

Raad-2012-021

Disnummer: 100058

Onderwerp: Parkeernormensystematiek

Meegestuurde stukken:

1. Overzicht parkeernormen nieuw-oud
2. Inspraaknota/nota van wijzigingen incl. reactie college
3. Nota parkeernormen Sittard-Geleen-Parkeernormensystematiek

Ter inzage liggende stukken:

De zienswijzen.

Steller (t.b.v. technische vragen):

ernst.adriaanse@sittard-geleen.nl

Raadsleden kunnen technische vragen tevens stellen via BIS wanneer zij zijn ingelogd door te klikken op het vraagteken achter het agendapunt.

Contactpersoon griffie:

nicolle.bisschoff@sittard-geleen.nl

Aanvullende informatie:

Let op: de in het voorstel onder punt 2 en 3 genoemde bijlagen 6 (bouwverordening) en bijlage 9 (parkeerfondsverordening) maken onderdeel uit van de nota parkeernormen Sittard-Geleen-Parkeernormensystematiek 2012.

Behandeldata commissies/raad (onder voorbehoud):

14 februari Commissie Stedelijke ontwikkeling, mobiliteit, cultuur en dienstverlening

15 maart Raad

Leidend programma
Omgeving**Onderwerp**
Parkeernormsystematiek 2012**Voorstel**

1. Vast te stellen de nota parkeernormen Sittard-Geleen-Parkeernormsystematiek 2012
2. Vast te stellen de wijziging van de bouwverordening (bijlage 6)
3. Vast te stellen de parkeerfondsverordening en in te stemmen met het instellen van een parkeerfonds (bijlage 9)

Financiële consequenties	Juridische consequenties
☒ Nee ☐ Ja, ten laste van het reguliere budget ☐ Ja, begrotingswijziging is toegevoegd	☒ Nee ☐ Ja

Burgemeester ✓ drs. G.J.M. Cox	Secretaris mr. J.H.J. Höppener
-----------------------------------	-----------------------------------

Eerdere besluitvorming

Oktober 2005: Parkeernormensystematiek

Aanleiding

In 2005 is door uw Raad het rapport "Parkeernormensystematiek: Omschrijving ten behoeve van Implementatie" vastgesteld. Het rapport diende als uitwerking van de bouwsteen 'parkeerplaatsverplichting' van het in december 2004 door de gemeenteraad van Sittard-Geleen vastgestelde parkeerbeleidsplan.

In dit plan wordt uitgegaan van het standpunt "de vervuiler betaald". De parkeernormen zijn opgesteld om nieuwe ontwikkelingen in de eigen parkeerbehoefte te laten voorzien waarbij het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de minimale norm met het oog op afwentelen van parkeerproblemen in de openbare ruimte niet is toegestaan.

De in het rapport beschreven systematiek wordt, onder meer vanwege onduidelijkheden in de huidige nota, gebrekkige implementatie en geconstateerde problemen niet op de bedoelde wijze toegepast.

Planvoorbereidende en plantoetsende medewerkers van diverse ambtelijke diensten en afdelingen hebben behoefte aan een eenduidige en eenvoudige beoordelingssystematiek voor parkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen.

Inleiding

Een voldoende en bereikbaar parkeeraanbod voor verschillende doelgroepen is een maatstaf voor het economisch functioneren van de stad. Aan de andere kant doet een onacceptabele parkeerdruk inbreuk op de leefbaarheid van wijken en buurten. Het is dus zaak om het parkeren in de stad te reguleren, voor zowel bewoners, bezoekers als werkenden, om de geboden parkeerruimte zo optimaal mogelijk te benutten. De parkeernormen zijn een belangrijk beleidsinstrument om de groei van de automobiliteit te sturen en de bereikbaarheid van voorzieningen te verbeteren.

Ten aanzien van de huidige parkeernormensystematiek is geconcludeerd dat:

1. het huidige plan gedateerd is;
2. het vigerende parkeerbeleid niet (structureel) in de gemeentelijke organisatie is ingebed;
3. het vigerende parkeerbeleid daardoor niet volledig ten uitvoer is gekomen;
4. er in diverse geledingen van de gemeentelijke organisatie behoefte is aan een eenduidige parkeer beoordelingssystematiek;
5. de systematiek en bijbehorende procedure eenvoudig toegepast moet kunnen worden.

Royal Haskoning heeft de opdracht gekregen om de parkeernormensystematiek te actualiseren en om een draaiboek op te stellen voor de implementatie daarvan.

Bouwverordening.

Op landelijk niveau wordt er door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in overleg met onder andere de Vereniging van Nederlandse Gemeenten gekeken naar mogelijkheden om het parkeren onder de nieuwe Wro soepeler te regelen. Hangende dat onderzoek mag de toepassing van parkeernormen nog een aantal jaren via de bouwverordening geregeld worden. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) adviseert de parkeernormen te regelen in een Nota Parkeernormen. Hierdoor zijn de normen losgekoppeld van het parkeerbeleid, zoals de nieuwe Wro vereist. Voorlopig kan in de bouwverordening verwezen worden naar deze Nota Parkeernormen. Zodra er een efficiënte en flexibele constructie gevonden is voor parkeernormen in relatie tot bestemmingsplannen kunnen de bepalingen rond parkeren relatief eenvoudig worden overgeheveld naar de nieuwe juridische situatie.

Met een verwijzing naar het rapport "Parkeernormensystematiek; Omschrijving ten behoeve van implementatie" maakt de huidige parkeernormensystematiek onderdeel uit van de bouwverordening van Gemeente Sittard-Geleen. Dit rapport wordt vervangen door de onderhavige "Nota Parkeernormen Sittard-Geleen". Als gevolg hiervan dient de bouwverordening te worden aangepast.

De benodigde wijziging in de bouwverordening is in bijlage 6 weergegeven

Parkeerfondsverordening.

Om ontwikkelaars zo veel mogelijk te stimuleren tot het realiseren van parkeercapaciteit op eigen terrein of tot het benutten van beschikbare (over)capaciteit, wordt het parkeerfonds ingesteld. Als de initiatiefnemer niet kan voldoen aan de parkeereis dient hij ter compensatie een bijdrage in het parkeerfonds te storten. Hierbij kunnen zich twee situaties voordoen:

- **afkoopregeling:** Het afkopen van parkeerplaatsen, die niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden, waarbij de gemeente deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte gaat aanleggen of heeft aangelegd.
- **bijdrageregeling:** Een bijdrage leveren aan de gemeente voor het nemen van flankerende maatregelen om de negatieve effecten van de extra aangelegde parkeerplaatsen op de doorstroming of leefbaarheid te verminderen of compenseren.

De parkeerfondsverordening is verwoord in bijlage 9 van de nota Parkeernormen Sittard-Geleen.

Beoogd resultaat

Opstellen van een eenduidige en eenvoudige beoordelingssystematiek voor parkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen.

Argumenten

Bij de actualisatie is rekening gehouden met de geïnventariseerde problemen en aandachtspunten vanuit de ambtelijke organisatie en is specifiek rekening gehouden met de vraagstukken wonen boven winkels, studentenhuisvesting en leegstand.

De wijzigingen ten opzichte van de huidige parkeernormensystematiek zijn hieronder weergegeven, uitgesplitst in een gedeelte actualisatie en een gedeelte vereenvoudiging:

Actualisatie.

- Voor wat betreft de parkeernormen wordt er aangesloten op de nieuwste (landelijke) inzichten, te weten de parkeerkencijfers van het CROW publicatie 182 (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte).

De tot nu toe gehanteerde normen in Sittard-Geleen zijn hoger dan de CROW kencijfers voor vergelijkbare gemeenten. Deze normen worden gelijkgesteld aan de kencijfers en dus naar beneden bijgesteld. Per saldo hoeven er daardoor minder parkeerplaatsen gerealiseerd te worden en verhoogt de financiële haalbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen.

De lagere parkeernorm is verantwoord vanwege het feit dat de situatie in Sittard-Geleen niet specifiek afwijkt van vergelijkbare gemeenten qua stedelijkheid en er derhalve geen reden is om hogere normen voor te schrijven. Conform het beleidsuitgangspunt blijven de parkeernormen hierbij faciliterend van aard. De parkeercapaciteit blijft afgestemd op de parkeerbehoefte.

- De categorieën worden eveneens in overeenstemming gebracht met de CROW publicatie.

Hiermee wordt tegemoet gekomen aan het probleem dat niet voor alle categorieën normen aanwezig waren. Bovendien komt hierbij het onderscheid tussen het centrum van Geleen en dat van Sittard te vervallen. Indien voor een categorie geen landelijk kencijfer ontwikkeld is, is aangegeven hoe hier mee om te gaan.

Bijgevoegd is een overzicht met de huidige en de nieuw voorgestelde parkeernormen.

- De normering dient alleen te worden toegepast over de verandering ten opzichte van de huidige situatie.

De huidige systematiek (en toelichting) was hier niet duidelijk over. Compensatie van eventuele tekorten uit het verleden worden niet ten laste van de nieuwe ontwikkeling gebracht. Maatgevend hierbij is de huidige situatie.

Vereenvoudiging.

- Laten vervallen onderscheid tussen dure, middeldure en goedkope woningen.

Dit onderscheid is destijds ontwikkeld omdat bewoners van dure woningen veelal meer auto's bezaten. Het verschil in autobezit tussen bewoners van dure en goedkope woningen is de laatste jaren beduidend kleiner geworden en kan beschouwd worden als niet langer onderscheidend.

- Ontheffingsmogelijkheid van de parkeernormen door het College van Burgemeester en Wethouders.

Ontheffingsmogelijkheden blijven bestaan voor situaties waarbij voorzieningen gerealiseerd worden waaraan groot belang wordt gehecht voor het algemeen belang van Sittard-Geleen. Hiervoor kan het College van Burgemeester en Wethouders ontheffing verlenen van de

parkeernorm. In de parkeernota is eenduidig aangegeven welke stappen dienen te worden toegepast om de ontheffingsmogelijkheid op zorgvuldige en controleerbare wijze toe te passen.

- Specifieke ontheffing van de parkeernorm voor studentenhuisvesting, wonen boven winkels en kleinschalige verbouwplannen in de centra.

Het is mogelijk om algemeen geldende ontheffingen voor onbepaalde tijd op te nemen in vast te stellen (collegebevoegdheid) beleidsregels. Hierdoor geldt de ontheffing voor alle nieuwe ontwikkelingen van deze categorieën en hoeft niet per aanvraag een ontheffing verleend te worden. Zodra het beleid t.a.v. deze categorieën wijzigt, of de situatie ter plaatse verandert kan middels een nieuw besluit de ontheffing worden ingetrokken. De parkeernormen hoeven hierbij niet te worden gewijzigd.

In de beleidsregels behorende bij de parkeernormensystematiek zijn specifieke ontheffingen voor de gevallen wonen boven winkels, studentenhuisvesting en kleine verbouwingen in de centra voorgesteld. Deze categorieën zullen na vaststelling van de parkeernormensystematiek en beleidsregels vanwege deze ontheffingen geen verplichting meer hebben voor de aanleg van parkeervoorzieningen.

De beleidsregels zijn als bijlage aan de nota toegevoegd en zullen na vaststelling van de parkeernormensystematiek door de raad aan het college ter besluitvorming worden voorgelegd.

De "Nota Parkeernormen" 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 wordt in de geest van de nota gehandeld waarbij de besluitvorming bij het college ligt.

Kanttekeningen

n.v.t.

Toelichting financiële consequenties

In te stellen voorziening "Parkeerfonds" wordt gelijktijdig met de nota parkeernormen aan de raad ter besluitvorming aangeboden.

Toelichting juridische consequenties

De ontwerp-nota Parkeernormensystematiek heeft vanaf 20 oktober 2011 tot en met 15 november 2011 ter inzage gelegen. Er zijn 4 inhoudelijke reacties binnengekomen die geen aanleiding vormen de ontwerp Parkeernormensystematiek aan te passen. Inspraaknota is ter informatie bijgevoegd. De indieners van de zienswijzen zijn inmiddels conform de inspraaknota geïnformeerd.

Personeel en Organisatie

n.v.t.

Bijlagen

- Overzicht parkeernormen nieuw-oud.

- Inspraaknota/nota van wijzigingen
- Nota Parkeernormen Sittard-Geleen - Parkeernormensystematiek.

Pagina 7 van 7

De Raad van de gemeente Sittard-Geleen,

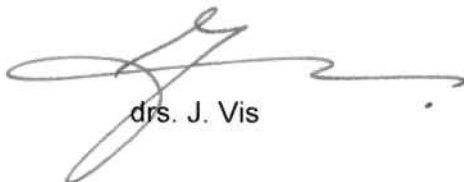
Gezien het voorstel van het college van 24 januari 2012, gemeenteblad 2012, nummer 21 ,

b e s l u i t :

1. Vast te stellen de nota parkeernormen Sittard-Geleen-Parkeernormsystematiek 2012
2. Vast te stellen de in de nota parkeernormensystematiek opgenomen wijziging van de bouwverordening (bijlage 6)
3. Vast te stellen de in de nota parkeernormensystematiek opgenomen parkeerfondsverordening en in te stemmen met het instellen van een parkeerfonds (bijlage 9)

Aldus besloten door de raad der gemeente Sittard-Geleen in zijn vergadering van 15 maart 2012

De griffier



drs. J. Vis

De voorzitter



drs. G.J.M. Cox

Parkeernormen Sittard-Geleen Oud - Nieuw														
stedelijkheidsgraad Sittard-Geleen:		klasse 3 (matig stedelijk)												
			centrumgebied				schil / overloopgebied				rest gemeente			
			Oud		Nieuw		Oud		Nieuw		Oud		Nieuw	
nr.	categorie	eenheid	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
1	Woningen	woning			1,3	1,5			1,5	1,7			1,7	
	duur	woning	1,6	1,8	-	-	1,7	1,9	-	-	2,0	-	-	-
	middelduur	woning	1,4	1,6	-	-	1,6	1,8	-	-	1,8	-	-	-
	goedkoop	woning	1,3	1,4	-	-	1,4	1,6	-	-	1,6	-	-	-
	serviceflat / aanleunwoning	woning	0,5	0,5	0,3	0,6	0,5	0,8	0,3	0,6	0,5	-	0,3	
	kamer verhuur	kamer	0,4	0,4	0,2	0,6	0,4	0,8	0,2	0,6	0,4	-	0,2	
2	Winkels													
	binnenstad / hoofdwinkelgebied / stadsdeelcentra	100 m2 bvo	3,3	4,3 / 3,8	2,8	3,8	3,3	3,8	-	-	-	-	-	-
	wijk, buurt en dorpscentra, supermarkt	100 m2 bvo	-	-	2,5	4,0	3,2	4,7	2,5	4,0	3,2	-	2,5	-
	Bouwmarkttuincentrum, kringloopwinkel	100 m2 bvo	-	-	-	-	-	-	2,2	2,7	-	-	2,2	-
	weekmarkt	100 m2 bvo	3,2	4,7	2,5	4,0	3,2	4,7	2,5	4,0	3,2	-	2,5	-
	grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	-	-	-	-	-	-	5,5	7,5	7,0	-	6,0	-
3	Kantoren en bedrijven													
	(commerciële) dienstverlening met baliefunctie	100 m2 bvo	2,0	2,6	1,7	2,3	2,6	3,1	2,3	2,8	3,1	-	2,8	-
	kantoren zonder balie functie	100 m2 bvo	1,4	2,3	1,0	1,7	1,6	2,3	1,2	1,9	1,8	-	1,5	-
	arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven	100 m2 bvo	0,6	0,7	0,5	0,6	0,7	0,8	0,6	0,7	0,9	-	0,8	-
	arbeidsintensieve en bezoekersextensieve bedrijven	100 m2 bvo	1,5	2,0	1,2	1,7	2,0	2,5	1,7	2,2	2,7	-	2,5	-
	arbeidsextensieve en bezoekersintensieve bedrijven	100 m2 bvo	1,1	1,3	1,0	1,2	1,3	1,5	1,2	1,4	1,7	-	1,6	-
	bedrijfsverzamelgebouwen	100 m2 bvo	1,3	2,2	0,8	1,7	1,3	2,2	0,8	1,7	1,3	-	0,8	-
4	Horeca en cultuur													
	cafe, bar, discotheek, cafetaria	100 m2 bvo	5,0	7,0	4,0	6,0	5,0	7,0	4,0	6,0	6,0	-	5,0	-
	restaurant	100 m2 bvo	9,0	11,0	8,0	10,0	9,0	11,0	8,0	10,0	13,0	-	12,0	-
	museum / bibliotheek	100 m2 bvo	0,6	0,8	0,5	0,7	0,8	1,0	0,7	0,9	1,1	-	1,0	-
	bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats	0,3	0,4	0,2	0,3	0,3	0,4	0,2	0,3	0,4	-	0,3	-
	cultureel centrum / wijkgebouw	100 m2 bvo	2,0	4,0	1,0	3,0	2,0	4,0	1,0	3,0	2,0	-	1,0	-
	religiegebouw	zitplaats	0,2	0,3	0,1	0,2	0,2	0,3	0,1	0,2	0,2	-	0,1	-
5	Sport													
	sporthal (binnen)	100 m2 bvo	2,0	2,5	1,7	2,2	2,3	2,8	2,0	2,5	2,8	-	2,5	-
	sportveld (buiten)	ha netto terrein	20,0	34,0	13,0	27,0	20,0	34,0	13,0	27,0	20,0	-	13,0	-
	dansstudio / sportschool	100 m2 bvo	3,5	4,5	3,0	4,0	3,5	4,5	3,0	4,0	3,5	-	3,0	-
	squashbaan	baan	1,3	1,8	1,0	1,5	1,3	1,8	1,0	1,5	1,3	-	1,0	-
	tennisbaan	baan	2,5	3,5	2,0	3,0	2,5	3,5	2,0	3,0	2,5	-	2,0	-
	golfbaan	hole	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	6,0	-
	bowlingbaan / biljartzaal	baan / tafel	2,0	3,0	1,5	2,5	2,0	3,0	1,5	2,5	2,0	-	1,5	-
	stadion	zitplaats	0,1	0,3	0,04	0,2	0,1	0,3	0,04	0,2	0,1	-	0,04	-
	zwembad	100 m2 opp bassin	9,0	11,0	8,0	10,0	10,0	12,0	9,0	11,0	11,0	-	10,0	-
6	Zorg													
	ziekenhuis	bed	1,6	1,8	1,5	1,7	1,6	1,8	1,5	1,7	1,6	-	1,5	-
	verpleeg- of verzorgingshuis	wooneenheid	0,6	0,8	0,5	0,7	0,6	0,8	0,5	0,7	0,6	-	0,5	-
	arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	behandelkamer	1,8	2,3	1,5	2,0	1,8	2,3	1,5	2,0	1,8	-	1,5	-
	apotheek	100 m2 bvo	-	-	1,7	2,7	-	-	1,7	2,7	-	-	1,7	-
7	Onderwijs													
	WO / HBO dagonderwijs	collegezaal	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	-	20,0	-
	MBO (ROC), HBO of WO dagonderwijs	leslokaal	6,0	7,0 / 8,0	5,0	7,0	6,0	8,0	5,0	7,0	6,0	-	5,0	-
	voorbereidend beroepsonderwijs (VMBO/HAVO/VWO)	leslokaal	0,8	1,3	0,5	1,0	0,8	1,3	0,5	1,0	0,8	-	0,5	-
	avondonderwijs	student	0,8	1,3	0,5	1,0	0,8	1,3	0,5	1,0	0,8	-	0,5	-
	basisonderwijs	leslokaal	0,8	1,3	0,5	1,0	0,8	1,3	0,5	1,0	0,8	-	0,5	-
	crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	arbeidsplaats	0,7	0,9	0,6	0,8	0,7	0,9	0,6	0,8	0,7	-	0,6	-
8	Overige functies													
	begraafplaats / crematorium	gebeurtenis	22,0	-	15,0	30	22,0	-	15,0	30,0	22,0	-	15,0	-
	hotel, motel	kamer	1,0	-	0,5	1,5	1,0	-	0,5	1,5	1,0	-	0,5	-
	manege	box	0,4	-	-	-	0,4	-	-	-	0,4	-	0,3	-
	sociale werkplaats	100 m2 bvo	0,3	-	-	-	0,3	-	-	-	0,3	-	-	-
	overdekte speeltuin / hal (lokaal verzorgingsgebied)	100 m2 bvo	5,3	-	3,0	12,0	5,3	-	3,0	12,0	5,3	-	3,0	-
	overdekte speeltuin / hal (regionaal verzorgingsgebied)	100 m2 bvo	9,7	-	3,0	12,0	9,7	-	3,0	12,0	9,7	-	3,0	-
	themapark / pretpark	ha netto terrein	8,0	-	4,0	12,0	8,0	-	4,0	12,0	8,0	-	4,0	-
	evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100 m2 bvo	5,0	-	4,0	7,0	6,0	-	5,0	8,0	7,0	-	6,0	-
	volkstuin	perceel	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	0,3	-

