

Nota parkeernormen auto en fiets

2^e herziening

Vastgesteld:
12 februari 2014





Nota parkeernormen auto en fiets

(2e herziening)

Datum: 12 februari 2014

Status: Vastgesteld

Kenmerk: Ruimte/1125829

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Juridisch kader	4
3. Berekening van de parkeereis	6
3.1 Berekenen van de parkeereis	6
3.2 Fietsparkeernormen	6
3.3 Bestaande parkeertekorten	6
3.4 Bestaande parkeerplaatsen die verloren gaan	7
3.5 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (parkeerbalans)	7
3.6 Gefaseerde uitvoeren	7
3.7 Afronden parkeereis	8
3.8 Laden en lossen	8
4. Eisen aan parkeervoorzieningen voor fiets en auto	9
4.1 Autoparkeerplaatsen	9
4.1.1 Bruikbaarheid	9
4.1.2 Afmetingen	10
4.1.3 Aanvullende eisen bij woningen	11
4.2 Fietsparkeerplaatsen	11
4.2.1 Bruikbaarheid	11
4.2.2 Afmetingen	12
4.2.3 Aanvullende eisen bij woningen	12
4.3 Parkeren op afstand	13
4.3.1 Loopafstand	13
4.3.2 Ligging op een naburig perceel	13
4.3.3 Ligging in het openbaar gebied	14
5. Ontheffing van de parkeereis en afkoopregeling	15
I. Parkeernormen	17
II. Aanwezigheidspercentages	21
III. Onderbouwing tarief parkeerbijdrage	22

1. Inleiding

In 2008 heeft de gemeenteraad van Soest het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Daarin is opgenomen dat vraag en aanbod naar parkeerplaatsen met elkaar in balans moeten blijven. Het hebben van voldoende parkeerplaatsen levert immers een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en (economische) vitaliteit van Soest en Soesterberg. Dit is niet alleen een verantwoordelijkheid van de gemeente. Wij verwachten van particulieren en bedrijven dat zij bij nieuwe ontwikkelingen zelf in voldoende mate in parkeerplaatsen voorzien en daar ook in investeren. Het reserveren van voldoende ruimte blijkt vaak een lastige opgave, waarbij de belangen van bewoners, bezoekers, bedrijven en winkeliers lijnrecht tegenover elkaar kunnen staan.

Iedere ruimtelijke functie (wonen, werken, winkelen) trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer en genereert daarmee ook een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of per oppervlakte. Het hanteren van parkeernormen en het vasthouden aan de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen is van belang om de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te borgen.

In deze nota is opgenomen hoe in de gemeente Soest de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt berekend. De parkeernormen zijn afgeleid vanuit landelijke kengetallen van CROW. Daar is een Soester accent aan toegevoegd. Dit om de parkeernormen niet een belemmering te laten zijn bij ruimtelijke ontwikkeling, maar juist om de bijdrage aan de leefbaarheid en economische vitaliteit voorop te stellen. Zo biedt de gemeente Soest met deze nota de keuze om te investeren in de fiets, is er een standaard ontheffing voor een beroep of kleine praktijk aan huis, wordt een ontwikkelaar niet gevraagd om bestaande parkeerproblemen op te lossen en kan wie echt niet weet te voldoen aan de parkeereis een beroep doen op een afkoopregeling. Dit alles om ontwikkeling mogelijk te maken. Daarmee kan het parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd.

In deze nota wordt in hoofdstuk twee eerst het juridisch kader behandeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk drie aangegeven hoe de parkeereis wordt berekend. In het vierde hoofdstuk is omschreven welke eisen aan parkeerplaatsen voor de auto en de fiets worden gesteld. Tot slot is in hoofdstuk vijf een aantal bepalingen opgenomen omtrent ontheffing van de parkeereis, waaronder de afkoopregeling. In de bijlagen zijn de tabellen met parkeernormen voor de verschillende functies opgenomen.

2. Juridisch kader

2.1 Uitgangspunt bestemmingsplan en omgevingsvergunning

De parkeernormen in deze nota hebben primair betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag aan het bestemmingsplan en de bouwverordening. Daarbij is het in eerste instantie het bestemmingsplan leidend. In veel bestemmingsplannen wordt met betrekking tot parkeren verwezen naar deze nota. Het kan dat in het bestemmingsplan afwijkende parkeernormen zijn opgenomen. In dat geval gelden die afwijkende normen. De bouwverordening is een vangnet voor het geval de parkeernormen niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen. In het parkeerartikel van de bouwverordening wordt aangegeven dat in voldoende mate in parkeerruimte moet worden voorzien. Middels deze nota wordt invulling gegeven aan het begrip “voldoende mate”.

2.2 Bestaande situaties

De parkeernormen in deze nota hebben geen betrekking op bestaande situaties. In die gevallen geldt hetgeen in het verleden in een vergunning is vastgelegd. Deze nota voorziet dan ook niet in een oplossing voor bestaande parkeerproblemen.

2.3 Wet ruimtelijke ordening

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro), die vanaf 1 juli 2008 in werking is getreden, neemt het bestemmingsplan een centrale rol in. Stedenbouwkundige bepalingen, waaronder parkeernormen, verdwijnen uiteindelijk uit de bouwverordening. De bouwverordening blijft tot 1 juli 2018 van kracht voor bestemmingsplannen die na juni 2003 zijn vastgesteld en waarin nog niet wordt verwezen naar deze nota. De gemeente Soest heeft ervoor gekozen om de parkeernormen in deze nota op te nemen en niet apart in alle bestemmingsplannen. Op deze manier zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor de gehele gemeente en kunnen de parkeernormen eenvoudiger geactualiseerd worden.

