Beleidsnota

Parkeernormen en Parkeerfonds Gulpen-Wittem

Afdeling Beleid & Projecten,
Auteur: ing. M.A.J. Coenen
Versie: definitief
Datum: 16 december 2008

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
1.1 Algemeen 3
1.2 Landelijke trend; 'autobezit per huishouden blijft de komende jaren groeien' ... 3
1.3 Ontbreken voorgeschreven normeringen voor parkeerplaatsen 4
1.4 Eenduidige parkeernormen 4
1.5 Doelstelling 5
1.6 Leeswijzer 5

2. Gulpen-Wittem in cijfers 6
2.1 Algemeen 6
2.2 De Cijfers 6

3. Gebieds- en functionele indeling 7
3.1 Gebiedsindeling 7
3.2 Functionele indeling 7

4. Parkeereisen 8
4.1 Parkeernormen 8
4.2 Toepassing van de normen 9

5. Voorwaarden voor vrijstelling parkeereisen 13
5.1 Meer parkeerplaatsen dan parkeernorm (overschot) 13
5.2 Parkeernorm niet realiseerbaar op eigen terrein (tekort) 13

6. Afkoopregeling 15
6.1 Tarieven voor de stortingen 15
6.2 Parkeerovereenkomst 16
6.3 Betaling afkoopbedrag 17

7. Planvorming 18
7.1 Nota parkeernormen 18
7.2 Bestemmingsplannen, projectbesluiten en ontheffingen WRO 18
7.3 Bouwverordening 18

Bijlagen

1. Parkeernormen gemeente Gulpen-Wittem
2. Aanwezigheidspercentages
3. Concept parkeerovereenkomst in het geval van afkoopregeling A: gebruik restcapaciteit openbare weg
4. Concept parkeerovereenkomst in het geval van afkoopregeling B: verplicht aanleggen parkeerplaatsen
5. Checklist ten behoeve van de rechtmatigheidtoets
6. Schematische weergave proces vrijstelling parkeereis
7. Overzicht reële stichting-/aanlegkosten parkeerplaats

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Verkeer vormt een belangrijk onderdeel van onze samenleving. Zonder auto's, fietsen, bussen en voetgangers zou de gemeente Gulpen-Wittem niet functioneren en staat de samenleving letterlijk en figuurlijk stil. Voor verkeer zijn wegen, fietspaden, trottoirs en parkeerplaatsen nodig. Over parkeren van auto's vindt vaak discussie plaats. Immers de ruimte in ons waardevolle natuurlandschap is een schaars goed, waarbij de belangen van wonen, werken, winkelen, recreëren, verkeer en parkeren op een goede manier moeten worden afgewogen. Daarbij moeten altijd keuzes worden gemaakt. De ruimte die aan parkeren wordt toegekend is gebaseerd op parkeernormen.

Parkeernorm en parkeerbehoefte
Een (bouw)plan moet getoetst worden aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw, van verbouw van een bestaand object of van een functieverandering.

Parkeernorm
Een parkeernorm is een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor, etc).

Parkeerbehoefte
De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte, etc. in het betreffende plan. Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het betreffende bouwplan nodig heeft.

Het verkeer wordt steeds drukker (zie ook paragraaf 1.2). Er komen ieder jaar meer auto's bij en die vragen om een parkeerplaats. De kern Gulpen groeit als regionale centrum en de toeristische toestroom in een bepaalde periode groeit in de breedte. Dit leidt tot toename van de vraag naar parkeerruimte. Gevolg hiervan is dat de parkeerdruk in bepaalde gebieden stijgt.

Ook bij functieverandering, verbouw of uitbreiding wordt de kans steeds groter dat er door omwonenden bezwaar wordt gemaakt tegen de bouwplannen omdat er meer auto's komen die ergens moeten parkeren in de bestaande ruimte. Een gevolg van al deze ontwikkelingen is dat het parkeren een steeds prominentere rol speelt bij de beoordeling van bouwprojecten.

1.2 Landelijke trend; 'autobezit per huishouden blijft de komende jaren groeien'

Op landelijk niveau geven de 'Nota Ruimte' en de 'Nota Mobiliteit' de nieuwe beleidslijn aan. "Mobiliteit mag en hoort bij de samenleving", is de centrale gedachte achter de plannen. Het beleid verandert van sturend en gericht op het terugdringen van de automobiliteit naar een meer voorwaardenscheppend beleid dat gericht is op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. Daarbij wordt er wel naar gestreefd de gebruiker te verleiden een keuze te maken voor een gewenst vervoermiddel, zodat de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de kernen gegarandeerd blijven.

Het beleid op lokaal niveau sluit aan bij de gedachte vanuit het nationaal beleid. In met name de kern Gulpen zijn nog ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van de Oostelijke entree Gulpen, de invulling van het medisch centrum aan de Rijksweg, de invulling van het Regionaal Centrum voor Jeugd, Educatie, Zorg en Welzijn (RCJEZW). De mobiliteit zal hierdoor ook in Gulpen-Wittem blijven toenemen.

Al geruime tijd weten we dat het aantal auto's toeneemt. De laatste jaren is het aantal personenauto's veel sterker gestegen dan het aantal huishoudens. Het gemiddeld autobezit per huishouden is toegenomen, van 0,82 auto's per huishouden in 1980 tot 0,97 auto's in 2003. Deze sterke toename betekent een extra vraag naar parkeerplaatsen. Het ingezette beleid zal naar verwachting leiden tot een blijvende stijging van het autobezit per huishouden. Nog meer huishoudens nemen een tweede of

zelfs derde auto. Een eerste verklaring hiervoor is dat weliswaar het gebruik van de auto duurder wordt gemaakt door eventueel kilometerheffing of rekeningrijden, maar dat het autobezit goedkoper wordt. Een tweede verklaring voor de toename van het autobezit is het fiscale klimaat voor lease-auto's. Het maken van privé-kilometers met een leaseauto is duurder geworden. In een aantal gevallen is het zelfs voordeliger een tweede auto aan te schaffen voor de privé-kilometers en de lease-auto alleen te gebruiken voor de zakelijke kilometers. Ook deze auto's staan veelal bij de woning geparkeerd, waardoor de parkeerdruk in de wijk nog verder stijgt. De verwachting is dat het autobezit per huishouden tussen 2000 tot 2020 nog met circa 10% zal stijgen naar een gemiddeld autobezit van meer dan één auto per huishouden.

1.3 Ontbreken voorgeschreven normeringen voor parkeerplaatsen

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen: ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Deze richtlijnen zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW.

In de praktijk is vastgesteld dat de huidige ASVV-normen die de gemeente tot op heden hanteert, niet in alle gevallen voldoen. Parkeren staat niet op zichzelf maar vormt onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling. De parkeernormen zoals in het ASVV opgenomen zijn voorzien van bandbreedtes (minimum en maximum normen). Dat schept onduidelijkheid, bijvoorbeeld bij de beoordeling van bouwaanvragen.

De normen die in deze nota worden gehanteerd zijn in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de CROW publicatie 182; ‘Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormeringen’ van maart 2004, waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie van Gulpen-Wittem.

1.4 Eenduidige parkeernormen

Omdat er geen wettelijk door de Rijksoverheid vastgestelde en voorgeschreven parkeernormen bestaan heeft de gemeente Gulpen-Wittem besloten om de parkeernormen die gehanteerd worden bij bepaalde voorzieningen, zoals scholen, winkels, kantoren, etc. op een rijtje te zetten. Dit is onder andere voor burgers en ontwikkelaars van belang omdat op deze wijze inzichtelijk wordt gemaakt welke normen voor welke functie(s) gehanteerd worden.

In veel situaties zijn de parkeernormen in andere gemeenten geregeld in het betreffende bestemmingsplan. In de toelichting van de vigerende Bouwverordening van Gulpen-Wittem wordt ten aanzien van de parkeernormen verwezen naar de CROW-richtlijnen en het lokale beleid. Zoals in paragraaf 1.3 is vermeld bieden deze richtlijnen onvoldoende maatwerk.