Aan: College van B&W
Van: RO
Datum: 22 december 2011
Betreft: Inspraaknota nota Parkeernormen inclusief reactie college van B&W.

1.	J. Wijnands, Wijnands Projectmanagement - datum ontvangst: 24-10-2011
	Heeft ernstige bezwaren tegen zowel de oude als de nieuwe parkeernormen in het kader van het tegen gaan van leegstand in de binnenstad. Geeft aan dat als er een andere bestemming aan een pand wordt gegeven er moet worden voldaan aan de parkeernorm van de nieuwe bestemming. Als voorbeelden worden genoemd de herontwikkeling van de voormalige bibliotheek in Geleen en het ombouwen van leegstaande etages tot appartementen. Is van mening dat bij binnenstedelijke herontwikkelingen geen parkeernorm toegepast dient te worden, in ieder geval niet als er sprake is van bestaand onroerend goed afbreken en iets nieuws realiseren of als er sprake is van slechts alleen het veranderen van bestemming in gelijkblijvend bouwvolume. Als voordeel hiervan wordt genoemd het oplossen van de leegstand en het beter bezetten van de veelal leegstaande parkeergarages. <i>Reactie:</i> <i>In de nota en bijbehorende beleidsregels is expliciet rekening gehouden met actuele thema's zoals krimp en leegstand. Er wordt een specifieke ontheffing voorgesteld voor verbouw- en/of uitbreidingsontwikkelingen in het centrumgebied met een maximum van 10 parkeerplaatsen. Indien de parkeerbehoefte het aantal van 10 parkeerplaatsen overstijgt betreft de parkeereis alleen deze overschrijding.</i> <i>Ten aanzien van bestemmingswijzigingen geldt dat de parkeerbehoefte behorende bij de huidige functie in mindering wordt gebracht op de nieuwe functie.</i> <i>Ook wordt een specifieke ontheffing voorgesteld voor wonen boven winkels, het betreft hier woonfuncties boven winkels en overige categorieën.</i> <i>Aan alle door dhr. Wijnands aangegeven bezwaren wordt in de ontwerpnota tegemoet gekomen. De zienswijze vormt geen aanleiding om het ontwerpnota inhoudelijk aan te passen.</i>
2.	Poelmann van den Broek Advocaten – datum ontvangst: 16-11-2011
	De zienswijze is ingediend namens Stegabo Beheer B.V., Stegabo Bouwmarkt Geleen B.V., en Stegabo Bouwmarkt Sittard B.V., zijnde de exploitanten van de Gamma bouwmarkten. Allereerst wordt gerefereerd aan een door de cliënten ingediende zienswijze tegen het ontwerp projectbesluit dat voorziet in de uitbreiding en de nieuwbouw van de tuin- en bouwmarkt Hornbach. In deze zienswijze is door de cliënten het standpunt ingenomen dat voor het project Hornbach ten onrechte de in de parkeernota 2005 opgenomen norm van 7 parkeerplaatsen per 100 m2 is losgelaten. Poelmann meldt dat het college blijkbaar onder ogen heeft gezien dat in het ontwerpprojectbesluit niet kan worden afgeweken van de parkeernota uit 2005 en dat niet kan worden uitgegaan van een norm van 2,2 tot 2,7 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo. Cliënten menen dat het college mede om deze reden heeft besloten om een nieuwe parkeernota vast te stellen, die voorziet in de parkeernormen, die in het ontwerpprojectbesluit voor de uitbreiding van Hornbach zijn gebruikt. Poelmann stelt dat zonder motivering onder de hoofdcategorie "winkels" zonder motivering een subcategorie bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel is toegevoegd. Er wordt enkel verwezen naar de kengetallen van het CROW in publicatie 182 maar Poelmann is van

mening dat een dergelijke verwijzing om een tweetal redenen niet voldoet:

- 1) De cijfers van het CROW zijn slechts kengetallen die vertaald dienen te worden naar de lokale situatie. In de parkeernota dient de gemeente te motiveren dat de gehanteerde normen ook passend zijn voor de lokale situatie, m.a.w. er dient lokaal maatwerk te worden geleverd. Nu is een doelredenering toegepast, de norm is aangepast aan Hornbach. De gemeente dient te motiveren waarom de gehanteerde normen in de Sittardse situatie voldoende zijn.
- 2) Een motivering is des te meer vereist nu voor de categorie bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel een norm wordt gesteld die nog lager ligt dan de norm die geldt voor wijkwinkels, terwijl het nou juist zo is dat tuincentra en bouwmarkten een veel grotere parkeervraag oproepen dan zo'n wijkwinkel. Uit de nota valt niet op te maken dat enig specifiek onderzoek naar de parkeerdruk bij bouwmarkten en/of tuincentra heeft plaatsgevonden.

Cliënten merken voor de volledigheid nog op dat het enkele feit dat nu een lagere norm zal worden vastgesteld, niet maakt dat deze norm automatisch kan worden gehanteerd bij de uitbreiding van de Hornbach.

De verlaging van de parkeernorm voor bouwmarkten spoort ook niet met de constatering in de nieuwe parkeernota dat nieuwe (economische) ontwikkelingen extra parkeerdruk genereren en dat het autobezit blijft toenemen. Juist deze gegevens in combinatie met het gegeven dat de openbare ruimte steeds schaarser wordt, zou aanleiding moeten geven om een verlaging van de parkeernorm goed te onderbouwen en op zijn mits te onderzoeken. Dat is volgens Poelmann niet gebeurd.

Poelmann is van mening dat het aangekondigde parkeerbeleid niet ongewijzigd kan worden vastgesteld maar dat in ieder geval onderzoek dient te worden verricht naar de in Sittard-Geleen bestaande situatie van bouwmarkten en tuincentra, waarbij tevens beoordeeld moet worden welke ruimtelijke uitstraling en welke (bovengemeentelijke) aantrekkingskracht deze winkels hebben.

Reactie:

Aanleiding voor de actualisatie van de parkeernormensystematiek van Sittard-Geleen was met name het feit dat de huidige parkeernormensystematiek gedateerd en onvolledig was. De uitbreiding van Hornbach heeft niets te maken met de nieuwe ontwerpnota.

De gemeente is volledig autonoom in het vaststellen van parkeernormen. Deze normen kunnen bijvoorbeeld worden vastgesteld op basis van de kencijfers van het CROW (dit gebeurd in vrijwel alle gevallen), met daarbij eventueel een correctie gebaseerd op het plaatselijke parkeerbeleid.

Basis voor de nieuwe ontwerpnota wordt (net als bij de parkeernormensystematiek uit 2005) gevormd door publicatie 182 van het CROW: Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering. Deze parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers, gebaseerd op recent onderzoek en op praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die bij het onderzoek is aangetroffen.

In de gemeente Sittard-Geleen is geen sprake van een uitzonderlijke situatie of omstandigheid op grond waarvan een hogere of lagere parkeerbehoefte verwacht kan worden, dan voor een gemiddelde Nederlandse gemeente met stedelijkheidsgraad 3. Er is geconstateerd dat voor de huidige min. normen is uitgegaan van de gemiddelde kencijfers van het CROW. Om meer dan voldoende parkeergelegenheid te kunnen garanderen was er dus een correctie toegepast op de parkeerkencijfers. Maar met name in het centrum is eerder sprake van een overschot aan parkeerplaatsen. Derhalve is voorgesteld om deze correctie te laten vervallen en voor de min. parkeernorm ook uit te gaan van het min. kencijfer.

Conform het beleidsuitgangspunt blijven de parkeernormen hierbij faciliterend van aard. De parkeercapaciteit blijft afgestemd op de parkeerbehoefte.

	<i>Doordat wordt uitgegaan van de kencijfers van het CROW hoeven de normen niet voor elke categorie apart en opnieuw te worden berekend en te worden gemotiveerd, dit is immers reeds door het CROW uitgevoerd.</i> <i>De categorie bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel is niet ongemotiveerd toegevoegd, er is nadrukkelijk gemeld dat de categorieën volledig in overeenstemming zijn gebracht met de CROW publicatie omdat de huidige parkeernormensystematiek onvolledig was. De in de huidige nota ontbrekende normen zijn hiermee zo volledig mogelijk aangevuld.</i> <i>Zoals in de nota is gemeld blijven de parkeernormen faciliterend van aard. De normen zijn over het algemeen lager dan die volgens de huidige parkeernormensystematiek, echter nooit lager dan de minimale grens die wordt voorgesteld in publicatie 182. Conform de huidige praktijkervaringen binnen de gemeente Sittard-Geleen is het niet langer noodzakelijk om een hogere norm dan de minimale cijfers van het CROW te hanteren om te voldoen aan de in het parkeerbeleid gestelde eisen t.a.v. het faciliteren van de parkeerbehoefte en het waarborgen van de bereikbaarheid van de leefbaarheid van Sittard-Geleen.</i> <i>De zienswijze vormt derhalve geen aanleiding om het ontwerpnota inhoudelijk aan te passen.</i>
3	Poelmann van den Broek Advocaten – datum ontvangst: 24-11-2011 Betreft een aanvulling op de argumentatie uit de bovenstaande zienswijze van 16-11-2011. Poelmann merkt op dat in de CROW-publicatie 182 niet alleen een categorie “bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel” is opgenomen, maar ook nog altijd de categorie grootschalige detailhandel. Uit de definitie van grootschalige detailhandel volgt dat tuincentra, maar ook bouwmarkten, niet per definitie onder de categorie bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel geschaard kunnen worden, aldus Poelmann. Poelmann is van mening dat in de ontwerpnota moet worden gemotiveerd voor welke situaties c.q. voor welke detailhandelsvestiging de verschillende categorieën zijn geschreven en geeft aan dat het evident is dat de categorie bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel is geschreven voor binnenstedelijke locaties. Immers, de norm die is gegeven voor bouwmarkten/tuincentra/kringloopwinkel is nog lager dan de norm voor wijkwinkels. Volgens Poelmann kan het ook niet anders dan dat deze categorie betrekking heeft op kleinschaliger activiteiten c.q. vestigingen. Het is niet duidelijk op welke situaties de verschillende categorieën betrekking hebben. <i>Reactie:</i> <i>De Nota Parkeernormen 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 worden gehandeld in de geest van de nota. Zo kan het voorkomen dat voor een bepaalde ontwikkeling geen specifieke norm is beschreven, of dat de ontwikkeling onder meerdere categorieën kan vallen. Hierbij wordt dan op aanwijzing van de gemeente Sittard-Geleen gebruik gemaakt van de norm die qua functie het meest overeen komt. De uiteindelijke besluitvorming hierover ligt bij het college. De in het voorbeeld aangegeven ontwikkeling tuincentrum zou onder de categorie bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel of onder grootschalige detailhandel geschaard kunnen worden. De ontwikkeling bouwmarkt onder bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel. Voor wat betreft de ontwikkeling tuincentrum geldt dat de gemeente, o.a. aan de hand van de ligging, (beoogde) doel en opzet van het plan, beoordeelt welke parkeernorm toegepast dient te worden om de parkeereis te bepalen. Algehele doelstelling hierbij is dat in de toekomst de parkeerbehoefte dient te kunnen worden gefaciliteerd en de bereikbaarheid en leefbaarheid van Sittard-Geleen dient te worden gewaarborgd.</i> <i>In tegenstelling tot hetgeen Poelmann beweert is de categorie</i>

	<i>bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel niet geschreven voor binnenstedelijke locaties. Voor deze categorie zijn n.l. normen opgenomen voor zowel schil als rest gemeente.</i> <i>De zienswijze vormt geen aanleiding om het ontwerpnota inhoudelijk aan te passen.</i>
4	BSG Bedrijvenparken Sittard-Geleen – Datum ontvangst 1-12-2011 Op 17 november heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de gemeente en BSG. In dit gesprek is de ontwerpnota nader toegelicht. BSG geeft in haar zienswijze aan dat ze zich kunnen vinden in de notitie. Ook geven ze aan dat uit het gesprek naar voren is gekomen dat als de parkeernorm in de praktijk te strikt blijkt te zijn, er afgeweken kan worden van de parkeernorm. <i>Reactie:</i> <i>Afwijken van de parkeernorm is mogelijk op basis van de in de ontwerpnota beschreven algemene en specifieke ontheffingen. Aan het verlenen van een ontheffing kan een financiële consequentie worden gekoppeld.</i> <i>De zienswijze vormt geen aanleiding om het ontwerpnota inhoudelijk aan te passen.</i>



Nota Parkeernormen Sittard-Geleen

Parkeernormensystematiek

Gemeente Sittard-Geleen

30 januari 2012

Definitief rapport – versie 2

9W4292.A0



ROYAL HASKONING
Enhancing Society



HASKONING NEDERLAND B.V.
PLANNING & TRANSPORT

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
+31 24 328 42 84 Telefoon
+31 (0)24 360 95 66 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Nota Parkeernormen Sittard-Geleen Parkeernormensystematiek
Verkorte documenttitel	Nota Parkeernormen
Status	Definitief rapport – versie 2
Datum	30 januari 2012
Projectnaam	Actualisatie parkeernormensystematiek
Projectnummer	9W4292.A0
Opdrachtgever	Gemeente Sittard-Geleen
Referentie	9W4292.A0/R005/423970/CBU/Nijm

Auteur(s)	Wim van der Wijk
Collegiale toets	Leon Leferink
Datum/paraaf	30 januari 2012
Vrijgegeven door	Wim van der Wijk
Datum/paraaf	30 januari 2012



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Parkeerbeleid Sittard-Geleen	1
1.3 Landelijke trend	2
1.4 Doelstelling	3
1.5 Juridisch kader	3
2 VISIE PARKEERNORMERING	5
2.1 Gebiedsindeling	5
2.2 Parkeernormen	6
2.3 Vergelijking met huidige normen	7
3 TOEPASSINGSKADER	8
3.1 Proces toepassing parkeernormen	8
3.2 Bouwinitiatief	8
3.3 Berekening parkeerbehoefte	9
3.4 Berekening parkeereis	9
3.5 Opstellen parkeerbalans	11
3.6 Berekening parkeersaldo	12
3.7 Ontheffingsmogelijkheden	12
3.7.1 Algemene ontheffing van de parkeereis	13
3.7.2 Specifieke ontheffing van de parkeereis	15
3.8 Parkeerovereenkomst	15
3.9 Parkeerfonds	16
3.10 Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie	17

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Begrippenlijst
- Bijlage 2: Kaarten centrum en schil Sittard en Geleen
- Bijlage 3: Parkeernormen Sittard-Geleen
- Bijlage 4: Stroomschema's proces toepassing parkeernormen
- Bijlage 5: Rekenvoorbeelden
- Bijlage 6: Wijziging Bouwverordening
- Bijlage 7: Beleidsregels parkeernormensystematiek 2011
- Bijlage 8: Voorbeeld parkeerovereenkomst
- Bijlage 9: Parkeerfondsverordening
- Bijlage 10: Tarieven afkoopregelingen vergelijkbare gemeenten



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De huidige parkeernormen van gemeente Sittard-Geleen stammen uit 2005 en zijn vastgelegd in de nota "Parkeernormensystematiek, Omschrijving ten behoeve van Implementatie".

Toepassing van de in het rapport beschreven systematiek levert in de praktijk de nodige problemen op.

Bij de toetsing van bouwplannen aan bestemmingsplan en bouwverordening wordt de parkeertoets niet of nauwelijks uitgevoerd, op zijn best ad hoc. Het parkeerfonds is niet operationeel. De ontheffingsmogelijkheden zijn niet eenduidig. De huidige parkeernormen zijn niet volledig en de beleidsregels en verordeningen zijn niet (juridisch) correct. Bovendien is in de huidige systematiek geen rekening gehouden met actuele thema's zoals leegstand, krimp etc.

