

*Je kunt niet om
Zederik heen*



Nota Parkeerbeleid Gemeente Zederik

oktober 2014

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Aanleiding	3
Gehanteerde werkwijze	3
Leeswijzer	3
Hoofdstuk 1: Evaluatie huidig parkeerbeleid en parkeersituatie in Zederik	4
1.1 Vigerend parkeerbeleid	4
1.2 Beschrijving huidige werkwijze	4
1.3 Problemen bij huidige werkwijze	4
1.4 Hiaten in huidig beleid	4
1.5 Huidige parkeerproblematiek	5
Hoofdstuk 2: Kaderstelling nieuw beleid	6
2.1 Juridische kaders	6
2.2 Parkeerdiscussie tijdens werkraad	7
2.3 Parkeerdrukonderzoek	7
Hoofdstuk 3: Parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen	8
3.1 Parkeernormen	8
3.2 Parkeerbalans	8
Duurzame parkeerplaatsen	9
3.3 Functiewijziging/Uitbreiding	9
3.4 Afwijken op de parkeernormen	10
3.5 Toepassing parkeernorm op bedrijven en detailhandel	10
3.6 Parkeerfonds	11
Hoofdstuk 4: Aanpak bestaande parkeeroverlast	12
4.1 Beleidskeuze gemeente	12
4.2 Methode van aanpak	13
4.3 Parkeren grote voertuigen	13
4.4 Parkeren op het trottoir/in de berm	13
Hoofdstuk 5: Vervolgacties	14
Bijlage 1: Vlekkenkaarten parkeerdrukonderzoek	15
Bijlage 2: Parkeernormenschema	16
Bijlage 3: toelichting parkeernormenschema	17
Bijlage 4: Mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm	19
Bijlage 5: Invalshoeken aanpak parkeerproblematiek	21
Bijlage 6: Stappenplan aanpak parkeerproblematiek	22
Bijlage 7: Parkeerfonds	24
Parkeerfonds Gemeente Zederik	24

Inleiding

De gemeente Zederik is toe aan een vernieuwd parkeerbeleid. Het huidige parkeerbeleid moet aangepast worden aan de ontwikkelingen binnen de gemeente. In dit document wordt het huidige parkeerbeleid geëvalueerd. Daarnaast worden er kaders vastgesteld voor het nieuwe parkeerbeleid. Deze kaders worden, samen met de resultaten van de evaluatie gebruikt om een parkeerbeleid op te stellen voor zowel nieuwbouwlocaties (zowel inbreiding- als uitbreidingslocaties), verbouwplannen (al dan niet met een functiewijziging tot gevolg) en voor de aanpak van de bestaande parkeerproblematiek.

De centrale vraag in dit beleid is: Welke rol wil de gemeente hebben in de aanpak van parkeerproblemen? Met andere woorden: Wil de gemeente faciliterend optreden of meer sturend? Welke eigen verantwoordelijkheid hebben bedrijven en bewoners?

Aanleiding

De huidige parkeerbeleidsnotitie van de gemeente Zederik dateert uit 2006. Deze parkeerbeleidsnotitie heeft de kaders gesteld voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen voor nieuwbouwprojecten bij zowel inbreiding- als uitbreidingslocaties.

In de praktijk blijken de normen die gesteld zijn in 2006 niet altijd een uitkomst te bieden voor het vaststellen van het vereiste aantal parkeerplaatsen. Zo ontbreekt er onder andere een norm voor seniorenwoningen. Ook het instellen van een parkeerfonds is in het beleid nog niet opgenomen. Als laatste blijkt dat er niet altijd duidelijkheid is over de vaststelling van de parkeernormen bij een verbouwing van een pand, waarbij de functie verandert.

In het kader van het nieuw te vormen Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP) is het belangrijk dat er een duidelijk parkeerbeleid is vastgesteld voor de beoordeling van nieuwbouwlocaties en verbouwingslocaties.

Gehanteerde werkwijze

Bij het opstellen van dit plan zijn op hoofdlijnen de hieronder opgesomde activiteiten uitgevoerd.