2.4 Parkeerfonds

Het vragen van een financiële parkeerbijdrage voor wie zelf niet in staat is om volledig in het aantal parkeerplaatsen te voorzien, vindt zijn juridische grondslag in de bouwverordening, de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is voor de gemeente de verplichting opgenomen om kosten die zij maakt in het openbaar gebied te verhalen. Op basis van dit principe wordt door de gemeente Soest een bestemmingsreserve parkeerfonds in het leven geroepen. In paragraaf 5.2 is de afkoopregeling uitgewerkt.

2.5 Citeertitel

Deze nota wordt aangehaald als “Nota parkeernormen”.

2.6 Overgangsbepaling

Als op uiterlijk vrijdag 14 februari 2014 een schriftelijk verzoek om vooroverleg (schetsplan en/of principeverzoek) voor een ontwikkeling bij de gemeente Soest is ingediend, waarna deze nota van kracht is geworden, kan de aanvrager zich beroepen op deze overgangsbepaling. In dergelijke gevallen mag gedurende maximaal 1 jaar worden gerekend met de parkeernormen uit bijlage 1 van de 1^e herziening van de beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds. Deze overgangsbepaling geldt uitsluitend voor de parkeernormen in bijlage 1 en niet voor de overige bepalingen die in deze nota zijn opgenomen. Een ontvankelijke aanvraag voor een omgevingsvergunning moet vervolgens uiterlijk op vrijdag 13 februari 2015 zijn ingediend. Deze overgangsbepaling staat los van de datum waarop de verwijzing vanuit een bestemmingsplan of de bouwverordening naar deze herziene nota tot stand komt.

3. Berekening van de parkeereis

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven hoe aan de hand van de parkeernormen de parkeereis per functie wordt berekend.

3.1 Berekenen van de parkeereis

Op basis van de parkeernormen (vastgelegd in bijlage 1 van deze nota) wordt berekend hoeveel autoparkeerplaatsen benodigd zijn voor een bepaalde ontwikkeling; de parkeereis. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de functie(s) te vermenigvuldigen met de reguliere parkeernormen uit de bijlage. Aan deze parkeereis moet minimaal worden voldaan. Het is altijd toegestaan om meer parkeerplaatsen te realiseren dan het aantal dat wordt vastgelegd in de parkeereis.

Bij het berekenen van de omvang van een functie wordt, tenzij anders vermeld, altijd uitgegaan van het bruto vloeroppervlak (bvo). De benodigde ruimte voor inparkeren en/of laden en lossen wordt niet meegerekend in het bvo waarover de parkeereis wordt berekend.

3.2 Fietsparkeernormen

Een aanvrager heeft de keuze om fietsparkeerplaatsen te realiseren, in ruil voor een lagere autoparkeernorm. Naast de kolom met reguliere parkeernormen uit bijlage 1 van deze nota, is daarom een kolom opgenomen met fietsparkeernormen en een lagere autoparkeernorm waaraan in dat geval beide voldaan moet worden.

Niet in alle gevallen zijn betrouwbare fietsparkeernormen voorhanden. Bij een volgende herziening van de nota wordt dit op basis van ervaringscijfers verder aangevuld. In die gevallen is het vak met de fietsparkeernormen grijs aangegeven en is er geen keuzeoptie.

3.3 Bestaande parkeertekorten

Bij ontwikkelingen hoeven bestaande parkeertekorten niet opgelost te worden. Een eventueel bestaand tekort aan autoparkeerplaatsen op een perceel (het verschil tussen de parkeernorm voor de bestaande functies en het bestaande aantal parkeerplaatsen op eigen terrein) mag daarom van de parkeereis worden afgetrokken.

Het bestaande tekort wordt berekend door de parkeereis van de laatst actieve, legale functie(s) te bepalen volgens de huidige reguliere parkeernormen en de in paragraaf 3.1 beschreven werkwijze. Hiervan wordt het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein aanwezig was tijdens deze laatste actieve functie afgetrokken. Als het aantal aanwezige parkeerplaatsen lager is dan het aantal dat er volgens (de tekening bij) de oude vergunning aanwezig zou moeten zijn, wordt met het aantal parkeerplaatsen conform de oude vergunning gerekend.

Het voorgaande kan worden samengevat in de volgende formules:

Totale parkeereis = Parkeereis van de nieuwe functie - bestaand parkeertekort

Bestaand parkeertekort = Parkeereis van de oude functie - aantal parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij het bepalen van het bestaande parkeertekort wordt niet gekeken naar al dan niet aanwezige fietsparkeerplaatsen. Als bij een eerdere vergunning fietsparkeerplaatsen zijn geëist, conform paragraaf 3.2, dan moeten deze fietsparkeerplaatsen in een nieuwe situatie te worden teruggebracht of gecompenseerd door middel van autoparkeerplaatsen conform de verhoudingen in bijlage 1.

3.4 Bestaande parkeerplaatsen die verloren gaan

Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuw inrit, moeten worden gecompenseerd. Deze worden opgeteld bij de parkeereis voor de ontwikkeling.