Aangezien de ASVV is voorzien in bandbreedtes (minimum en maximum normen) kan het zo zijn dat momenteel bij de beoordeling van bouwplannen niet altijd dezelfde normen worden gehanteerd wanneer het een vergelijkbaar project betreft. Om te voorkomen dat parkeernormen op verschillende wijzen worden geïnterpreteerd en er willekeur ontstaat bij de toepassing van parkeernormen bij de beoordeling van een bouwaanvraag of andere ruimtelijke ontwikkelingen, is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Hierdoor wordt onduidelijkheid voorkomen en worden de bouwplannen op een heldere en éénduidige manier beoordeeld. Dit voorkomt discussie bij individuele beoordelingen en doet recht aan het rechtszekerheid en rechtsgelijkheidsbeginsel; dit maakt het besluit juridisch beter houdbaar.

Op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening dient per bouwvergunning voldaan te worden aan een bepaalde parkeernorm ofwel parkeereis. Het college van Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd lokaal beleid te voeren ten aanzien van parkeernormen.

Daarnaast kan het college van Burgemeester & Wethouders op grond van artikel 2.5.30 lid 4 van de Bouwverordening ontheffing verlenen van deze parkeernorm c.q. parkeereis. Het college is tevens bevoegd om hiertoe nadere regels te stellen.

In voorliggende beleidsnota is het lokale beleid ten aanzien van de parkeernormen en de nadere regels voor het verlenen van een ontheffing van de parkeereis opgenomen. Deze beleidsnota ‘Parkeernormen en Parkeerfonds’ is op grond van artikel 8:2 Awb een algemeen verbindend voorschrift waartegen geen bezwaar of beroep kan worden ingesteld.

1.5 Doelstelling

Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij de betreffende bouwaanvraag. Een tweede doel van deze nota is om in de toekomst bij nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in een parkeerbehoefte te voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen.

Uitgangspunten

- De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van de kernen.
- Elke initiatiefnemer van bouwplannen is verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeeroplossing.
- Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.
- Vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte moet ernaar gestreefd worden zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen waarbij de mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik niet uit het oog verloren mogen worden.

Aandachtspunten

- De nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Gulpen-Wittem. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort).
- De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen in Gulpen-Wittem: **nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie**.
- De nota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota niet in alle gevallen direct toepasbaar is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van de nota gehandeld worden.

1.6 Leeswijzer

De volgende thema's komen aan bod in deze rapportage:

- Gulpen-Wittem in cijfers (hoofdstuk 2)
- gebieds- en functionele indeling (hoofdstuk 3)
- parkeereisen (hoofdstuk 4);
- voorwaarden voor vrijstelling parkeereisen (hoofdstuk 5);
- afkoopregeling (hoofdstuk 6);
- planvorming (hoofdstuk 7).

2. Gulpen-Wittem in cijfers

2.1 Algemeen

Alvorens in te gaan op de parkeernormering worden in dit hoofdstuk enkele kencijfers weergegeven van de gemeente Gulpen-Wittem. Deze cijfers vormen in het volgende hoofdstuk de basis voor de te hanteren gebiedsindeling en daarmee de parkeernormering. De parkeernormering is in sterke mate gekoppeld aan de stedelijkheid van de gemeenten. Aan bod komen de omvang van de gemeenten, de stedelijkheidsfactor en het autobezit in de gemeenten. De gegevens zijn afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek 'Regionale Kerncijfers Nederland' (Voorburg/Heerlen, 2007). Aangezien de cijfers van 2007/2008 nog niet te raadplegen zijn, hebben de cijfers in dit hoofdstuk betrekking op het jaar 2006.

2.2 De Cijfers

Inwoners en werkgelegenheid

	Gulpen-Wittem
inwoners	14.960
arbeidsplaatsen	2.843

Stedelijkheid

Binnen de CBS-normering heeft de gemeente Gulpen-Wittem een diversiteit in de mate van stedelijkheid. Dit is onderstaande tabel weergegeven.

	Stedelijkheidsklasse	**Gulpen-Wittem**
zeer stedelijk gebied	1	-
sterk stedelijk gebied	2	-
matig stedelijk gebied	3	-
weinig stedelijk gebied	4	2.370 inwoners
niet stedelijk gebied	5	12.590 inwoners

Autobezit

Het autobezit in een gemeente is een graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen in woongebieden. In gemeenten met een laag autobezit kan een lagere parkeernorm per woning worden gehanteerd dan in gemeenten met een hoog autobezit.

	Gulpen-Wittem	**Limburg**	**Nederland**
autobezit (personenauto's) per 1.000 inwoners	484	450	434

Het autobezit in de gemeente Gulpen-Wittem is 7,5% hoger dan gemiddeld in de provincie Limburg. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde is het autobezit zelfs 11,5% hoger.

3. Gebieds- en functionele indeling

3.1 Gebiedsindeling

CROW-principe
De basis voor de nota is gevonden in de door het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) in maart 2004 uitgegeven publicatie over parkeerkencijfers. Uit de studie die in het kader van deze publicatie is uitgevoerd is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door:

- de locatie;
- het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen.

Dit blijkt onder andere uit het feit dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid van alternatieve vervoerwijzen en de vraag naar parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Deze bevinding is aanleiding geweest om voor de parkeerkencijfers onderscheid te maken naar:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom.

Gulpen-Wittem
De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling sluit voor een deel aan bij de situatie in Gulpen-Wittem. Voor de normering wordt voor Gulpen-Wittem uitgegaan van de volgende indeling (zie ook bijlage 1):

Gebieden
1. Kern Gulpen
2. Overig gemeente Gulpen-Wittem

Per gebied zijn parkeernormen opgesteld. Zoals omschreven in paragraaf 1.3 zijn de parkeernormen in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de eerder genoemde CROW publicatie ‘Parkeerkencijfers’, waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie in Gulpen-Wittem. Deze parkeernormen zijn per gebied in tabelvorm opgenomen in bijlage 1. In hoofdstuk 4 volgt tevens een toelichting op deze normen.

3.2 Functionele indeling

Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen. Onderscheid wordt gemaakt naar functies die gegroepeerd kunnen worden naar een viertal hoofdfuncties:

1. wonen;
2. werken;
3. winkels;
4. overig.

In bijlage 1 zijn voor de twee gebieden per functie de meest voorkomende parkeernormen opgenomen. Indien er sprake is van andere functies of onduidelijkheden bij de praktische invulling van deze nota, wordt de CROW publicatie 182; ‘Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering’ van maart 2004 (incl. aanvullingen) als richtlijn gehanteerd.

4. Parkeereisen

Het waarborgen van een duurzame parkeeroplossing bij nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie is vertaald in een tweetal eisen, te weten:

1. de parkeercapaciteit dient te voldoen aan de parkeernorm;
2. de parkeercapaciteit dient op eigen terrein te worden gerealiseerd om te voorkomen dat de parkeervraag wordt afgewenteld op de openbare ruimte.

In de praktijk kunnen zich situaties voordoen waarbij niet kan worden voldaan aan één of beide eisen. In dit soort gevallen bestaat de mogelijkheid om onder voorwaarden af te wijken van bovengestelde eisen (zie hoofdstuk 5).

4.1 Parkeernormen

De parkeernormen in de gemeente Gulpen-Wittem zijn in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de eerder genoemde CROW publicatie 'Parkeerkencijfers', waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie in Gulpen-Wittem. In bijlage 1 zijn de parkeernormen van de gemeente Gulpen-Wittem opgenomen. Er zijn een aantal opmerkingen bij de parkeernormen, die in deze paragraaf nader worden toegelicht.

Woningen

De parkeernormen voor woningen zijn ingedeeld naar grootte van de woning en prijsklasse. De prijsgrenzen worden door de gemeente zelf bepaald en kunnen jaarlijks bijgesteld worden. De parkeernormen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 à 0,4 parkeerplaats per woning bestaat. Bij projecten met meerdere woningen moet daarom minimaal 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte worden gerealiseerd. In uitzonderingssituaties worden deze niet in de openbare ruimte maar in een openbaar toegankelijk gebied gerealiseerd. Appartementen hebben een gelijke norm als woningen. Ook hierbij is de parkeernorm afhankelijk van de locatie, het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen en van de omvang van het appartement.

In veel gevallen is in de planfase van een te ontwikkelen gebied nog niet op het detailniveau duidelijk hoe de voorzieningen er uit komen te zien. In deze gevallen wordt gerekend met een algemene norm van 1,7 parkeerplaatsen per woning. Op het moment dat deze nadere gegevens beschikbaar zijn, kan uitgerekend worden wat de exacte parkeernorm is.