- 1 Bestuderen vigerend parkeerbeleid: het beleid uit 2006 is bestudeerd in samenwerking met ambtenaren van verschillende disciplines. Op basis van deze informatie zijn hiaten in het huidige beleid vastgesteld;
- 2 Bestuderen literatuur: hierbij is onder andere bezien welke aspecten binnen het op te stellen parkeerbeleid geregeld moeten worden. Daarnaast zijn de parkeerbeleidsnotities van verschillende andere gemeenten bestudeerd;
- 3 Gemeentebreed parkeerdruk onderzoek;
- 4 Discussie met de gemeenteraad over kaders voor nieuw te vormen parkeerbeleid;
- 5 Beleid formuleren en bespreken: het beleid is vastgelegd in een concept parkeerbeleidnotitie en aanvullend besproken met ambtenaren die dagelijks te maken hebben met parkeervraagstukken.

Leeswijzer

- In hoofdstuk 1 wordt het huidige beleid en de huidige werkwijze op het gebied van verkeer geëvalueerd en wordt de parkeersituatie in Zederik beschreven.
- In hoofdstuk 2 vindt de kaderstelling voor het nieuwe beleid plaats.
- Hoofdstuk 3 beschrijft het nieuwe parkeerbeleid in relatie tot bouwprojecten
- Hoofdstuk 4 beschrijft het nieuwe beleid ten aanzien van bestaande parkeeroverlast
- In hoofdstuk 5 staan een aantal vervolgacties opgesomd.

Hoofdstuk 1: Evaluatie huidig parkeerbeleid en parkeersituatie in Zederik

1.1 Vigerend parkeerbeleid

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Zederik dateert uit 2006. Dit beleid biedt met name een handvat voor de berekening van de parkeernormen bij nieuwbouw. In het beleid wordt geen onderscheid gemaakt tussen inbreiding- en uitbreidingslocaties en worden geen verplichtingen gesteld aan het betrekken van de omgeving bij de ontwikkeling.

1.2 Beschrijving huidige werkwijze

In de huidige werkwijze worden bouwplannen altijd bekeken per locatie. Ontwikkelaars moeten de parkeerbehoefte van het gebouw of de gebouwen die zij willen bouwen voorzien op eigen terrein. Hierbij wordt weinig tot geen rekening gehouden met de directe omgeving van de ontwikkeling.

1.3 Problemen bij huidige werkwijze

Bij de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor een nieuwe ontwikkeling wordt onvoldoende rekening gehouden met de omgeving. Omdat bij de beoordeling van bouwplannen alleen wordt gekeken naar het plan zelf komt het voor dat een tekort (of soms juist een overschot) aan parkeerplaatsen niet wordt meegenomen in de berekening van het te realiseren aantal parkeerplaatsen.

In voorkomende gevallen betekent dit dat de parkeerdruk in een straat of wijk toeneemt door de ontwikkeling, of dat er onnodig veel parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd, terwijl dit feitelijk niet nodig is.

1.4 Hiaten in huidig beleid

In de praktijk blijken de normen die gesteld zijn in 2006 niet altijd een uitkomst te bieden voor het vaststellen van het vereiste aantal parkeerplaatsen. Het huidige parkeerbeleid blijkt de volgende hiaten te bevatten:

Beperkte scope

Bij berekening van parkeernormen voor projecten wordt enkel gekeken naar de eigen parkeerbehoefte, en in hoeverre deze op eigen terrein kon worden toegepast. Enkel op het moment dat het niet mogelijk blijkt om het parkeren op eigen terrein op te lossen wordt gekeken naar de omgeving van de ontwikkeling. Gevolg hiervan was dat er soms onnodig veel en soms te weinig parkeerplaatsen werden aangelegd.

Nadeel van het teveel of te weinig aanleggen van parkeerplaatsen verschilt van een verstening van de openbare ruimte, leegstand van parkeerterreinen tot het verhogen van de parkeerdruk in de omgeving.

Gemiste kansen

Doordat de parkeerdruk in de omgeving van een ontwikkeling niet altijd voldoende in ogenschouw wordt genomen mist de gemeente ook kansen om ontwikkelingen te gebruiken als mogelijkheid om parkeerplaatsen aan te leggen in wijken met een problematische parkeerdruk.

Seniorenwoningen

Tijdens het project “Open Vensters” in Ameide bleek dat er geen passende norm was voor woningen voor senioren.

Functiewijzigingen

In voorkomende gevallen in Zederik worden panden verbouwd. Soms resulteert dit in een functiewijziging (bijvoorbeeld: een woonhuis wordt verbouwd naar winkelruimte). Als gevolg hiervan ontstaat een andere parkeerbehoefte. Omdat niet voor alle panden duidelijk is wat de parkeerbelasting is van de huidige functie kan het voor de gemeente moeilijk zijn om te bepalen of en zo ja, hoeveel extra parkeerplaatsen er voor de nieuwe functie moeten worden aangelegd.