Externe partijen, planvoorbereidende en plantoetsende medewerkers van diverse ambtelijke diensten en afdelingen hebben behoefte aan een eenduidige en eenvoudige systematiek voor parkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen.

Ten aanzien van de huidige parkeernormensystematiek wordt geconstateerd dat:

1. de huidige parkeernormensystematiek gedateerd is;
2. de huidige parkeernormensystematiek onvolledig is;
3. het vigerende parkeerbeleid niet (structureel) in de gemeentelijke organisatie is ingebed;
4. het vigerende parkeerbeleid daardoor niet volledig ten uitvoer is gekomen;
5. bij externe partijen en in diverse geledingen van de gemeentelijke organisatie behoefte is aan een eenduidige parkeer beoordelingssystematiek;
6. de systematiek en bijbehorende procedure eenvoudig toegepast moet kunnen worden.

De parkeernormensystematiek dient derhalve geactualiseerd te worden.

In deze Nota Parkeernormen wordt de (geactualiseerde en vereenvoudigde) parkeernormensystematiek uitgewerkt en toegelicht. Na dit inleidende hoofdstuk staat in hoofdstuk 2 de visie op de parkeernormering en in hoofdstuk 3 het toepassingskader.

De Nota Parkeernormen maakt gebruik van specifieke begrippen. In bijlage 1 is een begrippenlijst opgenomen, waarin de begrippen worden gedefinieerd. In de tekst zijn de opgenomen begrippen cursief gedrukt.

1.2 Parkeerbeleid Sittard-Geleen

Het rapport "Parkeernormensystematiek; Omschrijving ten behoeve van Implementatie" uit 2005 diende als uitwerking van de bouwsteen "parkeerplaatsverplichting" van het gemeentelijk parkeerbeleid. Dit vigerende parkeerbeleidsplan is in december 2004 door de gemeenteraad van Sittard-Geleen vastgesteld. Ten aanzien van het parkeren is het volgende aangegeven.

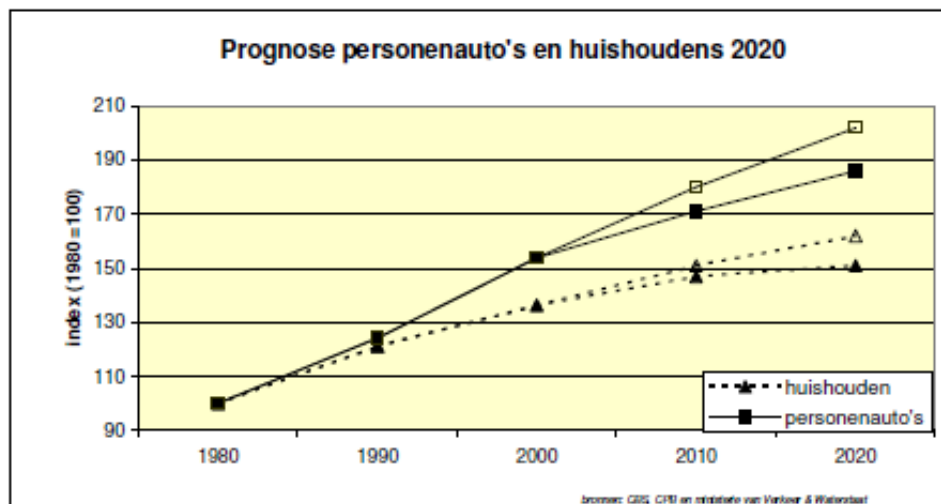
De openbare ruimte wordt steeds schaarser doordat meer functies plaatsvinden in een kleiner wordend gebied. Nieuwe (economische) ontwikkelingen genereren extra parkeerdruk. Vaak kan deze niet op eigen terrein worden opgevangen en moet de openbare ruimte worden ingezet. Dit kan een aantasting van het verblijfsklimaat inhouden.

Om de gemeente hier grip op te kunnen laten houden is in het parkeerbeleidsplan de parkeerplaatsverplichting opgenomen: de vervuiler betaald. Bij nieuwe ontwikkelingen dient hierbij te worden voldaan aan parkeren op eigen terrein.

1.3 Landelijke trend

Op landelijk niveau geven de concepten “Nota Ruimte” en “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 stad gegarandeerd blijven.

Het beleid op stedelijk niveau sluit aan bij de gedachte vanuit het nationaal beleid. De Stadsvisie, Structuurvisie en Mobiliteitsbeeld maken bovendien duidelijk dat er nog veel nieuwe ontwikkelingen in de stad te verwachten zijn. De mobiliteit zal hierdoor ook in Sittard-Geleen blijven toenemen. Reeds 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 gemiddelde autobezit per huishouden is toegenomen, van 0,82 auto's per huishouden in 1980 tot 0,99 auto's in 2006. 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.



Figuur 1.1: Prognose personenauto en huishoudens tot 2020 (Bron AVV)



In figuur 1.1 zijn prognoses weergegeven voor de ontwikkeling van het aantal huishoudens en het autobezit tot 2020. De prognoses zijn gebaseerd op cijfers van het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Centraal Plan Bureau. Het aantal huishoudens zal naar verwachting stijgen met 16 tot 25% ten opzichte van 1995, afhankelijk van de economische ontwikkeling. Het autobezit stijgt in dezelfde periode met 38 tot 49%. Samenvattend betekent dit 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.

1.4 Doelstelling

Het doel van de “Nota Parkeernormen” kan als volgt worden geformuleerd:
Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en (herstructurerings)projecten in Sittard-Geleen om in de toekomst de parkeerbehoefte te kunnen faciliteren en de bereikbaarheid en leefbaarheid van Sittard-Geleen te waarborgen.

De voorliggende “Nota Parkeernormen” dient ter vervanging van de nota “parkeernormensystematiek” uit 2005 en vormt de uitwerking van het onderdeel “parkeerplaatsverplichting” uit het parkeerbeleidsplan.

Daarnaast dienen de volgende aandachtspunten in ogenschouw te worden genomen:

- de “Nota Parkeernormen” is bedoeld als normenkader van de gemeente Sittard-Geleen. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, etc.);
- de “Nota Parkeernormen” is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en (herstructurerings)projecten in Sittard-Geleen en gaat in na besluitvorming en publicatie;
- de “Nota Parkeernormen” 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 wordt in de geest van de nota gehandeld.

1.5 Juridisch kader

Bouwverordening en bestemmingsplan worden gebruikt bij de toetsing van bouwplannen voor een bouwvergunning. In beide stukken kunnen parkeernormen worden opgenomen. In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijk is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Dat heeft drie grote gevolgen voor het parkeren.

1. De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten. Dus een parkeerbeleidsplan ook niet.
2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, dus ook niet over parkeren.
3. In 2013 moet voor het hele grondgebied van een gemeente een nieuw of herzien bestemmingsplan gelden, dus ook binnen de bebouwde kom.



Door deze wetswijzigingen moeten parkeernormen dus in de bestemmingsplannen worden opgenomen. Dat betekent dat een wijziging van de parkeernormen of een ontheffing betekent dat je het bestemmingsplan moet wijzigen. En dat betekent dat een lange procedure gevolgd moet worden, waar dat met een bouwverordening heel vlot en efficiënt kan.

Op landelijk niveau wordt er door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in overleg met onder andere de Vereniging van Nederlandse Gemeenten gekeken naar mogelijkheden om het parkeren onder de nieuwe Wro soepeler te regelen. Hangende dat onderzoek mag de toepassing van parkeernormen nog een aantal jaren via de bouwverordening geregeld worden. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) adviseert de parkeernormen te regelen in een Nota Parkeernormen. Hierdoor zijn de normen losgekoppeld van het parkeerbeleid, zoals de nieuwe Wro vereist. Voorlopig kan in de bouwverordening verwezen worden naar deze Nota Parkeernormen. Zodra er een efficiënte en flexibele constructie gevonden is voor parkeernormen in relatie tot bestemmingsplannen kunnen de bepalingen rond parkeren relatief eenvoudig worden overgeheveld naar de nieuwe juridische situatie.

Met een verwijzing naar het rapport "Parkeernormensystematiek; Omschrijving ten behoeve van implementatie" maakt de huidige parkeernormensystematiek onderdeel uit van de bouwverordening van Gemeente Sittard-Geleen. Dit rapport wordt vervangen door de onderhavige "Nota Parkeernormen Sittard-Geleen". Als gevolg hiervan dient de bouwverordening te worden aangepast.

De benodigde wijziging in de bouwverordening is in bijlage 6 weergegeven.



2 VISIE PARKEERNORMERING

De basis voor deze nota is gevonden in CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) publicatie 182 “Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering”, 3^e druk, 2008.

2.1 Gebiedsindeling

Er bestaat een verband tussen de beschikbaarheid 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 in CROW publicatie 182 onderscheid te maken naar zogenaamde “stedelijke zones”:

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

Ook de stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus op de hoogte van de parkeerkencijfers. Dit is aanleiding om de parkeerkencijfers naast stedelijke zone ook te onderscheiden naar stedelijkheidsgraad. Er worden door het CBS vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden. De stedelijkheidsgraad van Sittard-Geleen is “matig stedelijk” (omgevingsadressendichtheid is gelegen tussen 1000 en 1500 adressen binnen een straal van 1 kilometer).

De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling sluit aan bij de situatie in Sittard-Geleen.

In het parkeerbeleidsplan zijn de centra van Sittard en Geleen opgedeeld in twee aparte gebieden, namelijk centrum en vergunningengebied. Het vergunningengebied staat gelijk aan “schil/overloopgebied”. Het vergunningengebied is bepaald in het vastgestelde parkeerbeleid. Wijzigingen van het vergunningengebied leiden ertoe dat tevens het “schil/overloopgebied” gewijzigd wordt. De niet in het beleidsplan aangegeven gebieden vallen conform de uitgangspunten van het CROW in de categorie “rest bebouwde kom”.

De gemeente Sittard-Geleen is dus opgedeeld in vijf gebieden:

1. centrum Sittard;
2. centrum Geleen;
3. schil / overloopgebied Sittard (vergunningengebied in schil van 400 m rond het centrum);
4. schil / overloopgebied Geleen (vergunningengebied in schil van 300 m rond het centrum);
5. rest van de bebouwde kom (Sittard, Geleen en Born).

Op de kaarten in bijlage 2 zijn de centra en schil / overloopgebieden van Sittard en Geleen weergegeven.



2.2 Parkeernormen

In Gemeente Sittard-Geleen is geen sprake van een uitzonderlijke situatie of omstandigheid op grond waarvan een hogere of lagere parkeerbehoefte verwacht kan worden, dan voor een gemiddelde Nederlandse gemeente met stedelijkheidsgraad 3.

Uitgangspunt is daarom dat de minimum- en maximum parkeernorm van CROW in Sittard-Geleen onverkort wordt gehanteerd. De parkeernormen zijn weergegeven in de tabel in bijlage 3.

Per gebied is een minimale en een maximale parkeernorm voor verschillende functies opgenomen. De minimale norm is het basisniveau voor autobereikbaarheid. Met de maximale norm wordt voorkomen dat de omgeving te zeer belast wordt door het autoverkeer dat gegenereerd wordt door de functies in het gebied.

De bebouwde kommen van gemeente Sittard-Geleen buiten de centra en schilgebieden kennen een relatief ruime stedenbouwkundige opzet. Verondersteld wordt dat het bovennormatief realiseren van parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen niet of nauwelijks negatieve gevolgen zal hebben op de bereikbaarheid of de leefbaarheid. Daarom kent de parkeernormensystematiek van Sittard-Geleen, in tegenstelling tot CROW, geen maximumnorm voor voorzieningen in het deelgebied “rest van de bebouwde kom”.

In afwijking van CROW publicatie 182 wordt geen onderscheid gemaakt tussen dure, middeldure en goedkope woningen. Aanleiding voor het onderscheid is de veronderstelling dat bewoners van dure woningen gemiddeld meer auto's bezitten dan bewoners van goedkope woningen. In de praktijk wordt dit verschil steeds kleiner. De toepassing van dit onderscheid maakt de uitvoering van het parkeerbeleid onnodig ingewikkeld.

Bezoekersaandeel

Het aandeel van bezoekers van voorzieningen is van belang, omdat de eisen aan parkeerplaatsen voor bezoekers anders zijn dan die aan parkeerplaatsen voor bewoners of medewerkers. Van parkeerplaatsen voor bezoekers wordt bijvoorbeeld verwacht dat ze openbaar toegankelijk zijn. Ook worden de parkeerplaatsen voor bezoekers op een andere manier benut en dat is van belang bij de mogelijkheden voor dubbelgebruik wanneer er een parkeerbalans moet worden berekend (zie ook § 3.4, berekening parkeereis). Voor de berekening van het bezoekersaandeel wordt eveneens aangesloten bij de richtlijnen van het CROW.

Aanwezigheidspercentages t.b.v. dubbelgebruik

In het geval verschillende functies in een ontwikkeling worden gerealiseerd, bijvoorbeeld wonen en winkelen, kan rekening worden gehouden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Voor het vertalen van de parkeernormen naar een parkeerbalans worden dan aanwezigheidspercentages voor maatgevende momenten gekoppeld aan de parkeernormen. Dit wordt verder behandeld in hoofdstuk 3, waar de toepassing van de normen centraal staat.



2.3 Vergelijking met huidige normen

De nieuwe normen voor woningen, bedrijven en voorzieningen zijn over het algemeen lager dan de normen die binnen het vigerende beleid van Sittard-Geleen worden gehanteerd. In het vigerende beleid is de gemiddelde norm conform CROW als minimumnorm gehanteerd. Dit om voldoende parkeergelegenheid te kunnen garanderen. In de praktijk is echter gebleken dat met name in centrumlocaties eerder sprake van een overschot aan parkeerplaatsen dan van een tekort.

Door deze aanpassing van de normering hoeven per saldo minder parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Dit vergroot de financiële haalbaarheid van ontwikkelingen.

Het vervallen van het onderscheid in parkeernormen voor dure, middendure en goedkope woningen vormt eveneens een afwijking van de huidige normen.

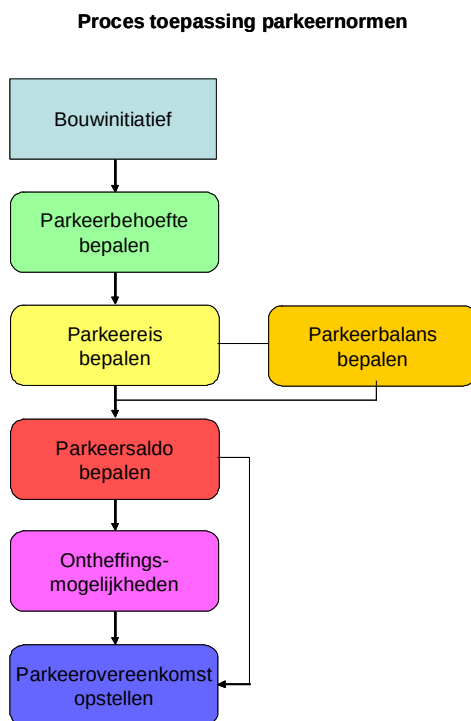
Verder worden de categorieën in overeenstemming gebracht met CROW publicatie 182. Dit betekent dat het onderscheid tussen "overdekte speeltuin/hal" met regionaal en lokaal verzorgingsgebied komen te vervallen, evenals de categorie "sociale werkplaats". De categorieën "bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel" en "apotheek" wordt toegevoegd.

Binnen het vigerende beleid worden voor de centra van Sittard en Geleen verschillende normen gehanteerd. Dit houdt verband met het ontwikkelingsbeleid van de gemeente. Sittard is vooral bedoeld als winkellocatie en een locatie voor hoger beroepsonderwijs, terwijl Geleen meer de boodschappenlocatie moet zijn, zonder hoger beroepsonderwijs. Dit leidt echter niet tot de noodzaak verschillende normen te hanteren.

De schil/overloopgebieden en de rest van de bebouwde kom worden voor beide steden, overeenkomstig het vigerende beleid gelijk behandeld. De kern Born valt volledig in het gebied "rest van de bebouwde kom".

3 TOEPASSINGSKADER

3.1 Proces toepassing parkeernormen



In het kader van het waarborgen van een duurzame parkeeroplossing bij nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie) dient de parkeercapaciteit op eigen terrein te worden gerealiseerd om te voorkomen dat de parkeervraag wordt afgewenteld op de openbare ruimte. Hiervoor moeten bouwplannen worden getoetst aan de parkeernormen. Die toetsing gebeurt stapsgewijs, zoals weergegeven in het nevenstaande stroomschema. De stappen zijn:

1. bepalen parkeerbehoefte;
2. bepalen parkeereis;
3. bepalen parkeerbalans;
4. bepalen parkeersaldo;
5. vaststellen ontheffingsmogelijkheden;
6. opstellen parkeerovereenkomst.

De parkeerbalans hoeft alleen te worden opgemaakt als er sprake is van een functiewijziging (zie § 3.5).

Ontheffingsmogelijkheden hoeven niet te worden onderzocht als het parkeersaldo in evenwicht is (zie § 3.7).

In dit hoofdstuk worden de afzonderlijke stappen en de benodigde acties toegelicht. Een stroomschema per stap verduidelijkt het proces. De stroomschema's zijn tevens opgenomen in bijlage 4. In bijlage 5 zijn enkele rekenvoorbeelden opgenomen.

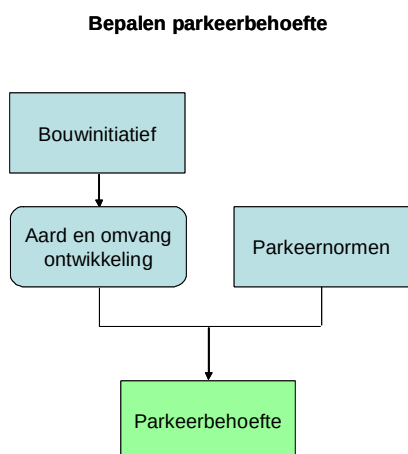
3.2 Bouwinitiatief

Het proces van de toepassing van de parkeernormen begint bij het bouwinitiatief. De initiatiefnemer van een ontwikkeling dient aan te tonen welke parkeerbehoefte de ontwikkeling genereert, hoeveel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd en hoe daarin wordt voorzien. De parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd.