3.5 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (parkeerbalans)

Als in een ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan het zijn dat niet elke functie op hetzelfde moment in de week bezoekers trekt. Met een parkeerbalans kan de parkeerbehoefte op verschillende momenten van de week worden bepaald, zodat duidelijk is wat het drukste moment is en wat op dat moment het benodigde aantal parkeerplaatsen moet zijn. Bij het bepalen van de parkeereis mag een parkeerbalans worden opgesteld conform de voorgeschreven methode van CROW.¹ De aanwezigheidspercentages die voor de verschillende momenten van de week gebruikt moeten worden zijn opgenomen in bijlage 2. De parkeerbalans kan alleen worden toegepast wanneer verschillende functies binnen de ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid. De parkeerbalans is niet te combineren met naburige percelen (zie 4.3.2) of met reeds aanwezige openbare parkeerplaatsen (zie 4.3.3). Wel kan gebruik worden gemaakt van een parkeerbalans met betrekking tot openbare parkeerplaatsen die nieuw worden gerealiseerd.

3.6 Gefaseerde uitvoering

Een ontwikkeling kan gefaseerd worden uitgevoerd. Per fase moet minimaal het bij deze fase behorende aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Als gebruik wordt gemaakt van een parkeerbalans (zie 3.5), dan moet deze al bij de eerste fase/vergunning in zijn geheel worden goedgekeurd. Er mag na in gebruik name van een fase nooit een (tijdelijk) parkeertekort ontstaan.

¹ Op basis van CROW publicatie 311.

3.7 Afronden parkeereis

Omdat geen delen van parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd geldt dat de berekende parkeereis altijd op een heel getal naar boven wordt afgerond.² Bij woningbouw hoeft de parkeereis niet naar boven afgerond te worden. Vanwege correctiefactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein is het namelijk mogelijk een berekend aantal van bijvoorbeeld 0,8 parkeerplaats te realiseren (zie 4.1.3). De parkeereis wordt afgerond nadat eventuele bestaande parkeertekorten (zie 3.2) en dubbelgebruik (zie 3.5) zijn verrekend.

3.8 Laden en lossen

Voor het laden en lossen van goederen geldt dat, als de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte, hierin in voldoende mate moet worden voorzien. In deze nota zijn hiervoor geen aanvullende normen opgenomen. Wel geldt ook hierbij dat bestaande tekorten niet opgelost hoeven te worden bij nieuwe ontwikkelingen.

² Voorbeeld: Een parkeereis van 4,1 wordt afgerond naar 5.

4 Eisen aan parkeervoorzieningen voor auto en fiets

In dit hoofdstuk zijn de eisen die worden gesteld aan parkeervoorzieningen voor de fiets en de auto opgenomen. De opgenomen parkeerplaatsen op de situatietekening bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning worden getoetst aan de eisen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen. Hierbij geldt dat deze eisen alleen van toepassing zijn op de nieuw te realiseren parkeervoorzieningen. Bestaande parkeervoorzieningen kunnen in stand blijven en worden geacht te voldoen aan deze uitgangspunten.

4.1 Autoparkeerplaatsen

In deze paragraaf zijn bepalingen met betrekking tot autoparkeerplaatsen opgenomen.

4.1.1 Bruikbaarheid

De parkeerplaatsen op een situatietekening worden beoordeeld op bruikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij wordt in ieder geval aan de volgende uitgangspunten getoetst:

Bruikbaarheid:

- Parkeerplaatsen en wegen voldoen aan de afmetingen die in paragraaf 4.1.2 zijn bepaald.
- Parkeerplaatsen zijn individueel te gebruiken. Twee parkeerplaatsen kunnen bijvoorbeeld niet achter elkaar op een oprit worden gesitueerd. Slechts één parkeerplaats wordt in dat geval als bruikbaar beoordeeld.
- Het realiseren van een nieuwe inrit of het verplaatsen van een bestaande inrit wordt getoetst aan de “beleidsnota inritvergunningen”. Als conform deze beleidsnota geen inritvergunning kan worden verkregen, zijn de parkeerplaatsen op eigen terrein niet bruikbaar.

Veiligheid:

- Bij een parkeerplaats aan de openbare weg mag geen fietspad of trottoir worden gekruist.
- Parkeerplaatsen haaks of schuin (gestoken) op de weg, kunnen alleen worden toegepast op eigen terrein, of in geval er sprake is van een weg met een maximum toegestane snelheid van 30 km/h, die geen deel uitmaakt van een fiets- of busroute, waarop de intensiteit van het verkeer maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt en wanneer er geen sprake is van bezoekersintensieve functies waarbij veel parkeerwisselingen moeten worden verwacht; zoals detailhandel, centrumfuncties en horeca.

Een parkeer- of stallingsgarage wordt altijd getoetst aan NEN 2443 en moet minimaal voldoen aan de *aanbevolen* normen die daarin zijn opgenomen.

4.1.2 Afmetingen

De ruimte voor het parkeren van auto's moet in ieder geval afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Dit geldt zowel voor parkeervakken, als voor rijwegen.

Een parkeervak parallel aan de weg (langs parkeren) heeft een breedte van 2,0 m en een lengte van 6,0 m. Gestoken (schuin) parkeren onder een hoek van 30, 45 of 60 graden is mogelijk, behalve als er sprake is van een doodlopende weg zonder keermogelijkheid. Daarbij wordt uitgegaan van de afmetingen in paragraaf 11.2.8 van de ASVV 2012 (CROW). In de volgende tabel zijn de afmetingen bij haaks parkeren (onder een hoek van 90 graden) opgenomen.

Lengte	Breedte	Rijweg
5,00 m	2,30 m *	6,35 m
5,00 m	2,35 m *	5,95 m
5,00 m	2,40 m	5,65 m
5,00 m	2,45 m	5,45 m
5,00 m	2,50 m	5,40 m
5,00 m	3,50 m 	5,40 m

** Een breedte van 2,30 of 2,35 meter wordt afgeraden, maar is uitsluitend toegestaan bij de bestemming "wonen".*

Naast bovenstaande afmetingen wordt bij haaks parkeren naast elk hoekvak een vrije uitstapstrook van ten minste 0,40 m aangebracht. Als er sprake is van een doodlopende parkeerweg, loopt deze na het laatste parkeervak nog ten minste 1,50 m door, ten behoeve van het in- en uitdraaien van het laatste vak.