Ouderenhuisvesting

Bij woningen die voor ouderenhuisvesting zijn bestemd, wordt onderscheid gemaakt in een zelfstandige woning, een woning in of bij een zorginstelling (met ten minste beperkte zorgvoorzieningen), een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers en een woning specifiek bestemd voor 55-plussers met een zorgindicatie.

Een zelfstandige woning voor ouderen, waarbij geen relatie (fysiek of organisatorisch) bestaat met een zorginstelling, wordt als een normale woning aangemerkt. Dit met uitzondering van de volgende situaties:
Een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers krijgt een lagere norm, mits dit ook als zodanig in een overeenkomst met de gemeente is vastgelegd. Dit geldt ook voor een woning die specifiek bestemd is voor 55-plussers met een zorgindicatie. Dit soort woningen is qua parkeernorm vergelijkbaar met aanleunwoningen en krijgt dan ook dezelfde norm opgelegd als de functie 'serviceflat/aanleunwoning' (namelijk 0,6 parkeerplaats per woning).

Deze laatste twee typen woningen gaan in de toekomst veelal onderdeel uitmaken van grotere wooncomplexen, met 'gewone woningen'. In de overeenkomst met de gemeente moet dan worden aangegeven om hoeveel woningen per complex het gaat.

Een woning in of bij een zorginstelling behoort tot de categorie 'verpleeg/verzorgingstehuis', waarbij ook een norm van 0,6 parkeerplaats per wooneenheid geldt.

Commerciële ruimten in woongebieden
De afgelopen jaren worden er steeds vaker woningen gebouwd met een commerciële ruimte aan huis. Deze ruimte kan gebruikt worden voor verschillende doeleinden zoals zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen, zoals bijvoorbeeld een kapper, een accountant, een schoonheidssalon of een ambachtelijk bedrijfje. Een belangrijk kenmerk van deze ruimten is dat ze kleinschalig zijn en dat het moet passen binnen het woonmilieu. Om willekeur in de toekomst te voorkomen is de norm voor kleinschalige commerciële ruimte aan huis vastgelegd op 1,0 parkeerplaats per behandelkamer c.q. arbeidsplaats. Dit is exclusief de parkeernorm van de bijbehorende woning.

Scholen/kinderdagverblijven
Bij scholen en kinderdagverblijven is gedurende de dag een min of meer vast aantal parkeerders aanwezig, het personeel. De haal- en brengmomenten brengen een extra, kortdurende piek met zich mee. Het CROW heeft een rekenmethode ontwikkeld om het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen bij scholen en kinderdagverblijven te berekenen.

4.2 Toepassing van de normen

Individuele woning in bestaande wijk
Aan de hand van bijlage 1 kan bepaald worden binnen welke sector de woning behoort en wat daarbij de parkeernorm is. Afronding van de parkeernorm vindt als volgt plaats: kleiner dan 0,5 = 0 en groter of gelijk aan 0,5 = 1. Bij de bouw van een individuele woning in een bestaande wijk dient het theoretische aantal parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Er wordt hierbij dus geen rekening gehouden met de rekenfactoren (zie tabel op pagina 10). In het geval van individuele woningen is het op eigen terrein onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden geen vereiste.

Bij individuele woningen mogen op eigen terrein meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeernorm aangeeft. Hieraan worden voorwaarden gesteld met betrekking tot de bereikbaarheid. Deze zijn vastgelegd in het zogenaamde uitrittenbeleid. De regels omtrent de aanleg c.q. uitbreiding van uitritten bij woningen zijn opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

Rekenvoorbeeld

In een bestaande wijk in de kern Gulpen wordt 1 dure sector woning gebouwd.

Parkeernorm: 1,7
Afronding groter dan 0,5 betekent dat 2 parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd.

Onafhankelijk van elkaar wegrijden is bij individuele woningen geen vereiste. Aanvrager kan dus kiezen uit het realiseren van:
- *garage en een oprit (beide 5,0 m diep en 2,5 m breed)*
- *een brede oprit (5,0 m diep en 5,0 m breed)*
- *een lange oprit (10,0 m diep en 2,5 m breed)*

Meerdere woningen
Bij de bouw van meerdere woningen is het noodzakelijk dat per woning 0,4 parkeerplaatsen in het openbare gebied worden aangelegd. Daarnaast blijkt uit de praktijk dat de beschikbare parkeergelegenheden op eigen terrein niet altijd als zodanig worden gebruikt. Voor parkeervoorzieningen op eigen terrein worden daarom bij de bouw van meerdere woningen de rekenwaarde gehanteerd uit de tabel op pagina 10.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal[3]	opmerking
Enkele oprit zonder garage	1,0	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2,0	1,0	Oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage of carport	2,0	1,7	Oprit min. 5,0 meter diep en 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1,0	0,6	Garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garagebox (niet bij woning)	1,0	0,7[1]	Garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met enkele oprit	2,0	1,2	Oprit en garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met lange oprit	3,0	1,5[2]	Oprit en garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met dubbele oprit	3,0	2,0[2]	Oprit en garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed

1. Mits de parkeerplaats ook in gronduitgiftevoorwaarden en koopovereenkomsten is/wordt vastgelegd.
2. Berekeningsaantal is nooit hoger dan de parkeernorm.
3. Bij nieuwbouwprojecten altijd 0,4 parkeerplaats per woning op openbaar terrein (bezoekersdeel).

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen bij meerdere woningen is een gebiedsgerichte aanpak. Dit betekent dat niet per woning bepaald wordt wat de parkeernorm is, maar voor het gehele gebied. In het geval van woningen is het onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden op eigen terrein geen vereiste.
Afronding van de parkeernormen vindt als volgt plaats: kleiner dan 0,5 = 0 en groter of gelijk aan 0,5 = 1. De afronding vindt plaats in de allerlaatste fase bij de bepaling van het totaal noodzakelijke aantal parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeelden

Rekenvoorbeeld 1:

Kern Gulpen: 10 woningen dure sector met lange oprit zonder garage/carport.

*Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen: 10 * 1,7 = 17 parkeerplaatsen*
*Aanwezig conform berekeningsaantal: 10 * 1,0 = 10 parkeerplaatsen*

Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening):
17 – 10 = 7 parkeerplaatsen.

Per woning is altijd tenminste 0,4 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk. Dit betekent dat 10 0,4 = 4 parkeerplaatsen op openbaar terrein noodzakelijk zijn. Hieraan wordt ruim voldaan.*

Rekenvoorbeeld 2:

Kern Gulpen: 10 woningen sociale sector garage en een enkele oprit.

*Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen: 10 * 1,3 = 13 parkeerplaatsen*
*Aanwezig conform berekeningsaantal: 10 * 1,2 = 12 parkeerplaatsen*

Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening):
13 – 12 = 1 parkeerplaats.

Echter, per woning is altijd tenminste 0,4 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk. Dit betekent dat 10 0,4 = 4 parkeerplaatsen op openbaar terrein noodzakelijk zijn.*

Meerdere voorzieningen
Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. De ervaring leert dat veel bestaande parkeerproblemen zijn veroorzaakt doordat juist niet gekozen is voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht.

Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Een parkeerplaats voor een winkelvoorziening kan bijvoorbeeld in de avonduren worden benut door bewoners of bezoekers van horeca. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk. De wijze waarop wordt omgegaan met parkeervoorziening op eigen terrein (woningbouw) en de aanwezigheidspercentages (mogelijkheden dubbelgebruik) zijn dan van belang.

Parkeerplaatsen zijn dikwijls uitwisselbaar, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen, maar slechts een deel ervan. Onder uitwisselbaarheid wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid in een gebied hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling van een deel van de parkeereis worden verleend. In bijlage 2 is de procentuele parkeerbehoefte per dag of dagdeel weergegeven.

In de CROW publicatie 182; ‘Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering’ van maart 2004 is een rekenvoorbeeld uitgewerkt.

Afronding van de parkeernormen binnen de op te stellen parkeerbalans vindt als volgt plaats: kleiner dan 0,5 = 0 en groter of gelijk aan 0,5 = 1. De afronding vindt plaats in de allerlaatste fase bij de bepaling van het totaal noodzakelijke aantal parkeerplaatsen. Met uitzondering van woningen is het noodzakelijk dat parkeerders onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden.