Over de interpretatie van het begrip 'eigen terrein' bestaan veel misverstanden. Het misverstand ontstaat doordat 'eigen terrein' veelal geïnterpreteerd wordt als privé terrein, zijnde niet openbaar gebied. In CROW publicatie 182 wordt met de bepaling van de parkeerkencijfers ervan uitgegaan dat de voor het aandeel bezoekers benodigde parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn.

Voor elke bouwontwikkeling wordt door de gemeente een gebiedsbegrenzing aangegeven. Het 'eigen terrein' betreft het gebied binnen deze begrenzing. Deze gebiedsbegrenzing betreft in principe de te ontwikkelen locatie (perceel). De gemeente heeft echter de mogelijkheid hier van af te wijken, door een ontheffing te verlenen. Dit kan bijvoorbeeld als het gaat om een herstructurering van een groter plangebied.

3.3 Berekening parkeerbehoefte



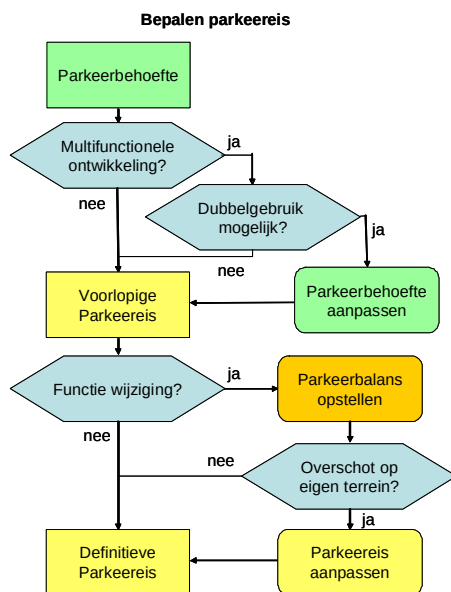
De voor de gemeente Sittard-Geleen vereiste parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 2. Er is een minimumnorm en een maximumnorm¹ gesteld. Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de minimumnorm wordt in principe niet toegestaan.

Op basis van de minimumnorm wordt de parkeerbehoefte berekend. Dit wordt alleen gedaan voor de verandering ten opzichte van de huidige situatie.

De parkeerbehoefte, is derhalve het aantal voor de ontwikkeling benodigde parkeerplaatsen volgens de huidige parkeernormen. In geval van functiewijziging en/of –uitbreiding komt dit overeen met het

benodigde aantal parkeerplaatsen voor de gehele voorziening (bestaande functie(s) plus nieuwe functie(s), verminderd met het aantal benodigde parkeerplaatsen volgens de parkeernormen in de situatie voorafgaande aan de functiewijziging en/of uitbreiding.

3.4 Berekening parkeereis



Wanneer twee of meer functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen worden aanwezigheidspercentages toegepast. Deze percentages zijn door het CROW opgesteld om een optimaal aantal parkeerplaatsen bij meerdere ruimtelijke functies te waarborgen (gecombineerd gebruik van de parkeervoorzieningen). Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar diverse perioden in de week. Bij complexe bouwplannen dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheidspercentages conform tabel 3.1. Maatgevend voor de parkeereis is het moment met de hoogste gesommeerde parkeerbelasting op basis van de aanwezigheidspercentages.

Het maatgevende moment voor het aandeel bezoekers (op basis waarvan het aantal

¹ Voor de stedelijke zone "rest van de bebouwde kom" geldt geen maximumnorm



openbaar toegankelijke parkeerplaatsen wordt bepaald) kan afwijken van het maatgevende moment voor de totale parkeereis. Bij monofunctionele bouwplannen zijn deze percentages niet van toepassing.

	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 3.1: aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik (bron: CROW publicatie 182)

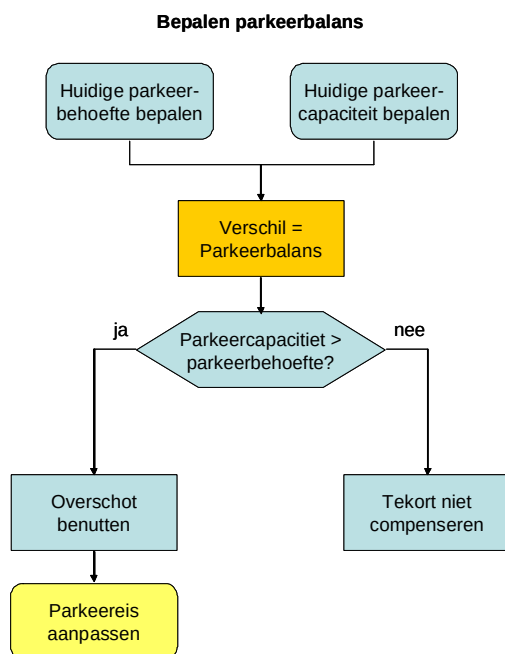
Op basis van deze berekening is de voorlopige parkeereis bekend. Als er sprake is van een functiewijziging kan er in de huidige situatie een parkeeroverschot bestaan. Er is dan op eigen terrein meer parkeercapaciteit aanwezig dan op grond van de parkeernormen in de huidige situatie nodig is. Dit overschot mag in mindering worden gebracht op de voorlopige parkeereis, resulterend in de definitieve parkeereis. Om het overschot te berekenen dient de parkeerbalans opgemaakt te worden (zie § 3.5).

Er is sprake van een functiewijziging als bestaande functie(s) worden uitgebreid en / of nieuwe functie(s) worden toegevoegd. In alle andere gevallen is sprake van een nieuwe ontwikkeling. De definitieve parkeereis is dan gelijk aan de voorlopige parkeereis.

Samengevat is de parkeereis als volgt opgebouwd:

1. de parkeerbehoefte, voor de afzonderlijke nieuwe functies berekend aan de hand van de parkeernormen en gesommeerd;
2. verrekening van eventueel dubbelgebruik bij meerdere functies aan de hand van aanwezigheidspercentages; dit resulteert in de voorlopige parkeereis;
3. bij functie wijziging: Verrekening van eventueel parkeeroverschot aan de hand van de parkeerbalans; dit resulteert in de definitieve parkeereis.

3.5 Opstellen parkeerbalans



Om een eventueel parkeeroverschot vast te stellen wordt de parkeerbalans opgemaakt. Dit is het verschil tussen de parkeerbehoefte van de bestaande functie(s) op grond van de parkeernormen en de bestaande parkeercapaciteit. Als de parkeercapaciteit groter is dan de parkeerbehoefte is er sprake van een overschot. Het betreffende aantal parkeerplaatsen mag in mindering worden gebracht op de parkeereis. Een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen hoeft binnen het bouwplan niet gecompenseerd te worden.

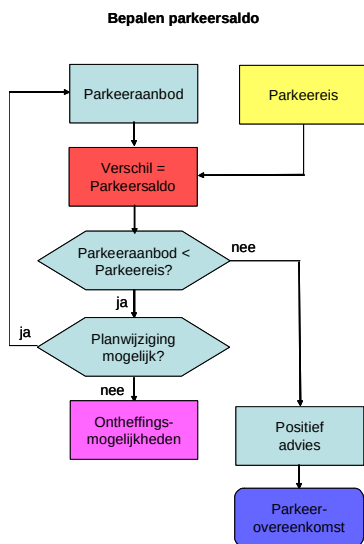
De parkeercapaciteit is het aantal auto's dat op eigen terrein een plaats kan vinden. De beschikbare parkeergelegenheid op eigen terrein bij woningen wordt in de praktijk niet altijd als zodanig gebruikt. Voor het berekenen van de parkeercapaciteit dient het aantal

beschikbare parkeerplaatsen hierop gecorrigeerd te worden. Hiervoor wordt de door het CROW opgestelde tabel 3.2 toegepast.

parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	opmerking
Enkele oprit/carport zonder garage	1	0,8	Oprit min. 6,0 m diep en 2,5 m breed
Lange oprit/carport zonder garage	2	1,0	Oprit min. 10,5 m diep en 2,5 m breed
Dubbele oprit/carport zonder garage	2	1,7	Oprit min. 5,5 m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	Garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,5 m. diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 5,5 m. breed

Tabel 3.2 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen (bron: CROW publicatie 182)

3.6 Berekening parkeersaldo

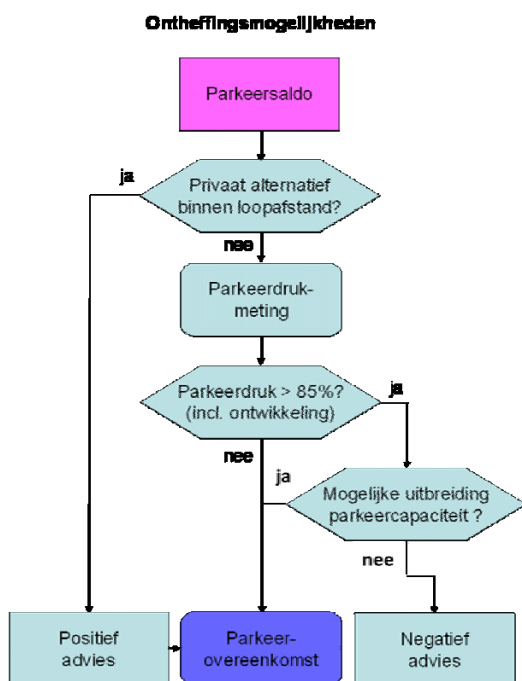


Het parkeeraanbod, het aantal parkeerplaatsen dat binnen het bouwplan op eigen terrein gerealiseerd wordt, dient gelijk te zijn aan de parkeereis. Het parkeeraanbod is het totaal aantal parkeerplaatsen op eigen terrein na realisatie van het bouwplan, verminderd met het aantal parkeerplaatsen in de bestaande situatie. Het parkeersaldo is dan in evenwicht. De berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen bij woningen, zoals die worden toegepast bij de bepaling van de parkeerbalans (zie tabel 3.2), zijn eveneens van toepassing bij de bepaling van het parkeeraanbod.

Als het parkeeraanbod niet overeenkomt met de parkeereis dient de initiatiefnemer het bouwplan te wijzigen. Dit kan ofwel door het aanpassen van bouwvolumes en/of functies, ofwel door het aanpassen van het parkeeraanbod. Zijn er

redelijkerwijs geen aanpassingen van het bouwplan meer mogelijk, dan dient de initiatiefnemer met de gemeente in overleg te treden over de ontheffingsmogelijkheden, zoals die in § 3.7 zijn aangegeven. Is het parkeersaldo in evenwicht, dan kan een positief advies afgegeven worden. De afspraken dienen te worden vastgelegd in een parkeerovereenkomst (zie § 3.8).

3.7 Ontheffingsmogelijkheden



Zoals hiervoor is gesteld moet bij bouwplannen of bij wijziging van functie voldaan worden aan de parkeereis op eigen terrein. Als aan de eis niet kan worden voldaan staan algemene ontheffingsmogelijkheden ter beschikking. De gemeente beoordeelt of van die mogelijkheden gebruik gemaakt kan worden. Daarnaast kan het college van B&W in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, indien het algemeen belang van de realisering van het initiatief zwaarder weegt dan de nadelige gevolgen op gebied van parkeren en verkeer.



Er kunnen verschillende redenen zijn waarom een initiatiefnemer de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet kan realiseren, zoals:

- De initiatiefnemer kan gemotiveerd aantonen dat het (financieel) niet mogelijk is om de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.
- Door de ligging c.q. situering van de bouwlocatie is het niet wenselijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Een voorbeeld hiervan is een locatie binnen een autovrije of autoluwe zone; parkeren op eigen terrein heeft tot gevolg dat er extra voertuigbewegingen in het desbetreffende gebied zijn, wat op zo'n locatie niet wenselijk is.

Aan het verlenen van een ontheffing kan een financiële consequentie gekoppeld worden. In deze paragraaf wordt ingegaan op de voorwaarden waaronder van de parkeereis kan worden afgeweken.

3.7.1 Algemene ontheffing van de parkeereis

Minder parkeerplaatsen dan de parkeereis (tekort)

Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kan in de volgende drie gevallen ontheffing worden verleend voor het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen:

- a. De initiatiefnemer beschikt over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand. Om redenen van eenvoud wordt, in afwijking van CROW publicatie 182, deze loopafstand voor alle functies gesteld op 150 meter. In de benodigde capaciteit kan op twee manieren worden voorzien:
 - Parkeerplaatsen die de initiatiefnemer zelf in de nabijheid op particulier terrein realiseert. In deze situatie wordt in de parkeerovereenkomst die tussen de initiatiefnemer en de gemeente wordt afgesloten voor het vereiste aantal ontbrekende parkeerplaatsen de ligging vastgelegd, en het tijdstip waarop deze gerealiseerd dienen te worden.
 - Parkeerplaatsen die worden gehuurd van derden, waarbij de initiatiefnemer dient aan te tonen (door middel van het overleggen van contracten) dat deze parkeerplaatsen voor de duur van tenminste 10 jaar voor zijn functie beschikbaar zijn. Indien deze huurovereenkomst komt te vervallen dan vervalt met terugwerkende kracht ook de vrijstelling van de parkeereis.
- b. Parkeerplaatsen kunnen worden opgevangen in het openbare aanbod. Deze parkeerplaatsen, behorende tot het openbare aanbod, dienen binnen een straal van 150 meter beschikbaar te zijn. Via een parkeerdrukmeting zal aangetoond moeten worden dat er binnen een straal van 250 meter voldoende parkeercapaciteit aanwezig is, waardoor zonodig enige verschuiving mogelijk is. De parkeerdruk binnen deze straal mag inclusief het tekort van de initiatiefnemer niet boven een bezettingsgraad van maximaal 85%².
- c. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeercapaciteit van het openbare aanbod binnen een straal van 150 meter onvoldoende is om de ontbrekende parkeerplaatsen te kunnen opvangen. De gemeente ziet echter mogelijkheden om binnen een afstand van 150 meter het tekort aan parkeerplaatsen aan te leggen.

² Een parkeerdruk van circa 85% betekent dat, meewegende dat er auto's komen en gaan, het aanwezige aanbod aan parkeerplaatsen volledig wordt benut.



De realisatie van de benodigde parkeerplaatsen is, naar het oordeel van de gemeente, planologisch haalbaar. De verwachting is dat hierin voor de centra binnen een termijn van maximaal 10 jaar kan worden voorzien en voor schil/overloopgebied en rest bebouwde kom binnen een termijn van maximaal 2 jaar.

Ook hierbij geldt de restrictie dat de parkeerdruk binnen een straal van 250 meter inclusief het tekort van de initiatiefnemer niet boven een bezettingsgraad van maximaal 85% mag uitkomen.

In alle gevallen geldt dat deze parkeerplaatsen zoals omschreven onder a t/m c in mindering worden gebracht op het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein van de initiatiefnemer. In de situaties b en c blijven de parkeerplaatsen te allen tijde openbaar toegankelijk. In alle situaties wordt tenminste voorzien in het benodigde aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen conform het bezoekersaandeel.

Het college zal in de gevallen b en c de initiatiefnemer verplichten een financiële bijdrage in een gemeentelijk parkeerfonds te storten, in de vorm van een afkoopsom. Op deze wijze wordt bereikt dat iedere ontwikkelaar geconfronteerd wordt met de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van parkeergelegenheid. Het bedrag wordt bepaald door het verschil tussen het aantal parkeerplaatsen dat conform de parkeereis gerealiseerd zou moeten worden en het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd, vermenigvuldigd met het daarvoor geldende tarief binnen de betreffende stedelijke zone. Deze storting dient als compensatie voor het afwentelen van het eigen parkeervraagstuk op het openbare parkeeraanbod (Afkoopregeling, zie § 3.9).

Om te komen tot een afgewogen en zorgvuldige keuze, betreffende het al of niet verlenen van een vrijstelling van de parkeernorm, zijn onderstaande criteria opgesteld.

Inspanningsverplichting

Indien onvoldoende parkeerplaatsen in het door de initiatiefnemer ingediende plan zijn opgenomen, zal in eerste instantie bepaald moeten worden of door een optimalisatie van het plan alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan. Hierbij dient onderzocht te worden of het plan aangepast kan worden door de realisatie van meer parkeerplaatsen en/of minder bouwvolume. De initiatiefnemer dient aan te tonen dat door het realiseren van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume het bouwinitiatief niet haalbaar is. Wanneer het fysiek niet mogelijk is om de vereiste parkeerbehoefte op eigen terrein te realiseren, zal dit door de initiatiefnemer bij het indienen van de bouwaanvraag gemotiveerd moeten worden toegelicht. In geval van functiewijziging dient hij hiertoe een parkeerbalans op te stellen en te overleggen.

Parkeerdrukmeting

Om een indruk te verkrijgen van de mogelijkheden en consequenties van het verlenen van een vrijstelling van de parkeernorm, dient in een straal van 250 meter ten opzichte van de begrenzing van de (her-)ontwikkellocatie een meting naar de parkeerdruk uitgevoerd worden. Deze meting dient minimaal in twee perioden (werkdagen en zaterdag) te worden uitgevoerd, waarbij deze niet mogen plaatsvinden in vakantieperioden en/of feestdagen, om een representatief beeld te kunnen verkrijgen. Het exacte onderzoeksgebied en –periode worden in onderling overleg tussen ontwikkelaar en gemeente vastgesteld. De kosten voor het uitvoeren van een parkeerdrukmeting komen ten laste van de initiatiefnemer.



In het te onderzoeken gebied mag de parkeerdruk maximaal 85% bedragen, inclusief het tekort aan parkeerplaatsen welke de initiatiefnemer niet op eigen terrein kan realiseren.

Meer parkeerplaatsen dan parkeereis (overschot)

Indien de initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wil aanleggen dan de maximumnorm, kan het college hiervoor toestemming verlenen als daarmee tegelijk een algemeen belang kan worden gediend. Hierbij moet uit onderzoek blijken dat het extra te verwachten autoverkeer niet leidt tot (extra) doorstromingsproblemen op de drukke toegangswegen of leefbaarheidsproblemen in de omgeving van de ontwikkellocatie. De bewijslast berust bij de initiatiefnemer. Voor het eventueel compenseren van negatieve effecten van meer autoverkeer en het op peil houden van de bereikbaarheid en leefbaarheid kan een bijdrage worden gevraagd (bijdrageregeling; zie § 3.9).

