k.	Buitengebied	Bezoek
Wonen					
Koop, vrijstaand, 2 onder één kap	woning	1,2	1,7	1,9	0,15
Koop, tussen- en hoekwoning	woning	1,1	1,5	1,7	0,15
Koop, appartement, >100 m2 bvo	woning	1,1	1,6	1,8	0,15
Koop, appartement, 75 - 100 m2 bvo	woning	1	1,2	1,4	0,15
Huurhuis, vrije sector	woning	0,9	1,2	1,4	0,15
Sociale huurwoning	woning	0,7	1	1,1	0,15
Huur, appartement, vrije sector, >100 m2 bvo	woning	0,9	1,2	1,3	0,15
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo	woning	0,6	0,9	1	0,15
Huur, appartement, sociale huur, <75 m2	woning	0,4	0,5	0,8	0,15
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur, <30 m2	woning	0,2	0,3	0,5	0,15
Serviceflat, aanleunwoning	woning	0,15	0,8	0,9	0,15
Detailhandel					
Centrum	100 m ² BVO	3,3	-	-	82%
Buurtsupermarkt (<600 m2 wvo)	100 m ² BVO	-	3,4	-	89%
Fullservice supermarkt (>1.000 m2 wvo), laag en midden	100 m ² BVO	3,3	5,15	-	93%
Grote supermarkt (>2.500 m2 wvo)	100 m ² BVO	-	7,7	-	84%
Winkelboulevard	100 m ² BVO	-	3,95	-	94%
Werken					
Kantoor zonder baliefunctie (bezoekersextensief)	100 m ² BVO	1,15	1,65	2,55	5%
Kantoor met baliefunctie (bezoekersintensief)	100 m ² BVO	1,55	2,25	3,55	20%
Bedrijf, arbeidsintensief (bezoekersextensief)	100 m ² BVO	1,35	2,15	2,35	5%
Bedrijf, arbeidsextensief (bezoekersextensief)	100 m ² BVO	0,65	0,95	1,05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² BVO	1,05	1,55	1,95	nvt.
Cultuur					
Bioscoop	100 m2 BVO	3,2	11	13,7	94%
Theater	100 m2 BVO	7,3	9,8	12	87%
Bibliotheek	100 m2 BVO	0,45	1,05	-	97%
Sport en recreatie					
Sporthal	100 m2 BVO	1,45	2,65	3,45	96%
Sportveld	hectare netto vel	20	20	20	95%
Zwembad overdekt	100 m2 bassin	-	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	100 m2 bassin	-	12,9	15,8	99%
Horeca					
Discotheek	100 m2 BVO	6,1	18,4	20,8	99%
Cafe, bar, cafetaria	100 m ² BVO	5	6	-	90%
Restaurant	100 m ² BVO	5	6	-	80%
Hotel (3*)	10 kamers	2	4,7	6,8	77%
Onderwijs					
Basisonderwijs (exclusief K&R)	leslokaal	0,75	0,75	0,75	48%
Middelbaar onderwijs	100 leerlingen	3,3	4,3	4,9	11%

Opmerkingen

De oude begrippen worden vervangen bij de nieuwe kencijfers voor:

Koop, etage, duur = Koop, appartement, >100 m2 bvo

Koop, etage, midden / goedkoop = Koop, appartement, 75 - 100 m2 bvo

Huur, etage, duur = Huur, appartement, vrije sector, >100 m2 bvo

Huur, etage, midden / goedkoop = Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo

Bijlage 2

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	vrijdag- middag	vrijdag- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	60	60	90	100	80	70	70	75	80	75
woningen bezoekers	40	50	75	0	70	60	100	100	100	90
kantoor/bedrijven	100	100	5	0	5	60	0	0	0	0
commerciële dienstverlening	100	100	5	0	75	100	5	0	0	0
detailhandel	30	60	10	0	75	60	60	100	0	60
grootschalige detailhandel	30	60	70	0	80	60	70	100	0	0
supermarkt	50	60	40	0	80	80	80	100	40	60
sportfuncties binnen	50	50	100	0	100	40	100	100	100	75
sportfuncties buiten	25	25	50	0	50	25	50	100	25	100
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5	40	50	0	50	40	100	40	100	40
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100	100	10	0	10	75	0	0	0	0
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100	100	50	25	50	100	50	100	100	100
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100	100	40	5	40	100	40	40	40	40
ziekenhuis medewerkers	100	100	40	10	40	100	40	20	20	20
restaurant	30	40	80	0	80	60	90	70	100	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	100	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	0	100	0	100	0	0	0