Hoe om te gaan met parkeren bij reconstructies binnen een gebied?
Indien er op een locatie woningen of bedrijven gesloopt worden en op dezelfde locatie nieuwbouw wordt gepleegd, dan zal er voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen als volgt te werk worden gegaan.
Eerst bepalen wat het gesloopte- of te slopen- pand voor parkeerbehoefte heeft op eigen terrein en in het openbare gebied in de directe omgeving van dat pand. Hiervoor wordt de parkeernormering van de ASVV 1996 gehanteerd. Vervolgens wordt dan bepaald wat er voor de nieuwbouw aan parkeren nog nodig is aan de hand van de in de bijlage opgenomen parkeernormen. Vervolgens wordt dan bepaald wat er nog extra aan parkeren moet worden gerealiseerd op eigen terrein en in het openbare gebied.

Hoe om te gaan met parkeren in parkeergarages bij appartementencomplexen etc.?
Uitgangspunt bij het aanleggen van parkeervoorzieningen is een zekere mate van uitwisselbaarheid van die parkeerplaatsen. Daarom zal uitgegaan worden van het principe dat er per woning of appartement 1 parkeerplaats in de parkeergarage meegeteld zal worden in de parkeernormering. Het overige deel van de parkeernorm moet daarom in het openbare gebied of in het openbaar toegankelijke deel van de parkeergarage worden gerealiseerd. Voor extra dure woningen of zogenaamde penthouses dienen 2 parkeerplaatsen in de parkeergarage te worden meegeteld.

Samenvatting berekeningsmethode

1. Voor een nieuwe ontwikkeling wordt voor de afzonderlijke functies de parkeernorm berekend.
2. De norm wordt aangepast aan mogelijk dubbelgebruik binnen de functies.
3. Voor reeds aanwezige functies wordt (voor zover de huidige parkeerplaatsen blijven bestaan) de oude norm afgetrokken van het totaal.

De parkeernorm (de te verwachten parkeerbehoefte) is nu bekend.

4. Gekeken wordt hoeveel auto's op eigen terrein een plaats kunnen vinden.
5. Gekeken wordt hoeveel auto's bij derden een plaats kunnen vinden via een koop of huurovereenkomst.

Het parkeeraanbod is nu bekend.

De norm minus het aanbod geeft het overschot/tekort.

5. Voorwaarden voor vrijstelling parkeereisen

Zoals in hoofdstuk 4 is toegelicht moet bij bouwplannen of bij wijziging van de functie voldaan worden aan de parkeereisen. Het College kan echter besluiten om vrijstelling te verlenen aan de parkeereisen. De vrijstelling wordt over het algemeen verleend indien de realisering van het initiatief belangrijker is dan de nadelige gevolgen op het gebied van parkeren en verkeer. Aan het verlenen van een vrijstelling kan een financiële consequentie gekoppeld worden. Aan deze afdracht, de afkoopregeling, wordt in hoofdstuk 6 aandacht besteed. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorwaarden waaronder van de parkeereis kan worden afgeweken.

5.1 Meer parkeerplaatsen dan parkeernorm (overschot)

Het College kan toestemming verlenen om van de parkeernorm af te wijken wanneer de initiatiefnemer meer parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, wil realiseren.

Bij individuele woningen is het toegestaan om op eigen terrein meer parkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeernorm aangeeft. Hieraan worden wel voorwaarden gesteld met betrekking tot de bereikbaarheid. Deze zijn vastgelegd in het zogenaamde uitrittenbeleid. De regels omtrent de aanleg c.q. uitbreiding van uitritten bij woningen zijn opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

Indien de initiatiefnemer bij een project van grotere omvang (meerdere woningen) meer parkeerplaatsen wenst aan te leggen dan de parkeernorm aangeeft, is het noodzakelijk om te onderzoeken of dit op de omliggende infrastructuur geen problemen oplevert. Meer parkeerplaatsen betekent verkeerskundig gezien een hogere intensiteit en een hogere (subjectieve) verkeersonveiligheid. Hierbij moet door een deskundige een verkeerskundige afweging gemaakt worden tussen zoekverkeer op vooral de parkeervoorziening zelf en een hogere intensiteit vooral op de toe- en afleidende wegen. De aanleg van meer parkeerplaatsen heeft daarnaast ook financiële consequenties, maatschappelijke en ruimtelijke consequenties (een parkeerplaats neemt ongeveer 13 m2 in beslag), beide zijn echter voor de initiatiefnemer.

Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft is niet toegestaan.

5.2 Parkeernorm niet realiseerbaar op eigen terrein (tekort)

Indien onvoldoende parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen, dient in eerste instantie te worden bekeken of in het plan realisatie van meer parkeerplaatsen mogelijk is. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie door meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, is de inschatting van de financiële consequenties daarvan in veel gevallen het grote knelpunt. Indien hier twijfel over bestaat, dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein onevenredige kosten met zich meebrengt.

Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kan het College **in drie gevallen vrijstelling** verlenen voor het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen:

1. De initiatiefnemer beschikt over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand (binnen 250 meter):
    a. Parkeerplaatsen die de initiatiefnemer zelf in de nabijheid op particulier terrein realiseert.
    b. Parkeerplaatsen die worden gehuurd van derden, waarbij de initiatiefnemer dient aan te tonen (door middel van contracten) dat deze parkeerplaatsen tenminste voor 10 jaar lang voor zijn functie beschikbaar zijn. Indien deze huurovereenkomst komt te vervallen, dan vervalt indirect met terugwerkende kracht ook de vrijstelling van de parkeereis.

2. Parkeerplaatsen kunnen worden opgevangen in het openbaar aanbod. Vereist is dat middels een parkeerdrukmeting aangetoond dient te worden of er binnen een straal van 250 meter voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn (de parkeerdruk mag inclusief het tekort van de initiatiefnemer niet boven de 85% bezettingsgraad komen).

3. De gemeente ziet binnen een afstand van 500 meter mogelijkheden, die tevens planologisch haalbaar zijn, om binnen een termijn van 10 jaar extra parkeerplaatsen aan te leggen.

De bovenvermelde parkeerdrukmeting wordt gehouden op het moment dat de bezettingsgraad van de te realiseren functie het hoogst is. Bijvoorbeeld in het geval dat het bouwplan voorziet in de realisatie van een woning wordt het onderzoek in de nachtelijke uren verricht (bewonersparkeren) en bij de realisatie van een winkel in de dagsituatie tijdens een piekmoment (winkelpubliek). **De kosten van de uitvoering van deze parkeerdrukmeting zijn voor de initiatiefnemer.**

6. Afkoopregeling

Wanneer bij een bouwvergunning vrijstelling wordt verleend om minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft te realiseren, dan kan het College de initiatiefnemer verplichten een financiële bijdrage in een gemeentelijk parkeerfonds te storten.

De afkoopregeling van parkeerplaatsen is aan de orde bij:

A. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, waarbij de extra parkeervraag kan worden opgevangen op bestaande openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (250 meter) van het plan (blijkende uit een parkeerdrukmeting). Deze storting dient als compensatie voor de extra belasting van de openbare parkeergelegenheden.

B. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein waarbij de extra parkeerplaatsen binnen 10 jaar door de gemeente worden aangelegd binnen acceptabele afstand van het plan (500 meter). De storting dient overeen te komen met de werkelijke investeringskosten van een parkeerplaats.

Op deze wijze wordt bereikt dat iedereen geconfronteerd wordt met de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van parkeergelegenheid. Men moet òf op eigen terrein voorzieningen treffen òf, als dit niet mogelijk is, een bijdrage storten in een parkeerfonds. Het bedrag wordt bepaald door het verschil tussen het aantal parkeerplaatsen dat conform de parkeernorm gerealiseerd zou moeten worden en het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd. Deze storting dient als compensatie voor het afwentelen van het eigen parkeervraagstuk op het openbare parkeeraanbod.