 Een gehandicaptenparkeerplaats heeft een breedte van 3,50 m of 3,00 m bij een vrije uitstapstrook naast het parkeervak. Op elke 50 parkeerplaatsen wordt ten minste één parkeervak ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. Bij publieke voorzieningen wordt geadviseerd om op elke 20 parkeerplaatsen een gehandicaptenparkeerplaats in te richten.

 Deze Nota parkeernormen voorziet niet in eisen ten aanzien van elektrische rijden. Dit wordt in een aparte beleidsnota verder uitgewerkt. In zijn algemeenheid geldt dat in voldoende mate in de parkeerbehoefte moet worden voorzien. Daarbij geldt dat parkeerplaatsen moeten worden aangepast aan de vraag, maar ook leegstand van parkeerplaatsen moet worden voorkomen.

4.1.3 Aanvullende eisen bij woningbouw

Bij woningbouw moet (een deel van) de autoparkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Bij een ontwikkeling van 3 of meer woningen moet per 3 woningen ten minste 1 autoparkeerplaats voor bezoekers in de openbare ruimte aanwezig zijn. Dat wil zeggen bij 3 woningen ten minste 1 autoparkeerplaats en bij 4, 5 of 6 woningen ten minste 2 autoparkeerplaatsen etc. (zie 4.3.3).

Autoparkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden niet als volledige parkeerplaats meegerekend. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden namelijk niet altijd voor parkeren gebruikt. Garages worden vaak als bergruimte gebruikt. Bovendien is er op eigen terrein geen mogelijkheid voor dubbelgebruik voor bezoek van burens. In de tabel hieronder zijn, conform de richtlijnen van CROW, correctiefactoren opgenomen voor parkeren op eigen terrein bij woningen. Bij het bepalen of een ontwikkeling voldoet aan de parkeereis wordt gerekend met het aantal parkeerplaatsen volgens het berekeningsaantal in de onderstaande tabel.

Type parkeerplaats	Feitelijk aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Parkeerterrein of -garage	-	0,8	Per parkeerplaats
Oprit	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit	2	1,0	Oprit minimaal 11,0 meter diep
Garage	1	0,4	Oprit minimaal 1,0 meter diep
Garagebox <i>Niet op het eigen perceel</i>	1	0,5	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Oprit met garage	2	1,0	Oprit minimaal 6,0 meter diep
Lange oprit met garage	3	1,3	Oprit minimaal 12 meter diep

4.2 Fietsparkeerplaatsen

In de volgende paragrafen zijn bepalingen met betrekking tot fietsparkeerplaatsen opgenomen.

4.2.1 Bruikbaarheid

Op basis van de situatietekening bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning, wordt beoordeeld of de daarop aangegeven fietsparkeerplaatsen bruikbaar zijn. Daarbij worden in ieder geval de volgende kwaliteitseisen gesteld:

- Fietsparkeerplaatsen moeten voldoen aan de afmetingen die in dit hoofdstuk zijn bepaald.
- Een fietsparkeerplaats bevindt zich altijd op maaiveld.
- De route naar de fietsenstalling is drempelvrij (comfortabel) en veilig.
- De locatie van een fietsenstalling of fietsparkeervak wordt herkenbaar aangegeven, met name wanneer geen gebruik wordt gemaakt van een fietsparkeersysteem in de buitenruimte.

- Een inpandige ruimte is vanaf de buitenruimte rechtstreeks bereikbaar en voor alle bezoekers toegankelijk.
- Een fietsparkeervoorziening op een trottoir gaat niet ten koste van de benodigde ruimte voor voetgangers om te passeren. De benodigde manoeuvreerruimte kan wel met een trottoir worden gecombineerd.

4.2.2 Afmetingen

De ruimte voor het stallen van fietsen moet in ieder geval afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare fietsen.

Een fietsparkeervak heeft een lengte van 2,0 m en breedte van 0,65 m per fiets. Daarbij moet een manoeuvreerruimte (parkeeweg) van ten minste 1,2 m breed beschikbaar zijn. Een overkapping heeft een vrije hoogte van ten minste 2,3 m.

Een fietsparkeervak wordt bij voorkeur voorzien van een fietsparkeersysteem, zoals klemmen of aanleunhekken. Door toepassing van een fietsparkeersysteem dat voldoet aan het Fietsparkeur³ is het bovendien mogelijk om ruimte te besparen op bovengenoemde afmetingen, bijvoorbeeld door een hoog-laag fietsenrek of een dubbellaagse stalling. In dat geval moet de oplossing uitgewerkt worden in de situatietekening(en) bij de omgevingsvergunning, waarbij leverancier, model en type fietsparkeervoorziening worden aangeven, inclusief de door de leverancier gehanteerde afmetingen.

4.2.3 Aanvullende eisen bij woningen

Bij woningbouw wordt geacht te zijn voldaan aan de fietsparkeereis als:

- aan de voorzijde van elke drie woningen ten minste één fiets voor bezoekers kan worden geparkeerd; én
- elke woning beschikt over een niet-gemeenschappelijke⁴ en afsluitbare bergruimte om voldoende fietsen beschermd tegen weer en wind⁵ te kunnen opbergen.