3.7.2 Specifieke ontheffing van de parkeereis

Voor situaties waarbij voorzieningen gerealiseerd worden waaraan grote waarde wordt gehecht voor het algemeen belang van Sittard-Geleen kan het College van Burgemeester en Wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis. Dat wil zeggen dat in zulke gevallen het conform de normering benodigde aantal parkeerplaatsen niet hoeft te worden gerealiseerd en geen afkoopsom hoeft te worden voldaan (afkoopregeling), dan wel geen bijdrage hoeft te worden gestort voor het aantal parkeerplaatsen dat bovennormatief gerealiseerd wordt (bijdrageregeling). Het verlenen van specifieke ontheffing van de parkeernorm dient altijd op zorgvuldige en controleerbare wijze te gebeuren. Een parkeerdrukmeting dient onverkort te worden uitgevoerd. Daarnaast dienen de volgende stappen te worden toegepast:

1. uitputtend (laten) onderzoeken of de voorziening met toepassing van de parkeernorm succesvol kan worden gerealiseerd;
2. gemotiveerd aangeven waarom de voorziening voor Sittard-Geleen van uitzonderlijk belang is;
3. de afwijking van de parkeernorm tot een minimum beperken;
4. de consequenties voor de bestaande situatie in de omgeving van de nieuwe voorziening in kaart brengen;
5. aangeven hoe de (negatieve) consequenties worden voorkomen en / of gecompenseerd.

Specifieke ontheffingen kunnen per afzonderlijk (bouw)project worden verleend, of in een beleidsregel worden vastgesteld voor bepaalde of onbepaalde duur. Gelijktijdig met de vaststelling van deze Nota Parkeernormen worden de volgende specifieke ontheffingen per beleidsregel aan het college ter besluitvorming voorgelegd (zie bijl. 7):

- studentenhuysvesting;
- wonen boven winkels;
- kleine bouwprojecten in de centra;
- huisgebonden beroepen en bedrijven.

3.8 Parkeerovereenkomst

Nadat de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden zijn bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden.

Als bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de parkeereis op eigen terrein te realiseren en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat

parkeerterrein in de buurt, moet een overeenkomst / huurcontract tussen de ontwikkelaar en de beheerder van het private parkeerterrein aan de gemeente overlegd worden.

In de vast te leggen afspraken wordt tenminste op papier gezet:

- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de parkeerbehoefte;
- de parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer de parkeereis lager is vastgesteld dan de berekende parkeerbehoefte;
- bij de parkeereis wordt tevens een uitsplitsing gemaakt naar aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (op basis van het bezoekersaandeel) en de overige parkeerplaatsen;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan door de bouwende partij;
- mogelijke consequenties voor de gebruiker van het pand;
- indien de initiatiefnemer niet op eigen terrein aan de parkeereis kan voldoen de wijze waarop in het tekort zal worden gecompenseerd;
- bij de compensatie wordt aangegeven:
 - hoeveel parkeerplaatsen gecompenseerd moeten worden;
 - welke partij in het tekort voorziet (initiatiefnemer of gemeente);
 - hoe in het tekort wordt voorzien (realisatie, aankoop of huur private parkeerplaatsen elders binnen loopafstand, gebruik bestaand overschot op openbaar terrein, realisatie op openbaar terrein)
 - de locatie(s) van de parkeerplaatsen, of als dit nog niet vastgesteld kan worden het gebied waarbinnen de parkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden.
 - de termijn waarbinnen de parkeerplaatsen gerealiseerd worden;
- de bijdrage die door de initiatiefnemer in het gemeente parkeerfonds gestort wordt.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen afspelen. In bijlage 8 zijn als voorbeeld concept parkeerovereenkomsten opgenomen voor het benutten van restcapaciteit in de openbare ruimte en voor het uitbreiden van capaciteit in de openbare ruimte.

3.9 Parkeerfonds

Om ontwikkelaars zo veel mogelijk te stimuleren tot het realiseren van parkeercapaciteit op eigen terrein of tot het benutten van beschikbare (over)capaciteit, wordt het parkeerfonds ingesteld. Als de initiatiefnemer niet kan voldoen aan de parkeereis dient hij ter compensatie een bijdrage in het parkeerfonds te storten. Hierbij kunnen zich twee situaties voordoen:

- **afkoopregeling:** Het afkopen van parkeerplaatsen, die niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden, waarbij de gemeente deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte gaat aanleggen of heeft aangelegd;
- **bijdrageregeling:** Een bijdrage leveren aan de gemeente voor het nemen van flankerende maatregelen om de negatieve effecten van de extra aangelegde parkeerplaatsen op de doorstroming of leefbaarheid te verminderen of compenseren.

In bijlage 9 is de parkeerfondsverordening opgenomen.



Afkoopregeling

Bij het bepalen van de tarieven voor de afkoopregeling is uitgegaan van de reële gemiddelde kosten voor het realiseren van parkeerplaatsen op de betreffende stedelijke zone. Hierbij wordt rekening gehouden met verschillen in grondprijs en aandeel parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen.

De volgende bedragen gelden ten tijde van de samenstelling van dit rapport. De prijzen worden jaarlijks geïndexeerd (CBS consumentenindexcijfer).

Locatie	Bedrag ³ (excl. BTW)
Centrum	€ 20.000,--
Schil / overloopgebied	€ 15.000,--
Rest bebouwde kom	€ 5.000,--

Tabel 3.4.3: Bedragen afkoopregeling

Ter vergelijking zijn in bijlage 10 de afkooptarieven in omliggende vergelijkbare gemeenten vermeld.

Bijdrageregeling

Eventueel toepassen van de bijdrageregeling zal per individueel geval bekeken worden. In beginsel wordt van de initiatiefnemer een bijdrage gevraagd in de kosten die de gemeente maakt voor flankerende maatregelen, om de doorstromings- of leefbaarheidsproblemen als gevolg van de ontwikkeling te compenseren. Op voorhand zijn dan ook geen bedragen aan te geven.

3.10 Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie

In het geval van herstructurering of totale gebiedsontwikkeling zal vaker van de normen afgeweken moeten worden om tot maatwerk te komen dan bij kleinschalige bouwplannen. In situaties waar gelijktijdig meerdere bouwplannen aan de orde zijn, kan er sprake zijn van schaalvoordelen. Zo biedt een gebiedsgerichte aanpak meer mogelijkheden om dubbelgebruik van parkeervoorzieningen te bewerkstelligen (minder ruimtebeslag, meer inkomsten). Daarnaast kan door de schaalgrootte een kostenvoordeel ontstaan voor de bouw en het beheer van een parkeervoorziening.

Binnen het kader van een gebiedsontwikkeling is het mogelijk om in specifieke gevallen een aantal in de openbare ruimte aanwezige parkeerplaatsen toe te rekenen aan het nieuwe plan, indien door de initiatiefnemer is aangetoond dat er niet voldaan kan worden aan de vereiste parkeernorm. Het criterium om een uitzondering te kunnen maken op de parkeernorm wordt gevormd door de parkeerdruk in het gebied vóór de herstructurering of gebiedsontwikkeling.

Op basis hiervan kan het aantal bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden bepaald, dat redelijkerwijs aan het nieuwe plan kan worden toegerekend. In dat geval wordt het "eigen terrein" opnieuw gedefinieerd. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerdruk in het gebied, na de nieuwe ontwikkelingen lager moet zijn dan daarvoor, met een maximum van 85%.

³ Prijspeil 2011



De besluitvorming over het toerekenen van bestaande openbare parkeerplaatsen aan een bouwinitiatief, waarbij deze in mindering gebracht worden op de vereiste parkeernorm van te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein, ligt bij het college van B&W.





Bijlagen





Bijlage 1: Begrippenlijst



In de Nota Parkeernormen worden verschillende termen en begrippen gehanteerd die hieronder worden gedefinieerd.

Aanwezigheidspercentage	Aandeel aanwezigen per functie, op basis waarvan de mate van dubbelgebruik van parkeerplaatsen in geval van multifunctionele ontwikkelingen wordt bepaald
Afkoopregeling	Het afkopen van parkeerplaatsen, die niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden, waarbij de gemeente deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte gaat aanleggen of heeft aangelegd
Afwijken van de norm	Volgens de systematiek in de nota Parkeernormen kan niet worden afgeweken van de norm, want die wordt hier slechts gezien als een hulpmiddel (richtlijn) om de Parkeereis te berekenen
Algemene ontheffing	Ontheffing van de parkeereis, die door het college van B&W wordt afgegeven als overtuigend wordt aangetoond dat daaraan redelijkerwijs niet kan worden voldaan. De ontheffing gaat te allen tijde vergezeld van een parkeerovereenkomst
Bezoekersaandeel	Het aandeel bezoekers van voorzieningen, op basis waarvan het aantal te realiseren openbaar toegankelijk parkeerplaatsen wordt bepaald
Bijdrageregeling	Een bijdrage leveren aan de gemeente voor het nemen van flankerende maatregelen om de negatieve effecten van de extra aangelegde parkeerplaatsen op de doorstroming of leefbaarheid te verminderen of compenseren
Bouwinitiatief	Voornemen tot de realisatie van een nieuwe ontwikkeling of een functiewijziging
Dubbelgebruik	Gebruik van parkeerplaatsen door afzonderlijke doelgroepen op verschillende momenten van de dag of week
Eigen terrein	Gebied binnen de door de gemeente voor elke bouwontwikkeling aangegeven gebiedsbegrenzing
Functiewijziging	Ontwikkeling waarbij bestaande functie(s) worden uitgebreid en/of nieuwe functies worden toegevoegd.
Initiatiefnemer	Privé of rechtspersoon, die het voornemen heeft een bouwplan (nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie) te realiseren
Maximumnorm	Het maximum aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein, nadelige gevolgen voor doorstroming of leefbaarheid ten gevolge van overmatige autobereikbaarheid te voorkomen
Minimumnorm	Het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein, om in de parkeerbehoefte ten gevolge van de ontwikkeling te voorzien



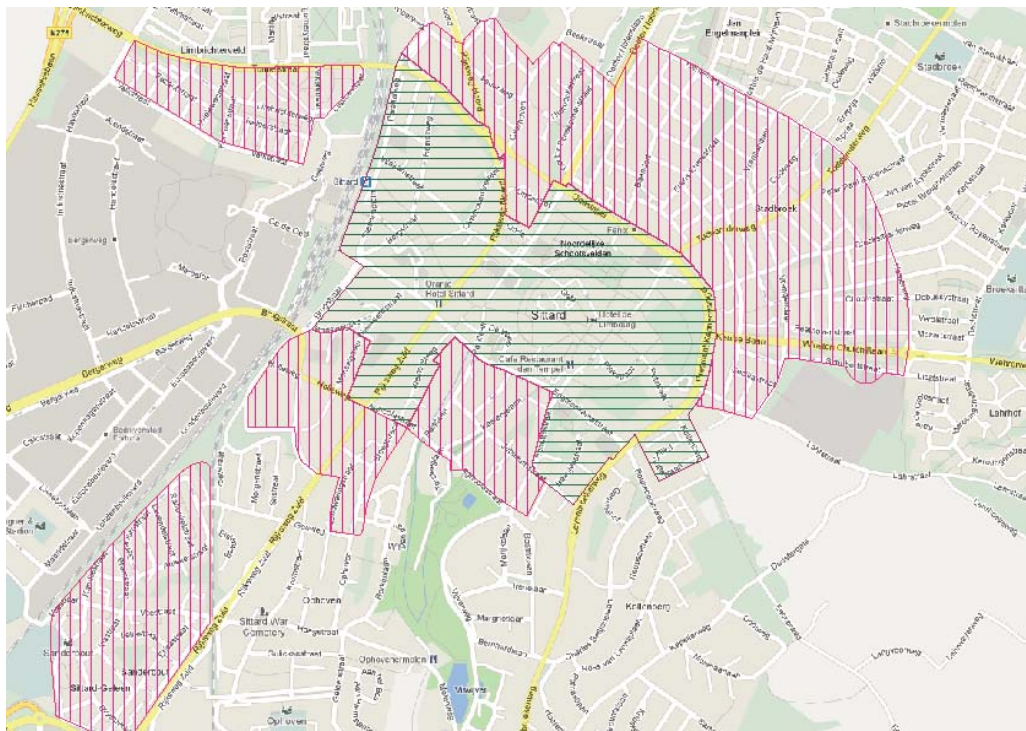
Nieuwe ontwikkeling	Ontwikkeling van een terrein of gebied waarop thans geen functies aanwezig zijn. Hieronder vallen terreinen of gebieden waarop bestaande voorzieningen volledig worden gesloopt voorafgaande aan de realisatie.
Norm (definitie vlgs. Van Dale)	De toestand die voor een categorie van personen of zaken gewoon is, of waarnaar zij zich kunnen of moeten richten. Synoniemen: Regel, Richtsnoer
Openbaar toegankelijke parkeerplaats	Parkeerplaats in openbare ruimte of op eigen terrein, die openbaar toegankelijk is
Openbare parkeerplaats	Parkeerplaats in de openbare ruimte, in eigendom en beheer bij de gemeente
Overschot	Het aanbod is groter dan de vraag. Een bestaand overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein mag in mindering gebracht worden op de parkeereis
Parkeeraanbod	Het aantal volgens bouwplan te realiseren parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkeling (exclusief (vervanging van) bestaande parkeerplaatsen)
Parkeerbalans	De verhouding tussen het aantal in de huidige situatie volgens de parkeernormen benodigde parkeerplaatsen en de parkeercapaciteit
Parkeerbehoefte	Het aantal voor de ontwikkeling benodigde parkeerplaatsen volgens de huidige parkeernormen
Parkeercapaciteit	Het aantal in de huidige situatie op eigen terrein beschikbare parkeerplaatsen.
Parkeerdruk	Het aandeel bezette parkeerplaatsen in een gebied met een straal van 150 meter rond de ontwikkeling
Parkeerdrukmeting	Onderzoek waaruit de parkeerdruk kan worden bepaald
Parkeereis	Het aantal voor de ontwikkeling te realiseren parkeerplaatsen, zijnde de parkeerbehoefte met verrekening van eventueel dubbelgebruik en bestaand overschot
Parkeernorm	Richtlijn voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij nieuw- en verbouwplannen. De Parkeernorm is met name afhankelijk van de functie, het oppervlak en de locatie van het object
Parkeerovereenkomst	Overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente, waarin de bij de ontwikkeling vastgestelde parkeereis wordt vastgelegd, alsmede de afspraken over de wijze waarop in de parkeereis wordt voorzien
Parkeersaldo	De verhouding tussen het aantal voor de ontwikkeling volgens de parkeereis te realiseren parkeerplaatsen en het parkeeraanbod
Planwijziging	Aanpassing van het bouwplan door wijziging van het aantal te realiseren parkeerplaatsen en/of van het bouwvolume.



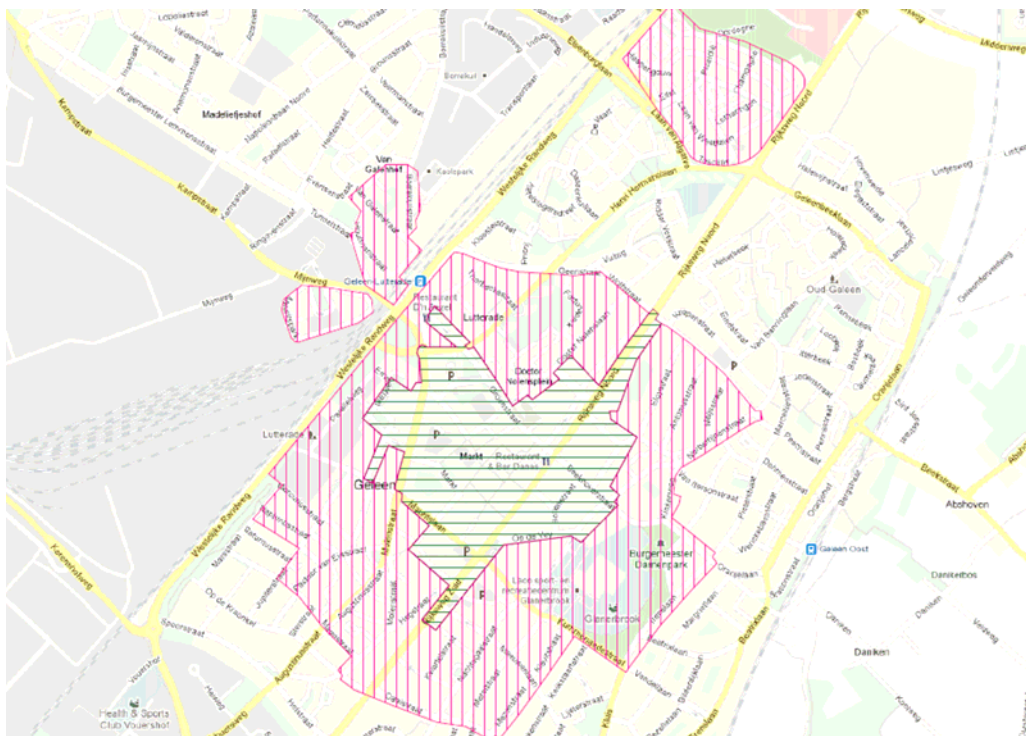
Speciale ontheffing	Ontheffing van de parkeereis, die door het college van B&W wordt afgegeven als het algemeen belang van de ontwikkeling naar het oordeel van B&W overtuigend opweegt tegen de nadelen van de afwijking van de parkeereis
Stedelijke zone	Gebiedstype met zekere, gemiddelde parkeerdruk en daarmee samenhangende parkeernormen. Er worden 3 stedelijke zones onderscheiden: • Centrum • Schil/overloopgebied • Rest van de bebouwde kom
Stedelijkheidsgraad	Mate van stedelijkheid van een gemeente, conform definitie CBS
Tekort	De vraag is groter dan het aanbod. Een bestaand tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein hoeft niet gecompenseerd te worden



Bijlage 2:
Kaartencentrum en schil Sittard en Geleen



Centrum en schil/overloopgebied Sittard



Centrum en schil/overloopgebied Geleen

N.B. Schil kan wijzigen ten gevolge van uitbreiding van het vergunningengebied.