Wanneer de aanvrager niet bereid is een bijdrage in het parkeerfonds te storten, wordt niet voorzien in een andere wijze van realisatie van parkeerruimte. **De vrijstelling wordt dan niet verleend en de bouwvergunning wordt geweigerd.**

6.1 Tarieven voor de stortingen

In onderstaande tabel zijn de tarieven voor de eenmalige storting in het gemeentelijk parkeerfonds opgenomen. De tarieven zullen jaarlijks worden geïndexeerd. De hoogte van de storting is onafhankelijk van de soort ontwikkeling.

situatie	storting afkoopregeling per parkeerplaats
A. Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting, maar opvang van de extra parkeervraag op bestaande openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (250 meter) van het plan.	€ 1.300,-
B. Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein waarbij de extra parkeerplaatsen binnen 10 jaar door de gemeente worden aangelegd binnen acceptabele afstand van het plan (500 meter).	€ 2.600,- incl. BTW

De hoogte van het te storten bedrag bij realisatie van minder parkeerplaatsen dan de parkeerplaatsverplichting voorschrijft, is afgeleid van de reële aanleg- of stichtingskosten (inclusief de kosten voor grondverwerving). De hoogte van het te storten bedrag bij realisatie van minder parkeerplaatsen dan de parkeerplaatsverplichting voorschrijft maar met een opvang op de openbare weg, is afgeleid van 50% van de reële aanleg- of stichtingskosten. Dit bedrag geldt als bijdrage in het beheer en onderhoud van de openbare parkeerplaatsen.

Een voordeel van een tarief overeenkomstig de reële aanleg- of stichtingskosten is dat met de gelden uit de afkoopregeling daadwerkelijk parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. In bijlage 7 is een overzicht opgenomen van de reële aanleg- of stichtingskosten van een parkeerplaats.

Bij het vaststellen van het definitieve afkoopbedrag moet een afweging gemaakt worden tussen enerzijds een te hoog bedrag, waardoor ontwikkelingen worden geremd, en anderzijds een te laag bedrag waardoor de gemeente uiteindelijk moet bijpassen. Ten behoeve van transparantie gaat de voorkeur uit naar één bedrag voor het gehele gebied. Het afkoopbedrag voor de gemeente Gulpen-Wittem is gebaseerd op de werkelijke kosten van de aanleg van een parkeerplaats op maaiveld in een bebouwde omgeving.

Jaarlijks wordt door het college een toets uitgevoerd of het gehanteerde bedrag nog toereikend is. Indien nodig wordt een voorstel gedaan tot wijziging van het tarief. De parkeerplaatsen die in het kader van het parkeerfonds worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk.

In onderstaand overzicht zijn voor een aantal (buur)gemeenten de afkoopbedragen per parkeerplaats weergegeven.

Gemeente	**Afkoopbedrag** per parkeerplaats	
	Centrum	**Overig**
Valkenburg aan de Geul	€ 20.000,-	€ 3.500,-
Vaals	€ 2.540,-	€ 2.540,-
Margraten	-	-
Meerssen	€ 8.000,-	€ 8.000,-
Eijsden	€ 10.000,-	€ 7.500,-

6.2 Parkeerovereenkomst

Ten behoeve van de afkoopregeling wordt een parkeerovereenkomst met de initiatiefnemer afgesloten. Deze privaatrechtelijke overeenkomst is gericht op het scheppen van voorwaarden, waaronder de gemeente Gulpen-Wittem ontheffing kan verlenen van de parkeereis als bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. In de parkeerovereenkomst worden onder meer de hoogte van het te storten bedrag, de gemeentelijke verplichting en de vrijstelling vastgelegd.

Indien sprake is van realisatie van minder parkeerplaatsen dan de parkeerplaatsverplichting voorschrijft maar met een voldoende mogelijkheid voor opvang op de openbare weg, dient de initiatiefnemer 50% van de reële aanleg- of stichtingskosten per parkeerplaats te betalen (Afkoopregeling A). Deze storting wordt ingezet voor het beheer en onderhoud van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte en wordt daarom ook gestort in het wegenfonds.

In het geval dat de parkeerplaatsen niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden en ook niet opgevangen kunnen worden binnen de openbare ruimte, dient de initiatiefnemer de volledige aanleg- of stichtingskosten per parkeerplaats te betalen (Afkoopregeling B). Hierbij geldt de verplichting om binnen een periode van 10 jaar en binnen een afstand van 500 meter van het initiatief te voorzien in het aantal parkeerplaatsen dat niet op eigen terrein gerealiseerd kon worden. Indien de gemeente Gulpen-Wittem niet binnen de gestelde periode aan haar verplichting heeft voldaan, volgt restitutie (inclusief interest) van de storting in het gemeentelijk parkeerfonds aan de oorspronkelijke betaler. Het bedrag per parkeerplaats wordt gestort in het parkeerfonds.

De regie bij het opstellen van de parkeerovereenkomst ligt bij de afdeling Beleid & Projecten/Publieksdiensten van de gemeente Gulpen-Wittem. De afkoopregeling en het bijbehorende wegen- en parkeerfonds vallen onder verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder die is belast met parkeren. In bijlagen 3 en 4 is een voorbeeld opgenomen van de parkeerovereenkomsten en in bijlage 5 is een checklist ten behoeve van de rechtmatigheidstoets opgenomen.

6.3 Betaling afkoopbedrag

Op verzoek van de initiatiefnemer is de gemeente Gulpen-Wittem bereid maatwerk te leveren ten aanzien van de wijze van betaling. De afdeling Beleid & Projecten zoekt in overeenstemming met de het team Financiën naar een betalingsregeling, die toegesneden is op de situatie van de initiatiefnemer. Enige voorwaarde is dat de volledige betaling niet wordt uitgesteld, aangezien de gemeente de juridische verplichting heeft om de middelen in te zetten voor de realisatie van nieuwe parkeerplaatsen danwel het beheer & onderhoud van de in gebruik genomen openbare parkeerplaatsen. Wel is het mogelijk om het bedrag in termijnen te betalen over een periode van maximaal 10 jaar. In de parkeerovereenkomst worden de afspraken over de betalingsregeling vastgelegd.

7. Planvorming

Het toepassen van parkeernormen is geen vrijblijvende aangelegenheid. Voor de gemeente zijn vier juridische instrumenten beschikbaar om parkeernormen dwingend te kunnen opleggen:

- Beleidsnota parkeernormen (na vaststelling door het College);
- Projectbesluiten, (postzegel)bestemmingsplannen en ontheffingen WRO
- In geval van bouwvergunningen op grond van de Bouwverordening (conform artikel 2.5.30)

7.1 Nota parkeernormen

Na vaststelling van deze nota 'Parkeernormen' zijn de hierin beschreven parkeernormen voor de gemeente Gulpen-Wittem van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Het beleid treedt in werking de dag na bekendmaking in het weekblad Heuvelland Aktueel.

7.2 Bestemmingsplannen, projectbesluiten en ontheffingen WRO

In de vigerende bestemmingsplannen zijn geen parkeernormen opgenomen en wordt er ook niet naar verwezen. Op dit moment wordt wel bij ontheffingsprocedures en projectbesluiten conform de nieuwe WRO een afweging gemaakt ten aanzien van parkeren. Dit geschiedt nu op basis van de (oude) Nota Fonds Parkeervoorzieningen en de Bouwverordening. In nieuwe bestemmingsplannen zal in de toekomst wel verwezen worden naar voorliggende nota.

Daarnaast is als onderdeel van de nieuwe WRO (inwerkingtreding 1 juli 2008) eveneens de Grondexploitatiewet in werking getreden. Dit betekent dat de gemeente (in vele gevallen) een exploitatieplan moet vaststellen wanneer bouwplannen worden ontwikkeld c.q. bestemmingen worden gewijzigd. De gemeente kan dan de kosten voor het bouwrijp maken verhalen op de grondeigenaar. Ook het aanleggen van parkeervoorzieningen vallen onder de kostensoortenlijst zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. De gemeente kan er ook, in overleg met een ontwikkelaar, voor kiezen een overeenkomst via het privaatrechtelijk spoor af te sluiten waarbij de kosten voor onder andere parkeervoorzieningen eveneens worden opgenomen. De voorbeeld parkeerovereenkomst (bijlage 4) behorende bij deze beleidsnota kan daar onderdeel van zijn.

Al met al biedt de nieuwe WRO voldoende basis om bij bestemmingsplannen, projectbesluiten en ontheffingen middels een privaatrechtelijke parkeerovereenkomst dan wel via een exploitatieplan de kosten voor het aanleggen van parkeerplaatsen te verhalen op de grondeigenaar/ontwikkelaar.