Het vloeroppervlakte van de bergruimte bij een woning is afhankelijk van het aantal fietsen dat daarin gestald moet kunnen worden, zoals bepaald in bijlage 1 bij deze nota. In onderstaande tabel zijn de benodigde afmetingen opgenomen. Deze afmetingen komen in de plaats van een berging met een vloeroppervlakte van 5 m², zoals reeds wordt geëist vanuit het Bouwbesluit.

³ Fietsparkeur is een keurmerk dat wordt toegekend als een fietsparkeervoorziening voldoet aan gestelde normen. Dit keurmerk wordt uitgegeven door de Stichting Fietsparkeur, opgericht door de Fietzersbond en Fipavo. Op www.fietsparkeur.nl is een overzicht van de fietsparkeersystemen met een licentie weergegeven.

⁴ In afwijking hiervan mag bij een woonfunctie met een bruto vloeroppervlak kleiner dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn. De overige eisen blijven onverminderd van kracht.

⁵ Zoals bepaald volgens NEN 2778.

3 fietsen =	5,8 m ² ⁽⁶⁾
4 fietsen =	7,3 m ²
5 fietsen =	8,4 m ²
6 fietsen =	9,5 m ²

Als een fietsenberging wordt gecombineerd met een garage, dan wordt ten behoeve van de auto ten minste 18 m² extra (3,0 x 6,0 m) gerekend.

4.3 Parkeren op afstand

In deze paragraaf zijn bepalingen met betrekking tot parkeren op afstand opgenomen.

4.3.1 Loopafstand

Parkeerplaatsen voor fietsen bevinden zich op het perceel, in de directe nabijheid van de (hoofd)ingang van het pand of als dit niet mogelijk is, op een loopafstand van maximaal 50 meter daarvan.

Parkeerplaatsen voor auto's kunnen binnen een loopafstand van 100 meter van de (hoofd)ingang van het pand worden gerealiseerd, voor zo ver het een woonfunctie of een maatschappelijke functie betreft. Voor de functies kantoor en/of bedrijf, horeca, detailhandel en centrumfuncties geldt een maximale loopafstand van 200 meter tot de hoofdingang. Voor zo ver een ontwikkeling zich bevindt binnen een parkeerschijfzone (winkelcentra), mag de parkeeroplossing daar bovenop worden gevonden binnen de bestaande aaneengesloten grenzen van deze zone.

4.3.2 Ligging op een naburig perceel

Als gebruik wordt gemaakt van een ander (privaat) perceel binnen de loopafstand, dan moet middels een privaatrechtelijke overeenkomst worden aangetoond dat de te realiseren parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en beschikbaar blijven.

In deze overeenkomst wordt opgenomen dat de parkeerplaatsen gedurende de openingstijden (ook wanneer deze in de toekomst worden gewijzigd) toegankelijk zijn voor een ieder (waaronder eigenaren, bewoners, bezoekers, personeel en leveranciers) die zijn bestemming heeft bij de bedoelde ontwikkeling. Bij de toegang van het pand moet in een dergelijk geval herkenbaar worden aangegeven waar zich de parkeervoorziening ten behoeve van bezoekers en leveranciers bevindt.

Als het gaat om bestaande parkeerplaatsen wordt aangetoond dat er op de betreffende locatie sprake is van een parkeeroverschot op basis van de actuele parkeernormen zoals opgenomen in deze nota en dat de parkeerplaatsen niet voor een andere bestemming worden aangewend. Als om welke reden dan ook,

⁶ Op basis van CROW publicatie 317. Zie de genoemde afmetingen in 4.2.2 als wordt gekozen voor een gemeenschappelijke bergruimte.

de overeenkomst eindigt, wordt in strijd gehandeld met de vergunning die op basis van een dergelijke privaatrechtelijke overeenkomst tot stand is gekomen.

4.3.3 Ligging in het openbaar gebied

Het uitgangspunt van het verkeersbeleid is dat elke ontwikkeling in de eigen parkeerbehoefte voorziet. Het parkeerbeleid biedt daarom geen mogelijkheid om de parkeerdruk af te wentelen op bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Bij een lage parkeerdruk in de omgeving van een ontwikkeling behoudt de gemeente de mogelijkheid om uit kostenoverwegingen het aantal openbare parkeerplaatsen te beperken.

Het kan voorkomen dat in de omgeving van de ontwikkeling ruimte in het openbaar gebied aanwezig is om (fiets)parkeerplaatsen te realiseren. In een dergelijk geval kunnen met de gemeente aanvullende afspraken worden gemaakt. Op basis van een overeenkomst kunnen (fiets)parkeerplaatsen worden gerealiseerd die de gemeente in beheer en onderhoud neemt. Bij woningbouw bestaat de verplichting een deel van de parkeerplaatsen in het openbaar gebied te realiseren (zie paragraaf 4.1.3 en 4.2.3).

5. Ontheffing van de parkeereis en afkoopregeling

Hoofddoel bij een aanvraag voor een vergunning is dat de aanvrager er alles aan doet om te voldoen aan de parkeereis. In sommige gevallen is dit echter onmogelijk. Het college van B&W moet in dergelijke gevallen een afweging maken, tussen het (economische) belang van de ontwikkeling en de eventuele (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en daarmee een goede ruimtelijke ordening ex art. 3.1 Wro. In dit hoofdstuk zijn daarom de uitzonderingen en afwijkingsmogelijkheden beschreven.