Bijlage 3: Parkeernormen Sittard-Geleen



Parkeernormen Sittard-Geleen tov CROW

stedelijkheidsgraad Sittard-Geleen:

klasse 3 (matig stedelijk)

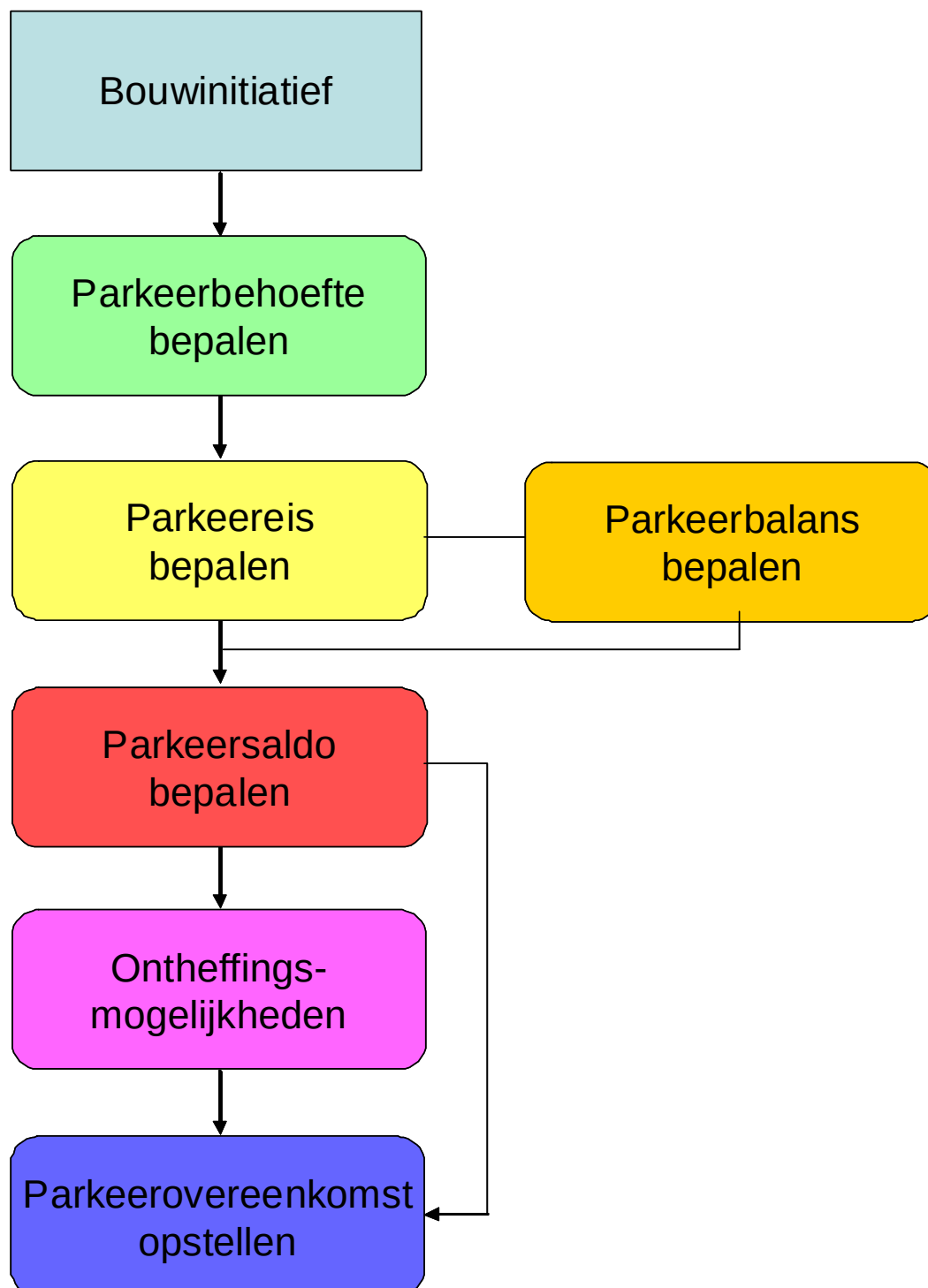
nr	categorie	eenheid	aandeel bezoekers	centrumgebied CROW (klasse 3)		schil CROW (klasse 3)		rest gemeente CROW (klasse 3)		bijz.
				min	max	min	max	min	max	
1	Woningen									
	woning / appartement	w oning	0,3 pp	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	-	1
	serviceflat / aanleunwoning	w oning	0,3 pp	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	-	
	kamer verhuur	kamer	0,2 pp	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	-	
2	Winkels									
	binnenstad / hoofdwinkelgebied	100 m2 bvo	85%	2,8	3,8	-	-	-	-	
	stadsdeelcentra	100 m2 bvo		-	-	-	-	-	-	
	wijk, buurt en dorpscentra, supermarkt	100 m2 bvo	85%	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	-	
	bouwmart, tuincentrum, kringloopwinkel	100 m2 bvo		-	-	2,2	2,7	2,2	-	
	(week)markt	100 m2 bvo	85%	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	-	
	grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	85%	-	-	5,5	7,5	6,0	-	
3	Kantoren en bedrijven									
	(commerciële) dienstverlening met baliefunctie	100 m2 bvo	20%	1,7	2,3	2,3	2,8	2,8	-	
	kantoren zonder balie functie	100 m2 bvo	5%	1,0	1,7	1,2	1,9	1,5	-	
	arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven	100 m2 bvo	5%	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	-	
	arbeidsintensieve en bezoekersextensieve bedrijven	100 m2 bvo	5%	1,2	1,7	1,7	2,2	2,5	-	
	showroom	100 m2 bvo	35%	1,0	1,2	1,2	1,4	1,6	-	
	bedrijfsverzamelgebouwen	100 m2 bvo	10%	0,8	1,7	0,8	1,7	0,8	-	
4	Horeca en cultuur									
	cafe, bar, discotheek, cafetaria	100 m2 bvo	90%	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	-	
	restaurant	100 m2 bvo	80%	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	-	
	museum / bibliotheek	100 m2 bvo	95%	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	-	
	bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats		0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	-	
	cultureel centrum / wijkgebouw	100 m2 bvo	90%	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0	-	
	religiegebouw	zitplaats		0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	-	
5	Sport									
	sporthal (binnen)	100 m2 bvo	95%	1,7	2,2	2,0	2,5	2,5	-	
	sportveld (buiten)	ha netto terrein	95%	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	-	
	dansstudio / sportschool	100 m2 bvo	95%	3,0	4,0	3,0	4,0	3,0	-	
	squashbaan	baan	90%	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0	-	
	tennisbaan	baan	90%	2,0	3,0	2,0	3,0	2,0	-	
	golfbaan	hole	95%	-	-	-	-	6,0	-	
	bowlingbaan / biljartzaal	baan / tafel	95%	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5	-	
	stadion	zitplaats	99%	0,04	0,2	0,04	0,2	0,04	-	
	zwembad	100 m2 opp bassin	90%	8,0	10,0	9,0	11,0	10,0	-	
6	Zorg									
	ziekenhuis	bed		1,5	1,7	1,5	1,7	1,5	-	
	verpleeg- of verzorgingstehuis	w ooneenheid	60%	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	-	
	arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	behandelkamer	65%	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5	-	
	apotheek	100 m2 bvo		1,7	2,7	1,7	2,7	1,7	-	
7	Onderwijs									
	beroepsonderwijsdag (MBO, ROC, WO, HBO)	collegezaal*		20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	-	2
	beroepsonderwijsdag (MBO, ROC, WO, HBO)	leslokaal*		5,0	7,0	5,0	7,0	5,0	-	2
	voorbereidend beroepsonderwijs (VMBO/HAVO/VWO)	leslokaal		0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	-	
	avondonderwijs	student		0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	-	
	basisonderwijs	leslokaal		0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	-	
	crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	arbeidsplaats		0,6	0,8	0,6	0,8	0,6	-	
8	Overige functies									
	begraafplaats / crematorium	gebeurtenis*		15,0	30	15,0	30,0	15,0	-	3
	hotel, motel	kamer		0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	-	
	manege	box	90%	-	-	-	-	0,3	-	
	jachthaven	ligplaats		0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	-	
	overdekte speeltuin / hal	100 m2 bvo	90%	3,0	12,0	3,0	12,0	3,0	-	
	themapark / pretpark	ha netto terrein	99%	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	-	
	evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100 m2 bvo	99%	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	-	
	volkstuin	perceel		-	-	-	-	0,3	-	

- Bijzonderheden:
- 1 onderscheid duur – middelduur - goedkoop vervallen
 - 2 totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen
 - 3 gebeurtenis = gelijktijdige begrafenis / crematie