7.3 Bouwverordening

In de toelichting van de huidige Bouwverordening wordt ten aanzien van de parkeernormen verwezen naar de CROW-richtlijnen en het lokale beleid. Na vaststelling van voorliggende nota zijn deze parkeernormen maatgevend bij toekomstige bouwaanvragen. Bij een eventuele wijziging van de Bouwverordening dient een expliciete verwijzing naar deze nota worden opgenomen. Tot dan toe volstaat de verwijzing naar het lokale beleid ook.

Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Gulpen-Wittem

Normen gebied 1: Kern Gulpen

Functie	Parkeer-norm[1]	Bezoekers-aandelen	eenheid
eenpersoonswoning (tot circa 80 m²)	1,3	0,3	woning
eengezinswoning (vanaf circa 80 m2)		0,4	woning
- sociale sector	1,3		
- middeldure sector	1,5		
- dure sector	1,7		
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,4	woning
kamerverhuur	0,6	0,2	kamer
detailhandel		85%	100m^2 bvo
- non-food	3,0		
- food	4,5		
(commerciële) dienstverlening met balie	2,4	20%	100m^2 bvo
Kantoren zonder balie	2,0	5%	100m^2 bvo
kleinschalige commerciële ruimte aan huis	1,0	65%	behandelkamer/arbeidsplaats
arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,6	5%	100m^2 bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium)	1,5	5%	100m^2 bvo
arbeidsextensief/bezoekersintensief (showroom)	1,2	35%	100m^2 bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,5	10%	100m^2 bvo
café, discotheek, cafetaria	5,0	90%	100m^2 bvo
restaurant	10,0	80%	100m^2 bvo
museum, bibliotheek	0,6	95%	100m^2 bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,2		zitplaats
dansstudio, sportschool	3,0	95%	100m^2 bvo
squashbanen	1,0	90%	baan
tennisbanen	2,0	90%	baan
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	95%	baan/tafel
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	5,0	99%	100m^2 bvo
zwembad	8,0	90%	100m^2 opp.bassin
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	90%	100m^2 bvo
verpleeg-, verzorgingshuis	0,6	60%	wooneenheid
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	65%	behandelkamer (min. 3 pp/praktijk)
dagonderwijs (HBO,MBO)	20,0		collegezaal (150 pl.)
	5,0		leslokaal (30 pl.)
middelbaar onderwijs (VWO, HAVO, Vmbo)	1,0		leslokaal (30 pl.)
avondonderwijs	0,5		student
basisonderwijs	1,0		leslokaal (excl. Kiss & Ride)
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8		arbeidsplaats (max. gelijktijdig aanwezig, excl. Kiss & Ride)
hotel, vakantiewoning, Bed & Breakfast, e.d.	0,5		per slaapplaats
religiegebouw	0,2		zitplaats

1) De gepresenteerde norm is de totale norm, dus inclusief bezoek.

2) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw.

Normen gebied 2: Overig gemeente Gulpen-Wittem

Functie	Parkeer-norm[1]	Bezoekers-aandelen	eenheid
eenpersoonswoning (tot circa 80 m²)	1,3	0,3	woning
eengezinswoning (vanaf circa 80 m2)		0,4	woning
- sociale sector	1,5		
- middeldure sector	1,8		
- dure sector	2,0		
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,4	woning
kamerverhuur	0,6	0,2	kamer
detailhandel		85%	100m^2 bvo
- wijk- of dorpscentrum (non-food)	3,0		
- wijk- of dorpscentrum (food)	4,5		
- bouwmarkten, tuincentra etc.	3,0		
- grootschalige detailhandel	6,5		
(commerciële) dienstverlening met balie	3,0	20%	100m^2 bvo
Kantoren zonder balie	2,1	5%	100m^2 bvo
kleinschalige commerciële ruimte aan huis	1,0	65%	behandelkamer/arbeidsplaats
arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,7	5%	100m^2 bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium)	2,0	5%	100m^2 bvo
arbeidsextensief/bezoekersintensief (showroom)	1,4	35%	100m^2 bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,5	10%	100m^2 bvo
café, discotheek, cafetaria	5,0	90%	100m^2 bvo
restaurant	10,0	80%	100m^2 bvo
museum, bibliotheek	0,8	95%	100m^2 bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,2		zitplaats
sporthal (binnen)	2,1	95%	100m^2 bvo
sportveld (buiten)	13-27	95%	ha. netto terrein
dansstudio, sportschool	3,0	95%	100m^2 bvo
squashbanen	1,0	90%	baan
tennisbanen	2,0	90%	baan
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	95%	baan/tafel
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	6,0	99%	100m^2 bvo
zwembad	9,0	90%	100m^2 opp.bassin
themapark/pretpark	8-12	99%	ha. netto terrein
overdekte speeltuin/-hal	10	90%	100m^2 bvo
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	90%	100m^2 bvo
verpleeg-, verzorgingshuis	0,6	60%	wooneenheid
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	65%	behandelkamer (min. 3 pp/praktijk)
dagonderwijs (HBO,MBO)	20,0		collegezaal (150 pl.)
	5,0		leslokaal (30 pl.)
middelbaar onderwijs (VWO, HAVO, Vmbo)	1,0		leslokaal (30 pl.)
avondonderwijs	0,5		student
basisonderwijs	1,0		leslokaal (excl. Kiss & Ride)
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8		Arbeidsplaats (max. gelijktijdig aanwezig, excl. Kiss & Ride)
hotel, vakantiewoning, Bed & Breakfast, e.d.	0,5		per slaapplaats
religiegebouw	0,2		zitplaats

1) De gepresenteerde norm is de totale norm, dus inclusief bezoek.

2) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw.

Sectorindeling woningen

Sector	Koopwoning	Huurwoning
Sociaal	< € 200.000,-	< € 475,- per maand
Middelduur	€ 200.000 - € 350.000	€ 475- € 800 per maand
Duur	> € 350.000,-	> €800 per maand

Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages

Type object	werkdag				zaterdag	
	ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond
woningen	50	60	100	90	60	60
detailhandel (food)	30	70	20	100	100	0
detailhandel (non-food)	30	70	0	100	100	0
kantoren	100	100	5	10	5	0
commerciële ruimte aan huis	100	100	80	80	80	80
bedrijven	100	100	5	10	5	0
consumentgerichte bedrijvigheid [1]	30	75	5	100	100	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5
ziekenhuis	85	100	40	25	25	40
dagonderwijs [2]	100	100	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0
museum	20	45	0	0	100	0
restaurant	10	40	90	95	70	100
café	10	40	90	85	75	100
bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100
zwembad	100	80	100	100	100	100
sport [3]	30	50	100	100	100	90

1) Tuincentra, Doe-het-zelf- en bouwmarkten, autoshowroom.

2) Inclusief crèche, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal.

3) Inclusief sporthal, dansschool.

Bijlage 3: Concept parkeerovereenkomst in het geval van afkoopregeling A: gebruik restcapaciteit openbare weg.

1. Gericht op het scheppen van voorwaarden, waaronder de gemeente Gulpen-Wittem ontheffing kan verlenen van de parkeereis als bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, zulks in verband met de verbouwing/ uitbreiding van het _____;

- hierna te noemen: _____-

2. De gemeente Gulpen-Wittem, ten deze in gevolge van artikel 171 van de Gemeentewet vertegenwoordigd door de burgemeester, drs. A.R.B. van den Tillaar

