

Bijlage: Berekening parkeerbehoefte Havenstraat 5 ("Bij Rosalie" c.a.)

Parkeerbehoefte

De berekening is gebaseerd op enige bedrijfsspecifieke gegevens met invloed op de parkeerbehoefte. Deze zijn in het navolgende verwerkt. Voor zover gegevens ontbreken, is teruggevallen op het berekenen van de parkeerbehoefte per activiteit op basis van de parkeernormen uit de Parkeernota.

- a. Bij "Bij Rosalie" werken mensen met een verstandelijke beperking –hierna te noemen: medewerkers-. Medewerkers zijn niet in staat zelfstandig auto te rijden of te fietsen; zij worden gebracht en gehaald.
- b. Restaurant "Bij Rosalie" beslaat (incl. keuken, toiletten e.d.) bijna 180 m² b.v.o. Volgens opgave van initiatiefnemer bedraagt het aantal gasten maximaal 32 (8 tafels voor 4 personen). Uit de toelichting blijkt dat voor een ruime opzet is gekozen omdat men vanwege de medewerkers extra ruimte nodig heeft om te kunnen uitserveren. Ook verwacht men veel gasten in een rolstoel. Deze moeten veel ruimte tussen de tafels hebben en ruimte voor het 'loop'pad richting de toiletvoorziening etc.. Aangezien het slechts bij uitzondering voorkomt dat gasten die aan dezelfde 4persoonstafel zitten met verschillende auto's zijn gearriveerd, is het niet onredelijk uit te gaan van 8 parkeerplaatsen.
Er is –ook op de drukke momenten- 1 leidinggevende in de bediening, en 1 in de keuken. Voor het personeel is dus behoefte aan 2 parkeerplaatsen.
Daarmee komt de bedrijfsspecifieke parkeernorm voor het restaurant op 10 parkeerplaatsen.
- c. De moes- en siertuin zal weliswaar (mede) worden onderhouden door dezelfde medewerkers die in het restaurant werken of in het atelier werken –naast de eigenaar/beheerder van het complex-, maar het is wel denkbaar dat hiervoor/hierdoor 1 extra medewerker aanwezig is. Omdat ook deze extra medewerker zal worden gehaald/gebracht, is voor deze activiteit geen parkeerbehoefte te verwachten.
- d. De initiatiefnemers hebben nadrukkelijk aangegeven dat het niet de bedoeling is om cursisten zonder beperking tot de atelier-activiteiten toe te laten. Niet bij de start, ook niet in de verdere toekomst. Voor zover zij al niet voor de andere activiteiten in het pand aanwezig zijn, worden zij gebracht/gehaald, en hebben dus geen parkeerbehoefte.
Er is voor de atelier-activiteit dus slechts behoefte aan 1 parkeerplaats, voor de leidinggevende.
- e. Voor de brouwerij c.a. moet onderscheiden worden:
 - o het personeel;
 - o bezoekers die primair voor de brouwerij komen (rondleidingen e.d.);
 - o deelnemers aan de bierproeverijen.Het personeel bestaat uit 1 persoon: de bierbrouwer zelf.
De bierbrouwerij neemt in het hoofdgebouw geen ruimte in; resteert de 220 m² van het bijgebouw. Het aantal personen dat tegelijk een rondleiding krijgt wordt door de initiatiefnemer geschat op maximaal 16. De initiatiefnemer gaat ervan uit dat 1 parkeerplaats per 4 bezoekers voldoende is, gebaseerd op het uitgangspunt dat geen rondleidingen aan een groep individuele toeristen worden gegeven (al dan niet met opgave vooraf), maar uitsluitend aan een groep die zich als zodanig vooraf heeft aangemeld.
Voor zover deze groepen niet per bus zullen komen, mag verwacht worden dat zij reizen met 4 personen per auto. In dat geval is behoefte aan maximaal 4 parkeerplaatsen voor de groep, en 1 voor de brouwer.
Tijdens een bierproeverij zullen de meesten van de 30 genoten aanwezig zijn. Het karakter van deze bijeenkomsten verhoudt zich echter niet tot autorijden. Er wordt dan ook vanuit gegaan dat hiervoor geen parkeercapaciteit nodig is.
- f. De woning is een goedkope of middeldure tagewoning is. Hiervoor geldt een parkeerbehoefte van 2,1 parkeerplaats.

Zowel uit monumentaal als uit leefbaarheidsoogpunt wordt als uitgangspunt gekozen dat (uitsluitend) het parkeren door bewoners en personeel op eigen terrein kan plaatsvinden.