5.1 Uitzondering voor beroep of bedrijf aan huis

De gemeente Soest wil het beginnen van een kleinschalig bedrijf aan huis stimuleren. Als onder de definities van het vigerende bestemmingsplan sprake is van een beroep of bedrijf aan huis en het redelijkerwijs niet mogelijk is om de benodigde parkeerplaatsen (geheel of gedeeltelijk) op eigen terrein te realiseren, wordt in principe ontheffing verleend van de parkeereis (zonder dat hier financiële consequenties aan verbonden worden). Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- er is sprake van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis maximaal 3,0 parkeerplaatsen bedraagt;
- er is geen sprake van detailhandel, groepsonderwijs, -opvang of -therapie of daarmee naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen intensieve bezoekersfuncties;

5.2 Flexibiliteitsbepaling

In het geval van ontwikkelingen waarbij de extra parkeerbehoefte op basis van de parkeereis maximaal 0,50 parkeerplaats bedraagt en wanneer strikte toepassing van de parkeereis onredelijk is, wordt ontheffing verleend van de parkeereis (zonder dat hier financiële consequenties aan verbonden worden). Per perceel kan eenmalig een beroep op dit artikel worden gedaan. Bij een ontwikkeling die onderdeel uitmaakt van een grotere samenhangende ontwikkeling die in delen wordt uitgevoerd kan deze bepaling slechts eenmaal worden toegepast over het geheel. Deze bepaling is niet van toepassing als gebruik wordt gemaakt van de afkoopregeling (zie 5.3).

5.3 Afkoopregeling

Een aanvrager die alles in het werk heeft gesteld om aan de parkeereis te voldoen (waaronder aanpassen van het bouwvolume en het zoeken naar parkeerruimte binnen de loopafstand), kan bij het college van B&W een gemotiveerd schriftelijk verzoek indienen tot (gedeeltelijke) ontheffing van de parkeereis door het storten van € 10.000,-⁷ per ontbrekende parkeerplaats in het parkeerfonds.

De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van het parkeerfonds ligt bij het college van B&W. Het college van B&W kan besluiten om ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis, wanneer de realisatie van het initiatief naar de mening van het college van B&W belangrijker is dan de

⁷ Een onderbouwing van dit bedrag is opgenomen in bijlage 3. Dit tarief wordt niet geïndexeerd.

(tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Een aanvrager kan geen rechten ontlenen aan het bestaan van het fonds.

Bij dit besluit weegt het college af of de gemeente binnen een periode van 10 jaar de benodigde parkeerplaatsen binnen een loopafstand van 400 meter van het bouwplan kan realiseren. Als het college van B&W ontheffing verleent van de parkeereis, neemt zij de verplichting van de aanvrager over om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid.

De bijdrage in het parkeerfonds kan door de gemeente ook gebruikt worden voor het in stand houden van reeds gerealiseerde (al dan niet voorgefinancierde) parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen die in het kader van deze afkoopregeling worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager geen rechten ontlenen.

Na het ontvangen van een parkeerbijdrage wordt dit bedrag gestort in de bestemmingsreserve parkeerfonds. Het is voor de gemeente niet mogelijk om dit geld anders te bestemmen dan voor de aanleg van parkeerplaatsen. Als de gemeente niet binnen de redelijke termijn van 10 jaar⁸ parkeerplaatsen weet te realiseren, wordt het bedrag terugbetaald aan de aanvrager.

5.4 Overige afwijkingen van het beleid

Burgemeester en Wethouders handelen overeenkomstig deze nota, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze nota te dienen doelen. Dit is de zogenaamde inherente afwijkingsbevoegdheid die in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) onder artikel 4:84 is opgenomen. Deze opname in de Awb heeft tot gevolg dat in deze nota geen specifieke hardheidsclausule is opgenomen.

⁸ Volgens jurisprudentie is een periode van 10 jaar acceptabel. NB: De gemiddelde ontwikkeltijd van een bouwplan is 7 a 8 jaar.

Bijlage 1 Parkeernormen gemeente Soest

Hieronder zijn de tabellen opgenomen, waarin wordt aangegeven welke parkeernorm voor welke functie van toepassing is. De parkeernormen gelden ook voor naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen functies die niet in de onderstaande tabellen zijn opgenomen.

Achter elke functie is eerst de reguliere parkeernorm (🚗) opgenomen. Bij een aantal functies is in de kolom daarna aangegeven aan welke autoparkeernorm voldaan moet worden als eveneens wordt voldaan aan de fietsparkeernorm (🚗 + 🚲).

Wonen

Type	🚗	🚗 + 🚲	Eenheid
Woning tot 50 m ² bvo	0,7	Een kleine berging is een wettelijke eis.	per woning/unit
Woning van 50 tot 75 m ² bvo	1,2	1,1 3,0	per woning
Woning van 75 tot 100 m ² bvo	1,5	1,4 4,0	per woning
Woning van 100 tot 150 m ² bvo	1,8	1,7 5,0	per woning
Woning van 150 m ² bvo of groter	2,0	1,8 6,0	per woning

Incl. kamerverhuur, intra- en extramurale zorg en verpleeg- en verzorgtehuizen, seniorenwoningen, aanleunwoningen en serviceflats. De genoemde oppervlaktes betreffen de privégedeelten. Voor eventueel aanwezige gemeenschappelijke ruimtes binnen bijvoorbeeld een VVE of zorginstelling gelden geen aanvullende parkeereisen voor zover deze ruimtes uitsluitend bestemd zijn voor (de verzorging van) bewoners of direct daaraan gekoppelde werkzaamheden en niet door derden worden gebruikt.

Let op! In paragraaf 4.1.3 (auto) en 4.2.3 (fiets) zijn aanvullende eisen aan parkeren bij woningbouw opgenomen.