- hierna te noemen: de gemeente-

overwegende,

- Dat ___aanvraag voor het verlenen van een vergunning voor het verbouwen en uitbreiden van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend ___, sectie ___I , nr .___heeft ingediend;
- Dat op grond van het bepaalde in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening in voldoende mate aan de te verwachten behoefte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen op meer dan twee wielen - indien de omvang of de bestemming van een gebouw daar toe aanleiding geeft - moet zijn voorzien in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende onbebouwd blijvende terrein;
- Dat toepassing van de gehanteerde parkeernorm op het door ___ ingediende bouwplan leidt tot de eis van een te scheppen parkeergelegenheid ter grootte van __ parkeerplaatsen;
- Dat door het ontbreken aan mogelijkheden ___niet aan die eis kan voldoen;
- Dat de gemeente op grond van het bepaalde in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening van de Bouwverordening echter van die eis ontheffing kan verlenen;
- Dat de gemeente bereid is die ontheffing te verlenen mits er omstandigheden worden geschapen waaronder die ontheffing zonder schade aan de door de gemeente te behartigen belangen kan worden verleend;
- Dat immers het verlenen van ontheffing zonder voorwaarden - waarvan het gevolg zal zijn dat door ___ geen of ontoereikende voorzieningen getroffen zullen worden, op of onder het eigen gebouw dan wel op of onder het daarbij behorende onbebouwd blijvende terrein en ___niet bijdraagt in voorzieningen van andere aard - niet in aanmerking komt, omdat een toename van de behoefte aan parkeergelegenheid niet aanvaardbaar is voor de gemeente, tenzij de mogelijkheid wordt geopend de parkeerproblemen te ondervangen die het te verwachten gevolg zijn van de uitbreiding van de bebouwing volgens het ingediende bouwplan, dat niet voldoet aan de parkeereis gesteld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening;

komen overeen als volgt:

Artikel 1
___verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de door de verbouwing/uitbreiding van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend ___, sectie ___I, nr. ___ te verwachten parkeerbehoefte te voorzien door betaling van een bedrag ter groot te van € …, zijnde het verschuldigde bedrag voor het gebruik van …. . openbare parkeerplaatsen.

Artikel 2
De gemeente aanvaardt de in artikel 1 genoemde geldsom en verplicht zich om het bedrag in te zetten voor het beheer en onderhoud van de openbare parkeerplaatsen, die toeneemt doordat de parkeerbehoefte van ___ wordt afgewenteld in de openbare ruimte.

Artikel 3
Aan de in artikel 2 genoemde verplichting is voldaan als de openbare weg is opgenomen in het wegbeheerprogramma van de gemeente Gulpen-Wittem. Vervolgens kan ___ geen aanspraak maken op terugvordering (van een deel) van de betaalde geldsom.

Artikel 4
Door de betaling van de in artikel 1 vermelde geldsom door ___ en aanvaarding van dat bedrag door de gemeente met het oogmerk deze geldsom te besteden op de wijze als in artikel 2 omschreven, zijn de omstandigheden geschapen waaronder het daartoe bevoegde orgaan van de gemeente ontheffing kan verlenen als bedoeld in artikel 2.5.30 lid 4 van de Bouwverordening met betrekking tot het plan voor het verbouwen en uitbreiden van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend kern ___, sectie ___I, nr . ___.

Artikel 5
___doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente aangelegde parkeerplaatsen dan wel reeds aanwezige (openbare) parkeerplaatsen.

Artikel 6
De in artikel 1 genoemde geldsom moet door ___binnen ___ dagen na de datum van ondertekening van deze overeenkomst worden gestort op bankrekeningnummer *** ten name van de gemeente Gulpen-Wittem.

Artikel 7
Deze overeenkomst wordt als ontbonden beschouwd indien de in artikel 4 bedoelde vergunning om wat voor reden dan ook door de gemeente niet wordt verleend. In dat geval zal het reeds ontvangen bedrag, als bedoeld in artikel 1 van deze overeenkomst, aan ___worden gerestitueerd.

Artikel 8
Partijen doen over een weer afstand van het recht om zich op de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen gronden ontbinding van de koop en levering te beroepen.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend te Gulpen-Wittem op _____

Gemeente Gulpen-Wittem	naam/organisatie
drs. A.R.B. van den Tillaar	dhr/mevr …….
Burgemeester	functie ……..

Bijlage 4: Concept parkeerovereenkomst in het geval van afkoopregeling B: verplicht aanleggen parkeerplaatsen.

1. Gericht op het scheppen van voorwaarden, waaronder de gemeente Gulpen-Wittem ontheffing kan verlenen van de parkeereis als bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, zulks in verband met de verbouwing/ uitbreiding van het _____;

- hierna te noemen: _____-

2. De gemeente Gulpen-Wittem, ten deze in gevolge van artikel 171 van de Gemeentewet vertegenwoordigd door de burgemeester, drs. A.R.B. van den Tillaar

- hierna te noemen: de gemeente-

overwegende,

- Dat ___aanvraag voor het verlenen van een vergunning voor het verbouwen en uitbreiden van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend ___, sectie ___l , nr .___heeft ingediend;
- Dat op grond van het bepaalde in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening in voldoende mate aan de te verwachten behoefte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen op meer dan twee wielen - indien de omvang of de bestemming van een gebouw daar toe aanleiding geeft - moet zijn voorzien in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende onbebouwd blijvende terrein;
- Dat toepassing van de gehanteerde parkeernorm op het door ___ ingediende bouwplan leidt tot de eis van een te scheppen parkeergelegenheid ter grootte van __ parkeerplaatsen;
- Dat door het ontbreken aan mogelijkheden ___niet aan die eis kan voldoen;
- Dat de gemeente op grond van het bepaalde in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening van de Bouwverordening echter van die eis ontheffing kan verlenen;
- Dat de gemeente bereid is die ontheffing te verlenen mits er omstandigheden worden geschapen waaronder die ontheffing zonder schade aan de door de gemeente te behartigen belangen kan worden verleend;
- Dat immers het verlenen van ontheffing zonder voorwaarden - waarvan het gevolg zal zijn dat door ___ geen of ontoereikende voorzieningen getroffen zullen worden, op of onder het eigen gebouw dan wel op of onder het daarbij behorende onbebouwd blijvende terrein en ___niet bijdraagt in voorzieningen van andere aard - niet in aanmerking komt, omdat een toename van de behoefte aan parkeergelegenheid niet aanvaardbaar is voor de gemeente, tenzij de mogelijkheid wordt geopend de parkeerproblemen te ondervangen die het te verwachten gevolg zijn van de uitbreiding van de bebouwing volgens het ingediende bouwplan, dat niet voldoet aan de parkeereis gesteld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening;

komen overeen als volgt:

Artikel 1

__verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de door de verbouwing/uitbreiding van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend ___, sectie ___l , nr . ___ te verwachten parkeerbehoefte te voorzien door betaling van een bedrag ter grootte van € … inclusief BTW, zijnde het verschuldigde bedrag voor het aanleggen van ….openbare parkeerplaatsen.

Artikel 2

De gemeente aanvaardt de in artikel 1 genoemde geldsom en verplicht zich om binnen tien jaar na dagtekening van deze overeenkomst binnen een straal van vijfhonderd meter, met genoemd perceel als middelpunt, het in artikel 1 genoemde aantal openbare parkeerplaatsen aan te leggen. Indien de gemeente deze openbare parkeerplaatsen, of een gedeelte daarvan, niet binnen tien jaar na dagtekening van deze overeenkomst heeft gemaakt, is ___gerechtigd een evenredig deel van de

betaalde geldsom terug te vorderen met verrekening van de wettelijke rente per jaar over het teruggevorderde bedrag.

Artikel 3
Door de betaling van de in artikel 1 vermelde geldsom door ___ en aanvaarding van dat bedrag door de gemeente met het oogmerk deze geldsom te besteden op de wijze als in artikel 2 omschreven, zijn de omstandigheden geschapen waaronder het daartoe bevoegde orgaan van de gemeente ontheffing kan verlenen als bedoeld in artikel 2.5.30 lid 4 van de Bouwverordening met betrekking tot het plan voor het verbouwen en uitbreiden van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend kern ___, sectie ___l, nr . ___.

Artikel 4
___doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente uit hoofde van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaatsen dan wel reeds aanwezige (openbare) parkeerplaatsen.

Artikel 5
De in artikel 1 genoemde geldsom moet door ___binnen ___ dagen na de datum van ondertekening van deze overeenkomst worden gestort op bankrekeningnummer *** ten name van de gemeente Gulpen-Wittem.

Artikel 6
Deze overeenkomst wordt als ontbonden beschouwd indien de in artikel 3 bedoelde vergunning om wat voor reden dan ook door de gemeente niet wordt verleend. In dat geval zal het reeds ontvangen bedrag, als bedoeld in artikel 1 van deze overeenkomst, aan ___worden gerestitueerd.

Artikel 7
Partijen doen over een weer afstand van het recht om zich op de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen gronden ontbinding van de koop en levering te beroepen.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend te Gulpen-Wittem op _____

Gemeente Gulpen-Wittem naam/organisatie

drs. A.R.B. van den Tillaar dhr/mevr ……..
Burgemeester functie ……..