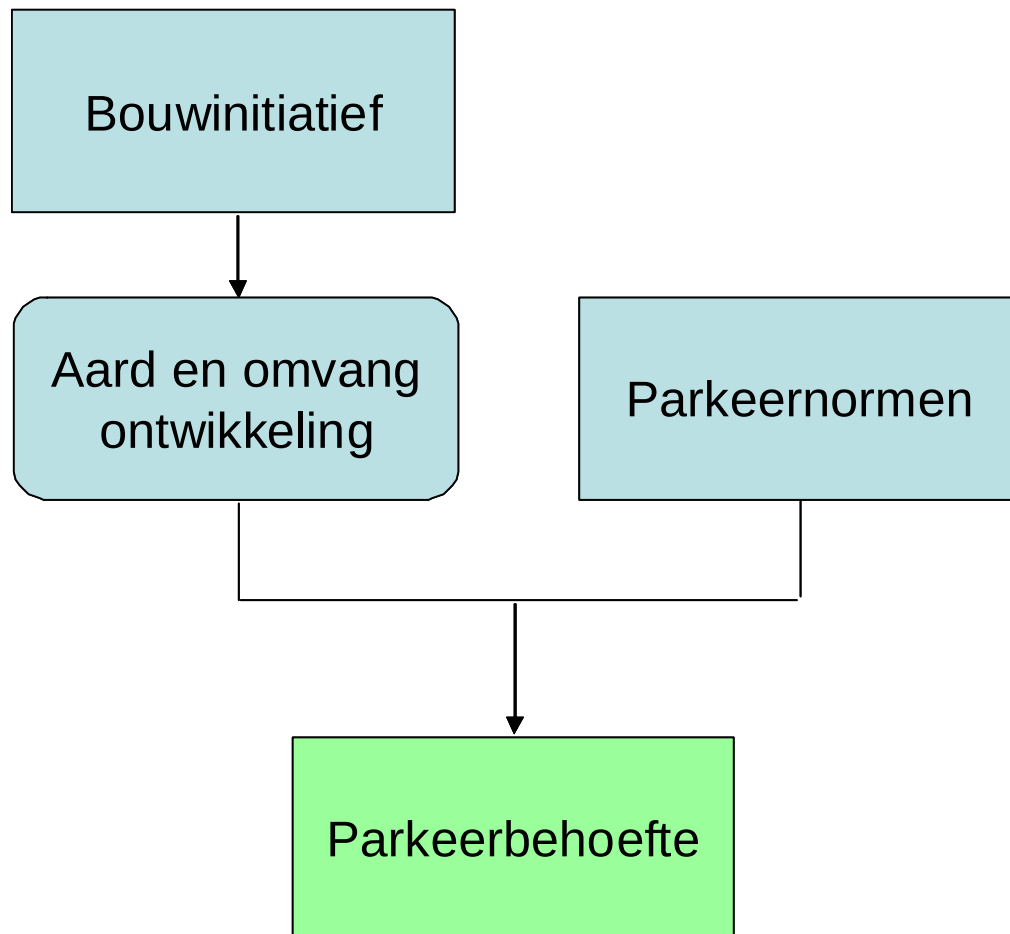


Bijlage 4:
Stroomschema's proces toepassing parkeernormen

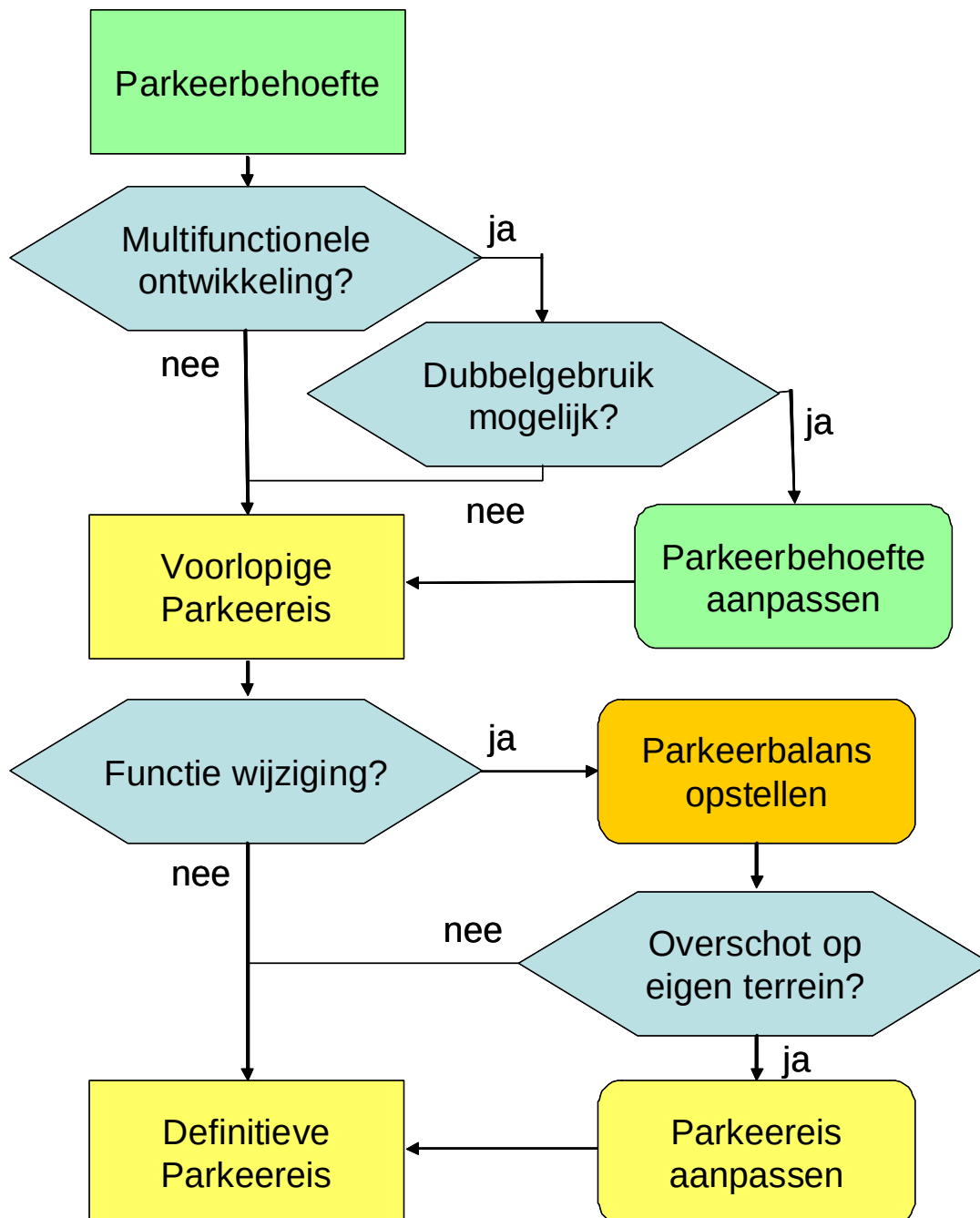
Proces toepassing parkeernormen



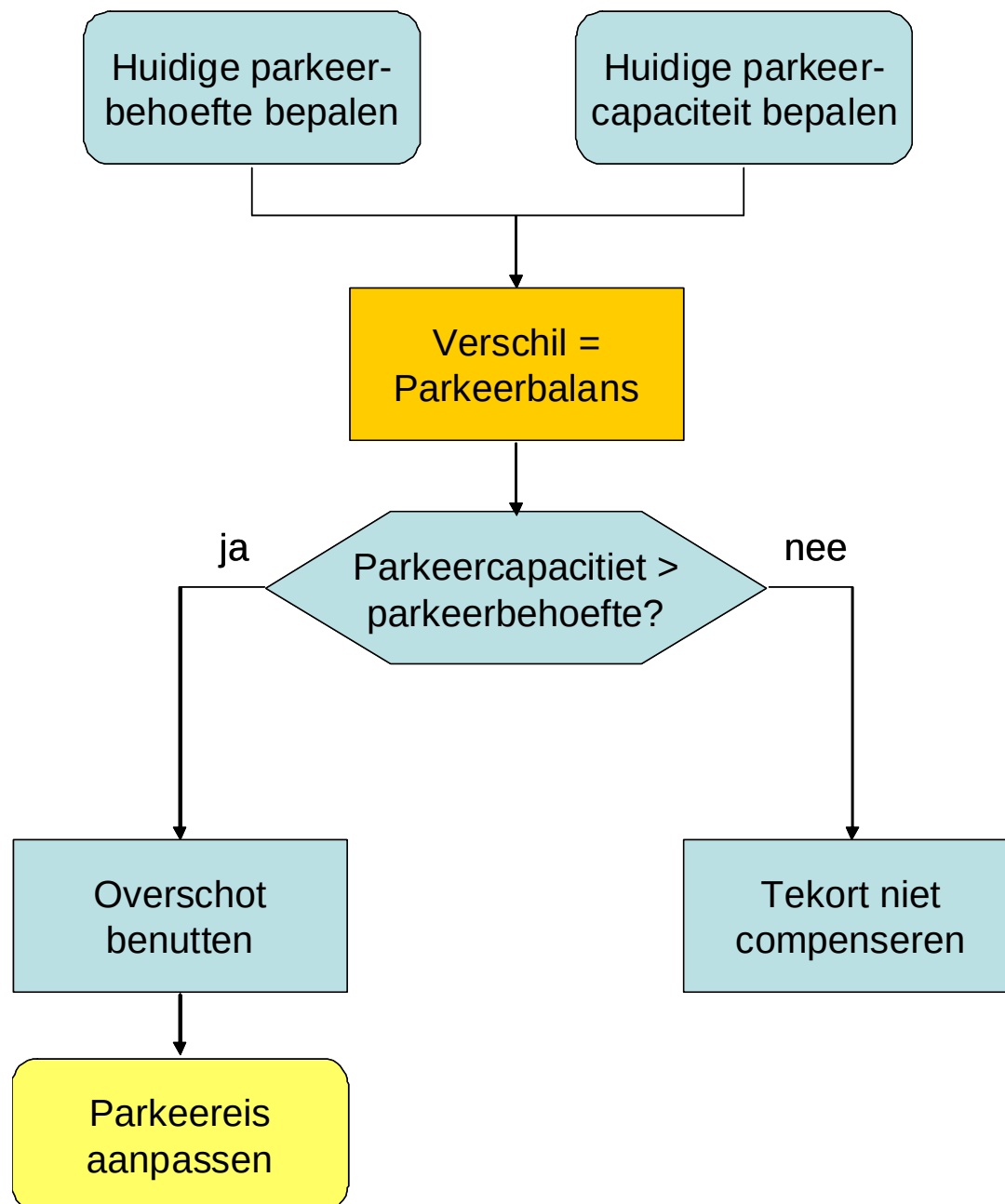
Bepalen parkeerbehoefte



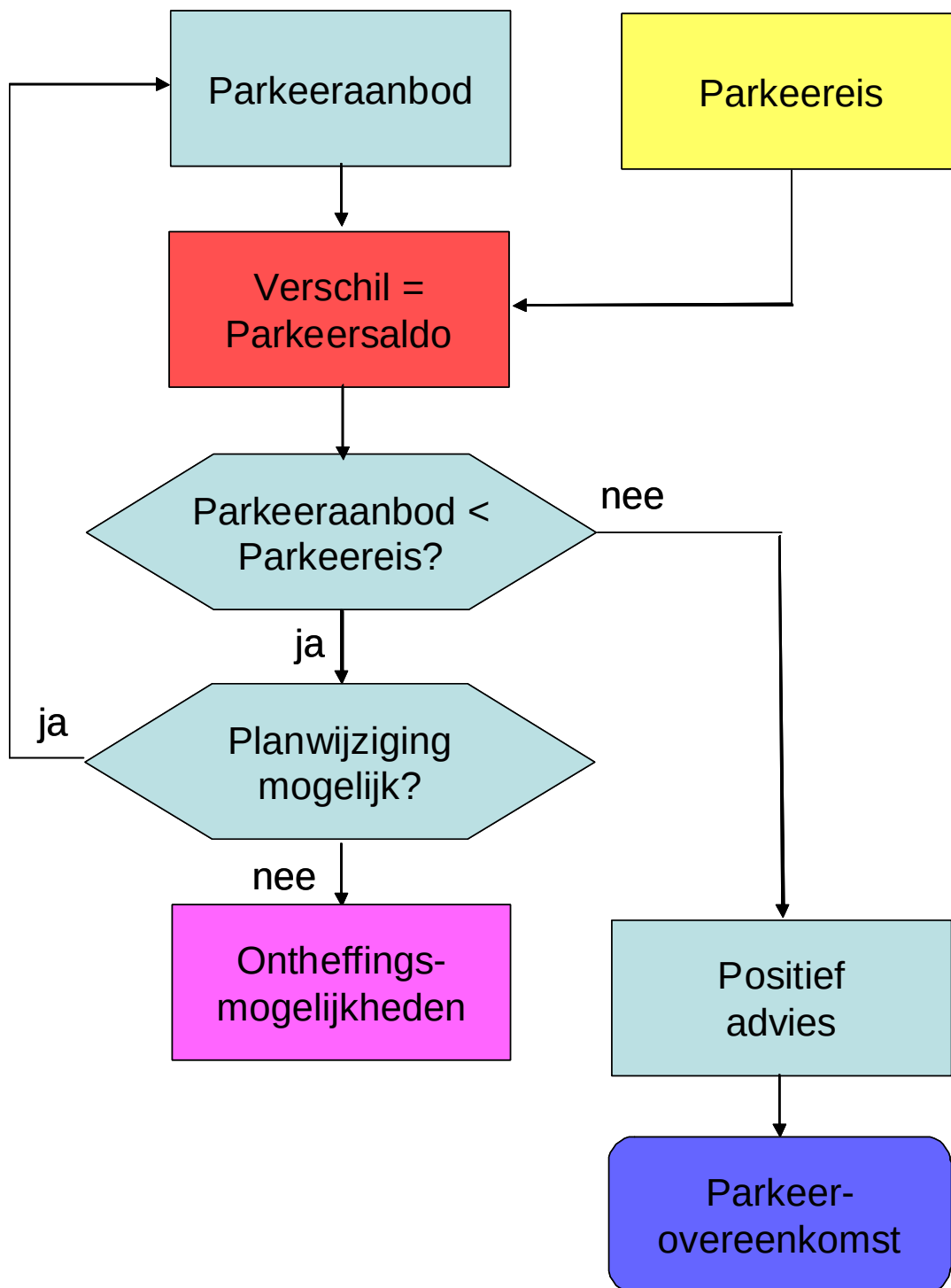
Bepalen parkeereis



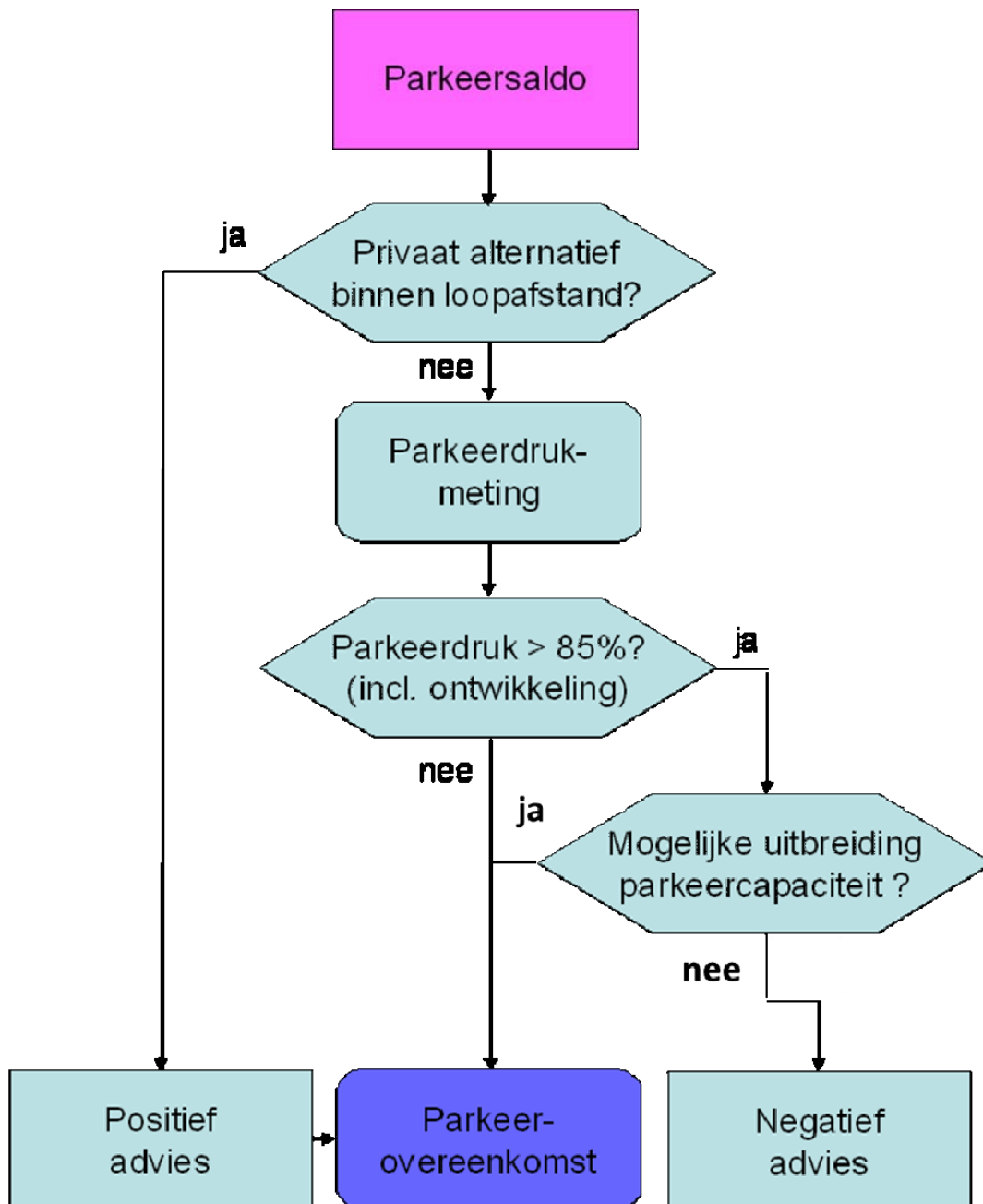
Bepalen parkeerbalans



Bepalen parkeersaldo



Ontheffingsmogelijkheden







Bijlage 5: Rekenvoorbeelden



Rekenvoorbeeld 1.

In een bestaande wijk in de schil van Sittard-Geleen wordt een nieuwe woning gebouwd.

Berekening parkeerbehoefte:

Het eigen terrein betreft de betreffende kavel exclusief de omliggende openbare ruimte.

De parkeernorm bedraagt 1,5

De parkeerbehoefte bedraagt $1 \times 1,5 = 1,5$ parkeerplaatsen

Berekening parkeereis:

De parkeerbehoefte bedraagt 1,5 parkeerplaatsen.

Er is geen sprake van meerdere functies, dus geen aanpassing i.v.m. dubbelgebruik.

De parkeerbehoefte wordt niet aangepast, de parkeereis bedraagt 1,5 parkeerplaatsen

Het bezoekersaandeel bedraagt 0,3 pp per woning

Afronding conform de beleidsregels betekent dat de parkeereis 2 parkeerplaatsen op eigen terrein bedraagt en dat 0 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk dienen te zijn.

De 2 parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd door aanleg van een garage met dubbele oprit. Conform tabel 3.2 wordt deze voorziening geteld als 1,8 theoretische parkeerplaatsen, in dit geval dus afgerond 2 parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 2.

In een wijk in de schil wordt voor een locatie waar eerder een winkel gevestigd is geweest, een bouwaanvraag ingediend voor de vestiging van een restaurant (verbouwing van het bestaande pand). Bij de winkel waren er op eigen terrein geen parkeerplaatsen beschikbaar. Het totale oppervlak is 150 m² bvo groot.

Berekening parkeerbehoefte:

Het eigen terrein betreft de betreffende kavel exclusief de omliggende openbare ruimte.

De parkeernorm voor het restaurant (nieuwe situatie) bedraagt 8 pp per 100 m² bvo, de

parkeerbehoefte voor het restaurant (nieuwe situatie) bedraagt 12 pp

De parkeernorm voor winkel (oude situatie) bedraagt 2,5 pp per 100 m² bvo, de

parkeerbehoefte voor winkel (oude situatie) bedraagt 3,75 pp.

Berekening parkeereis:

Er is geen sprake van meerdere functies, dus geen aanpassing i.v.m. dubbelgebruik.

De parkeereis voor de nieuwe ontwikkeling geldt alleen over de verandering ten opzichte van de huidige situatie en bedraagt dus $12 - 3,75 = 8,25$ afgerond 8 parkeerplaatsen op eigen terrein.



Rekenvoorbeeld 3.

Op een locatie in het centrumgebied wordt een bestaand kantoorpand van 2000 m² bvo met een ondergrondse parkeervoorziening van 10 parkeerplaatsen gesloopt. Op de locatie wordt een appartementencomplex met 10 appartementen en 1000m² bvo winkelruimte gerealiseerd.

Berekening parkeerbehoefte:

Het eigen terrein betreft het betreffende perceel exclusief de omliggende openbare ruimte.

De bestaande ontwikkeling wordt gesloopt, er is sprake van een nieuwe ontwikkeling.

De parkeernorm voor de appartementen bedraagt 1,3 parkeerplaatsen

De parkeernorm voor de winkelruimte bedraagt 2,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo

De parkeerbehoefte bedraagt 13 (appartementen) + 28 (winkel) = 41 parkeerplaatsen.

Berekening parkeereis:

De parkeerbehoefte bedraagt 41 parkeerplaatsen

Er is sprake van meerdere functies, er kan rekening worden gehouden met dubbelgebruik.

Tabel 3.1 aanwezigheidspercentages kan worden toegepast:

Huidige parkeerbehoefte	Woningen	Winkel Totaal (aandeel bezoekers)	Totaal:
Werkdag overdag	7,5	8,4 (7,14)	15,9
Werkdag middag	7,8	19,6 (16,6)	27,4
Werkdag avond	13	5,6 (4,76)	18,6
Koopavond	11,7	28 (23,8)	39,7
Zaterdag middag	7,8	28 (23,8)	35,8
Zaterdag avond	7,8	0 (0)	7,8
Zondag middag	9,1	0 (0)	9,1

Uit deze tabel volgt dat de parkeerbehoefte naar beneden kan worden bijgesteld naar 39,7 parkeerplaatsen.

Het aandeel bezoekers voor de appartementen bedraagt 0,3 pp per woning = 3 pp.

Het aandeel bezoekers van de winkel bedraagt 0,85% van het aantal pp volgens de norm. In bovenstaande tabel zijn de bezoekersaantallen voor de verschillende momenten bepaald.

De parkeereis bedraagt de berekende piek conform bovenstaande tabel = 39,7 parkeerplaatsen. Het maximum aantal (openbare) bezoekersplaatsen bedraagt 23,8 + 3 = 26,8 pp.

Afgerond dienen 40 parkeerplaatsen te worden aangelegd op eigen terrein waarvan er minimaal 27 openbaar dienen te zijn.



Rekenvoorbeeld 4:

In een wijk in de schil van Sittard-Geleen wordt een bestaande winkel van 1000 m² bvo uitgebreid met 500 m² bvo. De huidige winkel heeft een parkeerterrein voor 30 auto's.

Berekening parkeerbehoefte:

Het eigen terrein betreft het betreffende perceel incl. parkeerplaats exclusief de omliggende openbare ruimte.

De parkeernorm t.b.v. de uitbreiding bedraagt 2,5 pp per 100 m² bvo winkelruimte

De parkeerbehoefte bedraagt $0,025 \times 500 = 12,5$ parkeerplaatsen.

Berekening parkeereis:

De parkeerbehoefte voor de nieuwe ontwikkeling bedraagt 12,5 parkeerplaatsen

Er is geen sprake van meerdere functies, dus geen aanpassing i.v.m. dubbelgebruik.

Er is sprake van een uitbreiding of herontwikkeling, de bestaande situatie wordt mede in beschouwing genomen:

Er wordt een parkeerbalans opgesteld voor de bestaande (feitelijk gerealiseerde) situatie.

Functie	1000 m ² bvo winkel
Parkeernorm	2,5 pp / 100 m ² bvo
Parkeereis	25 pp
Parkeeraanbod	30 pp
Saldo	+5 pp

In de bestaande situatie is sprake van een overschot van 5 parkeerplaatsen. Conform de beleidsuitgangspunten kan van dit overschot gebruik worden gemaakt, waarbij de balans in de nieuwe situatie groter of gelijk aan 0 dient te zijn.

De nieuwe parkeereis voor de uitbreiding wordt derhalve $12,5 - 5 = 7,5$ parkeerplaatsen op eigen terrein.

Hiervan dienen 85% van de parkeerplaatsen $= 0,85 \times 7,5 = 6,4$ parkeerplaatsen openbaar toegankelijk te zijn

Afronding groter of gelijk dan 0,5 betekend dat de nieuwe parkeereis 8 parkeerplaatsen op eigen terrein wordt, waarvan minimaal 6 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn.

Het bestaande parkeerterrein dient derhalve uitgebreid te worden tot in totaal 38 plaatsen.



Bijlage 6: Wijziging Bouwverordening



Bijlage III Aangepast artikel 2.5.30 Bouwverordening

De parkeernormen worden opgenomen in de bouwverordening, artikel 2.5.30. Na vaststelling van deze gewijzigde bouwverordening door de gemeenteraad en publicatie ervan zijn de nieuwe parkeernormen ook voor nieuwe bouwplannen maatgevend. Bouwaanvragen die na de datum van publicatie binnen komen zullen aan de nieuwe normen worden getoetst. De minimum parkeernorm is, de voor de gemeente Sittard-Geleen gewenste parkeernorm. De gemeente kan een vrijstelling van deze minimumparkeernorm voor een bouwplan verlenen op basis van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. Het verruimen van de normen is mogelijk tot aan een maximumparkeernorm.

Wijziging in de bouwverordening:

Huidige artikel 2.5.30:

Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Bij een gebouw moet ten behoeve van het parkeren en het stallen van auto's in de juiste mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
2. De in het eerste lid genoemde "juiste mate" van ruimte wordt bepaald met behulp van parkeernormen, waarbij het volgende van toepassing is:
 - a. indien in het vigerende bestemmingplan parkeernormen zijn opgenomen, dienen deze parkeernormen te worden toegepast;
 - b. indien in het vigerende bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, dienen de parkeernormen uit de gemeentelijke parkeernormennota te worden toegepast;
 - c. de te hanteren parkeernorm is de minimum-parkeernorm voor de betreffende functie en locatie;
 - d. de parkeernorm is flexibel toepasbaar tot een maximum, in die gevallen waarvoor een maximum parkeernorm is opgenomen;
3. De in het eerste lid bedoelde ruimten voor het parkeren van auto's moeten afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien:
 - a. de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen;
 - b. de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte, voor zover deze ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst, ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.
4. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten aanzienlijke behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien in, aan of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
5. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van:
 - a. het bepaalde in het eerste en vierde lid voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, niet zijnde in de openbare ruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
 - b. het bepaalde in het tweede lid, indien het voldoen aan die bepaling door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden in elk geval worden gerekend:
 - i. een te verwachten meer dan gemiddelde aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;



- ii. een bestemming van het gebouw als parkeergarage, dan wel garagebedrijf;
- c. het bepaalde in het derde lid, sub b., indien ten behoeve van de bewoners en/of gebruikers en/of bezoekers van een gebouw meer dan 1 gereserveerde parkeerplaatsen voor gehandicapten benodigd zijn, onder de voorwaarde dat een deel van deze gereserveerde parkeerplaatsen, dat aantoonbaar ten minste van gelijke orde grootte is als het aandeel rolstoelgebonden bewoners en/of gebruikers en/of bezoekers van het gebouw, wel conform het bepaalde in het derde lid, sub b. wordt gerealiseerd.