Bedrijf en/of kantoor

Type	🚗	🚗 + 🚲	Eenheid
Bedrijfsgebouw <i>Alle bedrijven, niet zijnde kantoor of loods/opslag, waaronder ook transport- en garagebedrijven.</i>	1,9	1,8 1,5	100 m ² bvo
Kantoor <i>Een ruimte die blijken zijn indeling en inrichting is bestemd om uitsluitend te worden gebruikt voor werkzaamheden van administratieve aard.</i>	1,9	1,8 1,5	100 m ² bvo
Loods/opslag <i>Bedrijfsgebouw (of een deel daarvan) dat uitsluitend dient voor het opslaan van goederen.</i>	0,9	0,85 0,6	100 m ² bvo

Detailhandel en centrumfuncties

Type		 + 	Eenheid
Commerciële dienstverlening <i>Dienstverlening met overwegend een baliefunctie, zoals reis- en uitzendbureaus, bankfilialen en andere financiële dienstverleners, advocaten- en makelaarskantoren, kopieerservice, videotheken, kap- en schoonheidssalons, stomerijen en wasserettes, schoen- en kledingmakers.</i>	2,9	2,8 2,0	100 m ² bvo
Detailhandel volumineus <i>Detailhandel die vanwege de omvang van de goederen een groot oppervlak nodig heeft voor de uitstalling, zoals de verkoop van auto's, boten, motoren, caravans, brommers, fietsen, landbouwwerktuigen, bouwmaterialen, artikelen ten behoeve van tuininrichting, keukens, sanitair, meubels en detailhandel in bulk dierenbenodigdheden en hobbyartikelen.</i>	2,4	2,35 0,4	100 m ² bvo + omheinde buitenruimte
Grootschalige detailhandel <i>Een vestiging van detailhandel met een minimum winkelvloeroppervlak van 2.000 m² in één branche, zoals een outlet, niet zijnde volumineuze detailhandel.</i>	7,3	7,25 0,4	100 m ² bvo
Supermarkt <i>Zelfbedieningswinkel voor hoofdzakelijk levensmiddelen.</i>	4,4	4,2 2,9	100 m ² bvo
Detailhandel <i>Alle overige detailhandel.</i>	4,0	3,8 2,7	100 m ² bvo

Horeca

Type		 + 	Eenheid
Lichte horeca (categorie 1) <i>Zoals automatiek, broodjeszaak, croissanterie, koffiebar, lunchroom, ijssalon, snackbar, tearoom, traiteur en bezorg- of afhaalservice.</i>	5,8		100 m ² bvo
Horeca (categorie 2) <i>Zoals een bistro, brasserie, restaurant en eetcafé. Exclusief hotelfuncties.</i>	10,1		100 m ² bvo
Middelzware horeca (categorie 3) <i>Zoals een café, bierhuis, biljartcentrum, proeflokaal.</i>	5,8		100 m ² bvo
Zware horeca (categorie 4) <i>Zoals een zalencentrum, congresgebouw, partycentrum, discotheek, bar- en/of nachtclub en casino.</i>	10,1		100 m ² bvo
Hotel <i>Waaronder ook motel, pension, jeugdherberg en bed and breakfast. Exclusief openbare horecafuncties categorie 1 t/m 4.</i>	0,8		kamer
Camping <i>Exclusief openbare horecafuncties categorie 1 t/m 4.</i>	1,2		(stand)plaats
Bungalowpark <i>Exclusief openbare horecafuncties categorie 1 t/m 4.</i>	1,9		bungalow

Terrassen maken onderdeel uit van de aanpalende horeca. Veelal zullen het terras en de inpandige horeca als communicerende vaten op elkaar werken. Uit dat oogpunt wordt een terras niet meegerekend voor zo ver het aantal m² van dat terras kleiner is dan het bvo van het verblijfs gedeelte van de inpandige horecavoorziening. De normering voor het meerdere is gelijk aan die van de aanpalende horeca.

Maatschappelijk - zorg

Type		 + 	Eenheid
Praktijk <i>Waaronder gezondheidscentrum, huisarts, tandarts, consultatiebureau, (fysio)therapeuten en dierenarts.</i>	2,3	2,2 1,7	100 m ² bvo
Apotheek	1,9	1,5 7,3	100 m ² bvo
Ziekenhuis	1,7	1,65 0,9	100 m ² bvo

Huisvesting (zie "wonen").

Maatschappelijk - onderwijs

Type		 + 	Eenheid
Kinderdagverblijf <i>Waaronder ook crèche, peuterspeelzaal, gastoudergezin en BSO.</i>	4,0		100 m ² bvo
Basisschool	2,6	2,1 9,1	100 m ² bvo
Middelbare school en/of ROC	1,0	0,8 14,0	100 m ² bvo
Hogeschool en/of universiteit	2,3		100 m ² bvo
Avondonderwijs	10,8		100 m ² bvo

Maatschappelijk – sport en recreatie

Type		 + 	Eenheid
Verenigingsgebouw <i>Waaronder ook sportkantine.</i>	3,0		100 m ² bvo
Tribune	0,2	0,18 0,1	zitplaats
Sporthal <i>Waaronder ook sportzaal en squashcentrum.</i>	2,5	2,3 4,0	100 m ² bvo
Sportschool <i>Waaronder ook fitnesscentrum en dansstudio.</i>	4,5	4,3 3,7	100 m ² bvo
Sportveld <i>Exclusief verenigingsgebouw.</i>	0,2	0,15 0,6	100 m ² netto terrein
Tennisveld <i>Waaronder ook tennishal, exclusief verenigingsgebouw.</i>	0,5		100 m ² bvo / netto terrein
Kunstijsbaan	2,1		100 m ² bvo
Golfbaan <i>Waaronder ook pitch and putt.</i>	6,0		hole
Manege	0,4		box
Kunstijsbaan	2,1		100 m ² bvo
Zwembad <i>Zowel overdekt als openlucht.</i>	12,4	11,9 24,0	100 m ² bassin
Wellnesscentrum <i>Waaronder ook thermen, kuurcentrum, sauna en hammam.</i>	6,8		100 m ² bvo
Bowlingcentrum	2,4		baan