Bijlage 5:Checklist ten behoeve van de rechtmatigheidstoets

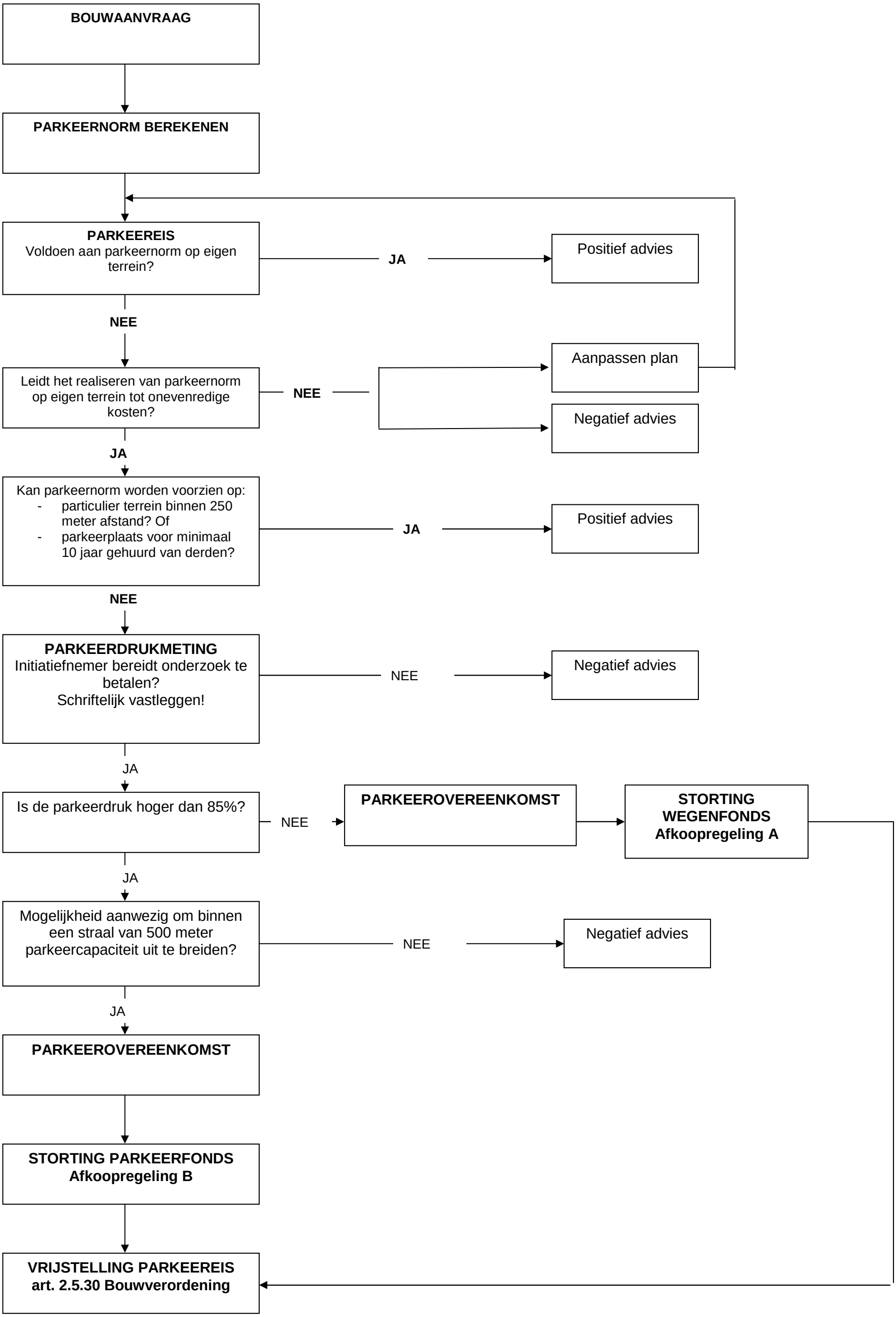
CHECKLIST TEN BEHOEVE VAN DE RECHTMATIGHEIDSTOETS 20___

Proces: Parkeerfonds (stortingsbedrag à € _____._____,-) Datum: _____

Aanvrager: _____ Locatie: _____

☒? + Naam	Check op soort handeling (i.k.v. rechtm.toets)	Bevoegdheid / door	Basis
☐	Bouwvergunning ingediend (ja/nee)	B&W/medewerker Vergunningen	
☐	Toetsen bouwaanvraag op relatie parkeren (o.b.v. aard, omvang e.d.) (ja/nee)	B&W/medewerker Vergunningen	Art. 2.5.30 BV
☐	Toetsen bouwaanvraag op parkeernormen (afronden naar boven) (voldoende/ onvoldoende)	B&W/medewerker Vergunningen (advies beleidsmedewerker Verkeer)	Art. 2.5.30 lid 2b BV
☐	Indien onvoldoende parkeerplaatsen: - Verzoeken aanpassing bouwaanvraag; - Verzoeken schriftelijke motivering aanvrager	B&W/medewerker Vergunningen	
☐	Toetsen nieuwe aanvraag (aantal parkeerplaatsen) of schriftelijke motivering (wel/niet parkeerfonds)	B&W/medewerker Vergunningen (advies bij beleidsmedewerker Verkeer)	Art. 2.5.30 lid 4a / 4b BV
☐	Opdracht geven aan uitvoering parkeerdrukmeting door extern bedrijf en met initiatiefnemer betaling van deze meting schriftelijk vastleggen.	B&W/medewerker Vergunningen	
☐	Bepalen stortingsbedrag Parkeerfonds (afkoopregeling A of B)	B&W/medewerker Vergunningen (advies beleidsmedewerker Verkeer)	
☐	Overeenkomst toezenden ter ondertekening	B&W/medewerker Vergunningen	
☐	Overeenkomst ondertekend retour	B&W/medewerker Vergunningen	
☐	Vrijstelling verlenen	B&W/medewerker Vergunningen	
☐	Factuur verzenden	Fin/medewerker X	
☐	Kopie afschrift van ontvangst verzenden aan GW	Fin/medewerker X	
☐	Aanleg parkeervoorziening voorleggen aan B&W	beleidsmedewerker Verkeer	
☐	Uitvoering geven aan besluit B&W (aanleg parkeervoorziening)	beleidsmedewerker Civiele Techniek	
	Terugvorderingen op grond van nalatigheid uit de overeenkomst voorleggen aan B&W (wel/niet teruggave)	beleidsmedewerker Verkeer	
☐	Teruggave / uitbetaling	Fin/medewerker X	
☐	Stand van zaken in- en uitgaven in bestuurlijke rapportage	GW/beleidsmedewerker verkeer	

Bijlage 6: Proces vrijstelling parkeereis



Bijlage 7: Overzicht reële stichting-/aanlegkosten gemiddelde parkeerplaats

Hierbij wordt uitgegaan van parkeren op maaiveldniveau

Afmeting één parkeerplaats:
Lengte : 5,50 m
Breedte : 2,50 m
Oppervlakte : 15 m²

Omschrijving	Hoeveelheid	Kosten per eenheid	Kosten totaal
Civieltechnische aanlegkosten			
Ontgraven grond en afvoeren naar depot	6 m³	30	180
Afvoeren grond naar grondbank 6 m³ x 1,6	9 ton	20	180
Leveren en aanbrengen korrelmix 20 cm	4,5 ton	26	117
Leveren en aanbrengen zand 10 cm	2,5 ton	35	87,5
Levering opsluitbanden 10x20x200 cm	11 st.	5,5	60,5
Levering klinkers BKK 8x10x20 cm	15 m²	12	180
Levering betonspecie	0,7 m³	150	105
Aanbrengen opsluitbanden	11 st.	10	110
Aanbrengen klinkers BKK	15 m²	15	225
Uitvoeringskosten aannemerij			500
Grondverwervingskosten			
Gemiddelde kosten grondaankoop	15 m²	30*	450
Totaal exclusief 19% BTW			2.195
19% BTW			417
Totaal inclusief 19% BTW			2.612
Afgerond			2.600

* gebaseerd op prijs in het jaar 2008 voor bestemming groen in een kern