Dat betreft $2(a) + 0(b) + 1(c) + 2,1(e) = 5,1$ parkeerplaatsen. Afgerond op het eersthogere gehele getal zijn dit 6 parkeerplaatsen.

Echter: in de parkeerbehoefte van de woning is ook een parkeerbehoefte van 0,3 ten behoeve van visite verwerkt. Wanneer het uitgangspunt strikt wordt gehanteerd dat uitsluitend bewoners en personeel op eigen terrein mogen parkeren –en visite dus niet- kan ook volstaan worden met $(4,8 =) 5$ parkeerplaatsen op eigen terrein. De betreffende 0,3 parkeerplaats dient dan wel te worden betrokken bij de elders te realiseren parkeerbehoefte.

Voor de elders te realiseren parkeerbehoefte dient 'de maatgevende parkeerbehoefte' te worden bepaald. In en om Elburg-Vesting wordt daarmee bedoeld: de parkeerbehoefte op het moment dat het in/om Elburg-Vesting het drukst is. Daarvan worden de zomerse dagen met evenementen uitgezonderd. In de praktijk komt dit neer op een zaterdag (zonder evenementen) in juli of augustus.

De parkeerbehoefte van gasten op het drukste moment is dan dus:

$8(a) + 0(b) + 0(c) + 4(d, \text{bij rondleiding}) + 0,3(\text{visite}) = (\text{afgerond op het eersthogere gehele getal}) 13$ parkeerplaatsen.

Parkeerfonds

Omdat storting in het parkeerfonds aan de orde is, moet eerst nog een tussenslag plaatsvinden. Deze houdt in dat bij hetgeen in rekening wordt gebracht het gedeelte van de parkeerbehoefte van de huidige/oude situatie (op basis van de parkeernormen uit 1996) waarin redelijkerwijs niet op eigen terrein kan/kon worden voorzien in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de beoogde situatie.

Er bestaat geen specifieke parkeernorm voor palingrokerijen, wel voor bedrijven die zowel arbeidsextensief als bezoekersextensief zijn. De toenmalige parkeernorm was 0,7 parkeerplaats/100 m² voor dit soort bedrijven. Voor de palingrokerij (132 m²) was dus behoefte aan 0,9 parkeerplaats. De toenmalige parkeernorm voor woningen was 1,3. Deze norm wordt gehanteerd voor de te vervallen woning (in de oude situatie was sprake van 2 bedrijfswoningen in het pand).

Om ervoor te zorgen dat voor de in de nieuwe situatie te handhaven functies uit de oude situatie (in dit geval: 1 woning) niet de autonome groei van de parkeerbehoefte ten laste van dit project wordt gebracht, wordt voor de te handhaven woning de oude parkeernorm gelijk gesteld aan de nieuwe parkeernorm conform de Parkeernota (2,5).

De totale parkeerbehoefte was dus $0,9 + 1,3 + 2,5 = 4,7$ parkeerplaatsen.

Op eigen terrein kan/kon in deze gehele parkeerbehoefte worden voorzien. Er hoeft dus geen aftrek plaats te vinden van huidige/oude parkeerbehoefte op openbaar terrein.

De benodigde storting in het parkeerfonds dient dus gebaseerd te zijn op $5,1$ (parkeerbehoefte personeel+bewoners+visite) + 12 (parkeerbehoefte gasten) – 0 (oude parkeerbehoefte op openbaar terrein) – 5 (parkeercapaciteit op eigen terrein voor bewoners+personeel) = (afgerond op het eersthogere gehele getal) 13 parkeerplaatsen.

N.B.: De initiatiefnemer wijst op het feit dat het personeel gewoonlijk op de fiets komt, hetgeen ook past in het fietsstimuleringsbeleid van de gemeente Elburg, met name op afstanden tot 7,5 km. Er zouden dus geen parkeerplaatsen voor werknemers nodig zijn.

De gemeente geeft aan dat het fietsgebruik is meegenomen in de landelijke parkeernormen voor restaurants, sociaal-maatschappelijke activiteiten e.d. Gelet op de specifieke inhoud van het initiatief meent de gemeente dat een bedrijfsspecifieke parkeerbehoefte, lager dan de landelijke parkeernormen, te rechtvaardigen is. De initiatiefnemer verzoekt deze bedrijfsspecifieke parkeerbehoefte nu nog verder te verlagen, gelet op de in de praktijk gebleken bestendige vervoerwijzekeuze van de beoogde begeleiders. De gemeente wil hier zowel pragmatisch als toekomstgericht mee omgaan.