Maatschappelijk – overig

Type		 + 	Eenheid
Cultureel centrum <i>Waaronder ook verenigingsgebouw of wijkcentrum.</i>	3,0		100 m ² bvo
Bibliotheek	0,9	0,7 3,0	100 m ² bvo
Museum	0,9		100 m ² bvo
Indoorspeeltuin	4,8		100 m ² bvo
Theater <i>Waaronder ook schouwburg, bioscoop, filmtheater en filmhuis.</i>	7,1	6,8 4,3	100 m ² bvo
Openluchttheater	0,2		zitplaats
Religiegebouw <i>Waaronder ook kerk en moskee.</i>	7,1		100 m ² bvo
Penitentiaire inrichting	0,3		cel
Begraafplaats <i>Waaronder ook crematorium.</i>	30,0	29,0 5,0	gelijktijdige uitvaart

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond
Wonen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%
Bedrijf en/of kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%
Horeca	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%
Praktijk en/of apotheek	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%
Ziekenhuis	75%	100%	60%	60%	25%	60%	60%
Onderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Sport en recreatie binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%
Sport en recreatie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%
Theater	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%

CROW heeft nog geen aangepaste kengetallen voor zondagopenstelling van detailhandel en centrumfuncties. Hierdoor kan voor de zondagmiddag geen parkeerbalans worden berekend. Op basis van de eerste ervaring mag er echter van worden uitgegaan dat in centrumgebieden de zaterdagmiddag maatgevend blijft.

Bijlage 3 Onderbouwing tarief parkeerbijdrage

De parkeerbijdrage wordt gelijk gesteld aan de gemiddelde reële stichtingkosten van een parkeervoorziening. Daarmee wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt van het parkeerfonds dat deze kostenneutraal functioneert. Voor het hele grondgebied van de gemeente wordt een gelijke parkeerbijdrage gehanteerd. Net als bij de parkeernormen is geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden.

De kosten bestaan uit:

- a. kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden
- b. stichtingskosten van de parkeervoorziening
- c. kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening
- d. kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van het parkeerfonds

A. Grondprijs

Het gemiddelde ruimtebeslag dat benodigd is voor het aanleggen van een parkeerplaats in de openbare ruimte komt neer op circa 25 m². Hierbij wordt rekening gehouden met het parkeervak zelf en de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden.

De grondprijs wordt berekend op basis van de gemiddelde grondprijs die wordt gehanteerd voor snippergroen (€ 210,- per m²); er vanuit gaande dat de voorzieningen over het algemeen binnen deze bestemming worden gerealiseerd.

De grondprijs bedraagt daarmee **€ 5.250** (25 x € 210) per parkeerplaats.

B. Stichtingskosten

De bouwkosten van een parkeervoorziening lopen sterk uiteen. Factoren als zijnde grondslag, bodemopbouw en grondwaterstand zijn in grote mate bepalend voor de hoogte van de bouwkosten van een parkeervoorziening. Daar waar deze factoren gunstig zijn kost het aanleggen van een parkeerplaats op maaiveld inclusief de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden ongeveer € 3.500,-.

De stichtingskosten bedragen daarmee **€ 3.500** per parkeerplaats.

C. Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen die worden gerealiseerd worden binnen het regulier onderhoud meegenomen. Dit betekent dat er bij gebruik van het fonds sprake zal zijn van areaaluitbreiding van het gemeentelijk verhard oppervlak. Via de reguliere begrotingscycli wordt dit meegenomen in een toename van de beheer- en onderhoudskosten. Deze kosten komen daarmee voor rekening van de gemeente. Voor beheer- en onderhoudskosten wordt **€ 900,-** per parkeerplaats gerekend.

D. Apparaatskosten

Het gebruik maken van het parkeerfonds betekent feitelijk dat de gemeente een verplichting van een aanvrager overneemt. Dat brengt met zich mee dat de gemeente binnen de gestelde periode een plan moet voorbereiden en uitwerken om een parkeervoorziening te realiseren. Hierbij moeten mogelijk ook procedures worden doorlopen. Dat gaat ten koste van de ambtelijke capaciteit voor overige, reguliere werkzaamheden. Daarnaast is er sprake van ambtelijke inzet voor financieel beheer, verantwoording en instandhouding van het fonds. Ingeschat wordt dat per parkeerplaats gemiddeld 20 uur benodigd is.

De apparaatskosten bedragen daarmee **€ 1.800** per parkeerplaats.

De totale kosten van een parkeervoorziening komen daarmee op:

Kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden	€ 5.250,00
Stichtingskosten van de parkeervoorziening	€ 3.500,00
Kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening	€ 900,00
Kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van het parkeerfonds	<u>€ 1.800,00</u>
TOTAAL	€ 11.450,00

Dit wordt afgerond op **€ 10.000,-** per parkeerplaats. De gemeente neemt daarmee een verlies van ongeveer € 1.450 per parkeerplaats die wordt afgekocht via deze regeling. Dit verlies betreft hoofdzakelijk kosten voor het ambtelijk apparaat, wat moet worden opgevangen binnen de reguliere begroting van de gemeente.