Voorgestelde gewijzigde artikel 2.5.30:

Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Bij een gebouw moet ten behoeve van het parkeren en het stallen van auto's in de juiste mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, volgens de geldende vastgestelde Nota Parkeernormen Sittard-Geleen.
2. De in het eerste lid bedoelde ruimten voor het parkeren van auto's moeten afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien:
 - a. de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen;
 - b. de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte, voor zover deze ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst, ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.
3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten aanzienlijke behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien in, aan of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
4. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid en in afwijking van deze leden de omgevingsvergunning verlenen:
 - a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien (algemene ontheffing); of
 - b. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit (specifieke ontheffing).





Bijlage 7:
Beleidsregels nota parkeernormen 2011



Burgemeester en Wethouders van Sittard-Geleen,

overwegende dat het gewenst is nadere regels te stellen voor de uitvoering van het bepaalde in de door de gemeenteraad op dd-mmm-jjj vastgestelde parkeernormennota,

gelet op het bepaalde in artikel 147 en 160 van de Gemeentewet, artikel 1:3 en 4:81 tot en met 4:84 van de Algemene Wet Bestuursrecht, artikel 2.5.30 van de Bouwverordening en de nota "Parkeernormen Sittard-Geleen",

b e s l u i t e n :

vast te stellen de "Beleidsregels parkeernormensystematiek 2011"

Artikel 1: Toepassing van de Parkeernormen

1.1 Toepassing

Parkeernormen worden alleen voorschrijvend gehanteerd voor een nieuwbouw- en uitbreidingsontwikkeling en voor een functiewijziging, waar een bouwvergunning voor afgegeven moet worden of waarvoor een vrijstellingsprocedure moet worden gevolgd. Voor alle overige situaties kunnen de normen alleen ter indicatie van de parkeervraag worden gehanteerd.

1.2 Toegankelijkheid

De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Het aantal bezoekersplaatsen kan bepaald worden met de waarden in de kolom 'aandeel bezoekers'.

1.3 Afronding

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 de parkeereis.

1.4 Algemeen

De nota parkeernormen kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota parkeernormen 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. Voorbeeld: indien er geen specifieke norm voor de ontwikkeling is beschreven (zowel in de parkeernormensystematiek als in de CROW) wordt gebruik gemaakt van de norm die qua functie het meest overeen komt.



Artikel 2: Woningen voor specifieke doelgroepen

2.1 Serviceflat/aanleunwoning

Alleen die woningen die in of bij een zorginstelling gerealiseerd worden, en waarbij beperkte zorgvoorzieningen aangeboden worden, zijn qua parkeernormen ingedeeld bij de functie 'serviceflat/aanleunwoning'.

2.2 Kamerverhuur (studentenhuisvesting)

Onder kamerverhuur wordt verstaan: Een te huren ruimte met een gedeelde ingang welke deel uitmaakt van een (bestaand) object met woonbestemming.

Artikel 3: Minder valide parkeerplaatsen

Conform CROW publicatie 182 dient er tenminste 1 mindervalide parkeerplaats gerealiseerd te worden bij openbare gebouwen, bij functies / voorzieningen die toegankelijk (moeten) zijn voor mindervaliden en bij aangepaste woningen. De te realiseren mindervalide parkeerplaatsen dienen maximaal op 150 meter afstand van de (hoofd)ingang te liggen. Bij publieke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als mindervalide parkeerplaatsen ingericht te worden, waarbij de maximale afstand tot de ingang 100 meter is. Indien er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage wordt per 50 parkeerplaatsen 1 mindervalide parkeerplaats gerealiseerd.

Artikel 4: Ontheffing van de parkeereis

Conform het gestelde in de parkeernormensystematiek en volgens artikel 2.5.30 lid 4b van de bouwverordening bestaat voor het college de mogelijkheid om in situaties waarbij ontwikkelingen vanuit maatschappelijk oogpunt wenselijk worden geacht, maar door toepassing van de parkeernormensystematiek deze ontwikkelingen financieel onhaalbaar worden, een ontheffing van de parkeereis te verlenen.

In deze gevallen wordt het conform de normering benodigde aantal parkeerplaatsen niet te worden gerealiseerd en hoeft geen afkoopsom te worden voldaan.

Vooropgesteld moet worden dat uiterst voorzichtig omgegaan moet worden met deze oplossing, teneinde de regulerende werking van de parkeernormensystematiek niet te verstoren. Een dergelijke verstoring zou er immers toe leiden dat de reeds bestaande parkeerdruk op het bestaande areaal aan parkeervoorzieningen verder toeneemt.

Voor de volgende gevallen wordt standaard een ontheffing verleend:

- a. de realisatie van studentenhuisvesting/kamerverhuur in de centra van Sittard en Geleen,
- b. de realisatie van ontwikkelingen in de centra van Sittard en Geleen, die passen binnen het kader van het project Wonen boven Winkels,



- c. specifieke kleinere verbouwplannen in de centra.
- d. de realisatie van ontwikkelingen voor en door huisgebonden beroepen en bedrijven.

Ad a: Voor studentenhuisvesting/kamerverhuur binnen de centra bestaat vanwege de ontheffing geen verplichting voor de aanleg van parkeervoorzieningen. Het toekennen van een ontheffing zal naar verwachting slechts een beperkt effect op de parkeerdruk van de huidige parkeervoorzieningen opleveren.

Ad b: Met het project Wonen boven Winkels wordt beoogd om de leefbaarheid van de centra van Sittard en Geleen te vergroten. De toepassing van de parkeernormensystematiek wordt ondergeschikt geacht aan deze doelstelling. Het betreft hier woonfuncties boven winkels en overige categorieën.

Ad c: In de centra van Sittard en Geleen loopt het winkelaanbod gestaag terug. Deze ontwikkeling is ongewenst, met het oog op vergroting van de leefbaarheid en economische vitaliteit van de centra. Tevens blijken kleinschalige verbouwingplannen en/of uitbreidingen waarbij conform de systematiek voldaan moet worden aan de parkeereis regelmatig financiële onuitvoerbaar te worden. Bij verbouw- en/of uitbreidingsontwikkelingen in het centrumgebied, die een parkeerbehoefte van maximaal 10 parkeerplaatsen hebben, hoeft voor de ontheffingverlening niet te worden voldaan aan de parkeereis. Dit betreft zowel de ontwikkeling van winkels als van andere functies. Bij ontwikkelingen, die een parkeerbehoefte van meer dan 10 parkeerplaatsen hebben, dient voor de ontheffingverlening alleen voldaan te worden aan de parkeereis, voor zover die het aantal van 10 parkeerplaatsen overstijgt.

Ad d: Ter stimulering van (het opstarten van) zelfstandige ondernemingen worden woninggebonden ontwikkelingen ten behoeve van de onderneming tot een grootte van maximaal 30 m2 BVO vrijgesteld van de parkeereis. Dit geldt alleen voor ontwikkelingen, waarbij in de huidige situatie het object uitsluitend de functie 'wonen' heeft. Er dient wel voorzien te worden in de huidige parkeerbehoefte, tenzij daarin in de huidige situatie al niet voorzien wordt.

De gemeente zal periodiek parkeerdrukmetingen uitvoeren in de centra en de schilgebieden.

De resultaten van deze metingen kunnen aanleiding zijn tot het wijzigen van de specifieke ontheffingen. Als uit de metingen blijkt dat de parkeerdruk in (delen van) de centra of de schillen boven de 80% komt, dan is dat aanleiding om bestaande ontheffingen opnieuw in overweging te nemen.

Artikel 5 Hardheidsclausule

In die gevallen waarin toepassing van deze beleidsregels tot een bijzondere hardheid leidt, kan ten gunste van de aanvrager afgeweken worden van deze beleidsregels.



Bijlage 8:
Voorbeeld parkeerovereenkomsten



Concept parkeervereenkomst in het geval van afkoopregeling:

Gebruik restcapaciteit openbare weg.

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

hierna te noemen: _____ -

2. De gemeente Sittard-Geleen, ten deze in gevolge van artikel 171 van de Gemeentewet vertegenwoordigd door de burgemeester, drs. G.J.M. Cox

hierna te noemen: de gemeente-

overwegende,

- Dat ____aanvraag voor het verlenen van een vergunning voor het bouwen, verbouwen en/of 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 bouw/verbouwing/uitbreiding van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend ___, sectie ___, nr. ___ te verwachten parkeerbehoefte te voorzien door betaling van een bedrag ter grootte 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, dat 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 Sittard-Geleen. 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 ___, 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 Sittard-Geleen.

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 Sittard-Geleen op _____

Gemeente Sittard-Geleen

naam/organisatie

drs. G.J.M. Cox
Burgemeester

dhr/mevr
functie



Concept parkeervereenkomst in het geval van afkoopregeling:

Uitbreiding capaciteit openbare weg.

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

hierna te noemen: _____ -

4. De gemeente Sittard-Geleen, ten deze in gevolge van artikel 171 van de Gemeentewet vertegenwoordigd door de burgemeester, drs. G.J.M. Cox

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 bouw/verbouwing/uitbreiding van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend ___, sectie ___ I, 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 voor het centrumgebied binnen 10 jaar na dagtekening van deze overeenkomst en voor schil/overloopgebied en rest bebouwde kom binnen 2 jaar na dagtekening van deze overeenkomst, binnen een straal van 150 m, 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 de hierboven gestelde termijn na dagtekening van deze overeenkomst heeft gerealiseerd, 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 ___ I, nr. ____.

Artikel 4

___ 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 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 Sittard-Geleen.

Artikel 6

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 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 Sittard-Geleen op _____

Gemeente Sittard-Geleen

naam/organisatie

drs. G.J.M. Cox
Burgemeester

dhr/mevr
functie





Bijlage 9: Parkeerfondsverordening

Parkeerbondsverordening gemeente Sittard-Geleen

Artikel 1. Algemeen

1. Door de gemeente Sittard-Geleen wordt een voorziening geadmistreerd onder de naam Parkeerbonds.
2. Uitgangspunt van het parkeerbeleid van de gemeente Sittard-Geleen is dat nieuwe ontwikkelingen in de eigen parkeerbehoefte dienen te voorzien.
Het Parkeerbonds is het instrument hiertoe en heeft tot doel om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, ook als dit binnen een bouwplan niet past. Bij bouwplannen of wijzigingen van de bestemming worden initiatiefnemers geacht om op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Indien hieraan niet kan worden voldaan, kan onder voorwaarden een algemene ontheffing worden verleend. Aan deze algemene ontheffing is een financiële verplichting gekoppeld, de zogenaamde afkoopregeling. Met deze financiële verplichting wordt de gemeente Sittard-Geleen in staat gesteld alsnog het benodigde aantal parkeerplaatsen op een alternatieve locatie te realiseren dan wel in stand houden.

Artikel 2. Toepassingsbereik Parkeerbonds

Het Parkeerbonds geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen.

Artikel 3. Beheer van het Parkeerbonds

1. De gelden van het Parkeerbonds worden door het College beheerd.
2. Het is uitsluitend aan het College om besluiten te nemen over het doen van uitgaven uit het Parkeerbonds in het kader van:
Het nakomen van op de gemeente Sittard-Geleen rustende verplichtingen welke voortvloeien uit de met de gemeente Sittard-Geleen gesloten overeenkomsten met betrekking tot het voorzien in parkeergelegenheid zoals bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening gemeente Sittard-Geleen;
3. Het College neemt bij de te nemen beslissingen de in de volgende artikelen geformuleerde regels in acht.

Artikel 4. Inkomsten van het Parkeerbonds

Het Parkeerbonds bevat de volgende gelden en inkomsten:

1. Gelden welke zijn betaald op grond van een met de gemeente Sittard-Geleen gesloten afkoopovereenkomst parkeerplaatsen met betrekking tot het voorzien in parkeergelegenheid zoals bedoeld in artikel 2.5.30 (lid 4a) van de Bouwverordening gemeente Sittard-Geleen.
2. Overige gelden die bij besluit van het College uitdrukkelijk zijn of worden bestemd voor storting in het Parkeerbonds, zoals civieltechnische maatregelen die zijn bedoeld om de negatieve effecten, van de extra (boven de min. norm) aangelegde parkeerplaatsen, op de doorstroming of leefbaarheid te verminderen of te compenseren.

Artikel 5. Bijdragen aan het Parkeerbonds

1. Het College kan bij openbaar te maken besluit, nadere regels vaststellen omtrent de berekening van het aantal parkeerplaatsen, waarvoor een storting in het Parkeerbonds verschuldigd.
2. De tarieven voor de stortingen in het Parkeerbonds bedragen per parkeerplaats (prijspeil 2012):

Zone: Type bijdrage:	Centrumgebied:	Schilgebied:	Rest van de gemeente:
Afkoopovereenkomst	€ 20.000,-	€ 15.000,-	€ 5.000,-

Het College draagt zorg voor de jaarlijkse indexering op basis van CBS consumentenindexcijfer van de onder het tweede lid van dit artikel opgenomen tarieven, met ingang van 1 januari 2013.

Artikel 6. Uitgaven ten laste van het Parkeerfonds

1. Ten laste van het Parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan ten behoeve van de nakoming van de op de gemeente Sittard-Geleen rustende verplichtingen welke voortvloeien uit de onder artikel 4, sub 1 bedoelde overeenkomsten. Hiervoor geldt de beperking dat hiervoor alleen gelden mogen worden ingezet welke zijn ingebracht in het Parkeerfonds op basis van artikel 4 sub 1.
2. Ten laste van het Parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan welke kunnen bijdragen aan het optimaliseren van de benutting van de openbare parkeercapaciteit. Hiervoor geldt de beperking dat hiervoor alleen gelden mogen worden ingezet welke zijn ingebracht in het Parkeerfonds op basis van artikel 4 sub 1.
3. Ten laste van het Parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan welke kunnen bijdragen aan het terugdringen van negatieve effecten als gevolg van de realisatie van grotere parkeercapaciteit dan vereist volgens de minimale norm. Hiervoor geldt de beperking dat hiervoor alleen gelden mogen worden ingezet welke zijn ingebracht in het Parkeerfonds op basis van artikel 4 sub 2.

Artikel 7. Administratieve bepalingen

1. Het team Vergunningen van de afdeling Dienstverlening van de gemeente Sittard-Geleen draagt zorg voor een zorgvuldig beheer van de in het Parkeerfonds gestorte gelden.
2. Het team Vergunningen houdt een overzicht bij van alle ontvangsten en uitgaven van het Parkeerfonds.
3. Elke uitgave van het overzicht bevat de mutaties die hebben plaatsgevonden sinds het opmaken en verstrekken van het voorgaande overzicht.
4. Verantwoording zal plaatsvinden via de reguliere P&C cyclus.

Artikel 8. Wijzigen of opheffen van het Parkeerfonds

1. Alleen de gemeenteraad kan besluiten tot het wijzigen of opheffen van het Parkeerfonds en de daarvan integraal deel uitmakende onderdelen.
2. De gemeenteraad kan slechts tot opheffing overgaan indien alle verplichtingen uit de gesloten overeenkomsten zijn nagekomen.
3. Indien artikel 8, lid 2 niet het geval is, vindt afwikkeling van de gelden plaats op voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders.
4. Indien na afwikkeling van de verplichtingen uit de gesloten overeenkomsten nog enig batig saldo mocht resteren, zal dit worden overgeboekt naar de algemene middelen van de gemeente Sittard-Geleen.

Artikel 9. Inwerkingtreding en citeertitel

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag van bekendmaking.
Deze verordening kan worden aangehaald als "Parkeerfondsverordening".

Behoort bij het besluit van de raad van Sittard-Geleen van 15 maart 2012, nr 21

De griffier,



Drs. J. Vis

De voorzitter,



Drs. G.J.M. Cox



4. Indien na afwikkeling van de verplichtingen uit de gesloten overeenkomsten nog enig batig saldo mocht resteren, zal dit worden overgeboekt naar de algemene middelen van de gemeente Sittard-Geleen.

Artikel 9. Inwerkingtreding en citeertitel

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag van bekendmaking.

Deze verordening kan worden aangehaald als “Parkeerfondsverordening”.



Bijlage 10:
Tarieven afkoopregelingen vergelijkbare gemeenten



Tarieven afkoopregelingen andere gemeenten

Verzameling voorhanden gegevens

<u>Valkenburg:</u>	Centrum:	20.000,- bij aanleggen door gemeente
		10.000,- bij gebruik restcapaciteit
	Buiten Centrum	1.750,- bij gebruik restcapaciteit
		3.500,- bij aanleg door gemeente

Venray:

Het in te vullen bedrag is afhankelijk van de ligging van het project. Hiervoor gelden de volgende gebieden en bedragen:

- a. centrumgebied € 10.000,-
- b. gebieden rondom het centrum € 5.000,-
- locaties in het overige gebieden € 2.500,-

Eindhoven:

Artikel 5. Hoogte bijdrage afkoopsommen niet op eigen terrein gerealiseerde voorzieningen aan het parkeerfonds:

- a Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een storting in het parkeerfonds (voorziening parkeren) verschuldigd is wordt bepaald door het aantal op eigen terrein gerealiseerde of nog te realiseren parkeerplaatsen in mindering te brengen op de volgens de geldende parkeernormen vastgestelde totale hoeveelheid voor het bouwplan te realiseren parkeerplaatsen (de parkeereis).
- b Voor de storting in het parkeerfonds kan alleen in bijzondere gevallen vrijstelling worden verleend door het College van Burgemeester en Wethouders.
- c In de onderstaande tabel zijn de tarieven voor de stortingen in het parkeerfonds opgenomen (prijsspeil **2008**).

	Gebruikersdeel	Bezoekersdeel
Centrum	€ 20.000,-	€ 10.000,-
Schilwijk	€ 15.000,-	€ 10.000,-
Rest	€ 10.000,-	€ 10.000,-

Kosten parkeerplaatsen

De hoogte van de afkoop som is gebaseerd op de feitelijke realisatiekosten van parkeerplaatsen.

Die hangen onder andere samen met het soort voorziening:

- Parkeerplaats op straat / maaiveld € 2.500,-- à € 3.000,--
- Parkeerplaats in gebouw met natuurlijke ventilatie € 20.000,-- à € 25.000,--
- Parkeerplaats in gebouw met mechanische ventilatie ca € 35.000,--

De hoogte van de afkoop som per stedelijkheidszone (centra, schil, rest bebouwde kom) hangt samen met het gemiddelde aandeel van de parkeerplaatsen per soort voorzieningen en de grondprijs: in het centrum dienen relatief veel parkeerplaatsen in parkeerkelders (gebouw met mechanische ventilatie) gerealiseerd te worden en is tevens de grondprijs hoger dan elders in de gemeente.