Wanneer direct na de start van het project geen behoefte is aan de parkeerplaatsen voor het personeel vanwege de bestendige vervoerkeuze –die door de gemeente niet alleen wordt geaccepteerd, maar ook wordt verwelkomd als passend binnen het gemeentelijke beleid-, dan zal de gemeente directe aanleg hiervan niet eisen.

Voor eventuele wijzigingen in het personeelsbestand is na verloop van jaren geen gemeentelijke instemming meer nodig. Dit houdt in dat de nu uit te voeren verkeerskundige beoordeling ook tot een acceptabele verkeers- en parkeersituatie moet leiden na toekomstige personeelsmutaties.

Gelet op het voorgaande behoeven slechts 2 parkeerplaatsen t.b.v. bewoners+personeel direct te worden gerealiseerd; in de ruimte voor de overige 3 parkeerplaatsen dient ofwel nu reeds elders te worden voorzien (met bijbehorende storting in het Parkeerfonds), danwel dient de ruimte op het eigen terrein voor dit doel gereserveerd te blijven, zodat bij zich wijzigende parkeerbehoefte (bijv. ten gevolge van personeelsmutaties) alsnog op eigen terrein in de parkeervraag van het (toekomstige) personeel voorzien kan worden. Gekozen is voor uiteindelijk 5 parkeerplaatsen op eigen terrein.

parkeerplaats dient aanvrager 50 % van de vastgelegde bijdrage zoals opgenomen in het parkeerfonds te betalen (deze bijdrage is lager omdat de parkeermogelijkheden er al wel zijn maar de gemeente wel de grond ter beschikking moet stellen en in stand moet houden). In de regel doet de drukste structurele parkeerbehoefte zich voor:

- in woonwijken: op het drukste uur van negen gemiddelde weekendavonden (vrijdag, zaterdag, zondag);
- bij winkels en hun invloedsgebied (500 m hemelsbreed vanaf het middelpunt van het gebied): op de drukste van drie koopavonden en drie zaterdagen;
- bij toeristische bezienswaardigheden en weersafhankelijke activiteiten: op het drukste dagdeel in de op-2-na-drukste week van het jaar.

Als a, b, c niet mogelijk blijken, kan de aanvrager van een omgevingsvergunning, een schriftelijk verzoek indienen bij het college van burgemeester en wethouders om in afwijking van de parkeereis toch een omgevingsvergunning te verlenen. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten om aan te tonen en/of aannemelijk te maken dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is en dat de parkeerbehoefte door een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd door (een combinatie van) de hiervoor genoemde mogelijkheden. Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning te verlenen. Dit doet het college als zij de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en het college bereid is de verplichting van de aanvrager over te nemen om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen. Bij dit besluit moet aannemelijk worden gemaakt dat door de gemeente binnen een redelijke termijn (maximaal tien jaar) wordt voorzien in de gecompenseerde parkeerplaatsen binnen een hemelsbrede (redelijke) afstand van maximaal 750 meter van het bouwplan. Per afwijking van de norm moet dus gemotiveerd worden aangegeven waar en wanneer de parkeerplaatsen gecompenseerd worden door de gemeente.

De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van het parkeerfonds ligt bij het college. Een aanvrager kan geen rechten onttelen aan het bestaan van het fonds. Wanneer het college in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning verleent, moet de aanvrager van een omgevingsvergunning een parkeerbijdrage per ontbrekende parkeerplaats in het parkeerfonds storten.

3.4 Berekeningswijze hoogte storting

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, onder meer de uitspraken van 14 december 2005 (LJN: AU7951) van 1 september 2010 (LJN: BN5727) moet bij beoordeling van de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid alleen worden gelet op de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het (bouw)plan.

Het bedrag dat de aanvrager in het parkeerfonds moet storten = het aantal parkeerplaatsen behorend bij de nieuwe situatie berekend volgens de parkeernormen die zijn opgenomen in bijlage 1, (minus) de parkeerbehoefte behorend bij het laatst actieve gebruik berekend op basis van het ASVV 1996 of als het laatst actieve gebruik is begonnen na een nieuwere versie van het ASVV deze nieuwere versie (minus) de extra parkeercapaciteit op eigen terrein.

De uitkomst van bovenstaande som wordt vermenigvuldigd met het tarief van € 6.038,-, exclusief btw (per parkeerplaats).

In bijlage 4 wordt de werkwijze voor de berekening van de parkeerbehoefte toegelicht. Ook is in deze bijlage een voorbeeld opgenomen hoe de hoogte van de bijdrage in het parkeerfonds wordt berekend.