Beperkingen door parkeren op eigen terrein

In voorkomende gevallen is de huidige parkeernota niet toereikend om een kloppende parkeerbalans op te stellen voor bepaalde ontwikkelingen op eigen terrein.

Tijdens het project “Quickstaarte” in Ameide en bij de ontwikkeling van diverse plannen in de Tolstraat in Meerkerk is bijvoorbeeld gebleken dat het voor ontwikkelaars soms niet mogelijk is om op eigen terrein in de parkeerbehoefte te voorzien. Aangezien er in de openbare ruimte ook geen parkeerruimte beschikbaar was werden de ontwikkelingen bemoeilijkt, terwijl de ontwikkelingen in principe wel gewenst waren.

1.5 Huidige parkeerproblematiek

In de gemeente Zederik is het parkeren niet voldoende gereguleerd. Parkeren is gratis ongeacht de parkeerduur en het autobezit. In steeds meer woonwijken is de parkeerdruk inmiddels een probleem. Enerzijds ligt de oorzaak in het toegenomen autobezit (en dat zal de komende decennia nog stijgen) en anderzijds in de specifieke kenmerken van de oudere wijken met nauwe straten en weinig openbare parkeerplaatsen. Een hoge parkeerdruk heeft negatieve effecten op de leefbaarheid in de woonwijken:

- Rommelig straatbeeld, vaak ten koste van het historische stadsbeeld en van de overzichtelijkheid van kruispunten.
- Foutparkeren, waardoor een slechte toegankelijkheid ontstaat van straten en stoepen, onder andere voor gehandicapten en hulpdiensten.
- Zoekverkeer. Dit is verkeer wat rond rijdt op zoek naar een parkeerplek.
- Parkeerruimte gaat ten koste van groen- en speelvoorzieningen.

Daarbij leeft bij bewoners de sterke wens om de auto('s) zo dicht mogelijk bij de woning te kunnen parkeren. Hierdoor ontstaan soms burenruzies over de "verdeling" van de parkeerruimte in de openbare ruimte. Naast bovengenoemde overlast zijn er ook specifieke klachten bekend over het parkeren van (bedrijfs)busjes binnen de bebouwde kom en het parkeren van auto's op trottoirs en in de berm.

Hoofdstuk 2: Kaderstelling nieuw beleid

Bij het opstellen van een nieuw parkeerbeleid zijn er altijd kaders waar rekening mee moet worden gehouden. Er zijn juridische en wettelijke kaders, maar ook gemeentelijke kaders die de gemeenteraad heeft bepaald.

2.1 Juridische kaders

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

- Bestemmingsplan;
- Bouwverordening (omgevingsvergunning);
- Nota parkeerbeleid (na vaststelling raad).

Bestemmingsplannen

Indien er in het bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, gelden de wettelijke parkeernormen uit het bestemmingsplan. Indien in een bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, is de bouwverordening van toepassing. Omdat er in nieuwe bestemmingsplannen in Zederik geen parkeernormen meer worden genoemd wordt automatisch teruggevallen op de bouwverordening.

In 2013 zal er een actualisatie plaatsvinden van het bestemmingsplan 'Buitengebied' en het bestemmingsplan 'Kernen' waarbij deze bestemmingsplannen opnieuw zullen worden vastgesteld. In de bestemmingsplannen zijn geen aparte parkeernormen meer genoemd. Wel wordt verwezen naar het op dat moment vigerende parkeerbeleid, met de daarin voorgeschreven parkeernormen.

Bouwverordening

Volgens de bouwverordening moeten er bij bouwplannen 'voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden'. Omdat de uitdrukking 'voldoende' parkeerplaatsen in de verordening niet getalsmatig gedefinieerd is, wordt dit in de gemeentelijke parkeernotitie nader uitgewerkt. Indien de gemeente niet beschikt over een parkeernotitie wordt het gebruik van de algemene parkeerkencijfers van het CROW als algemeen geaccepteerd beschouwd.

Toetsing aan de bouwverordening vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunning. Omdat de gemeente Zederik over een parkeerbeleidsnotitie beschikt verwijst de bouwverordening automatisch naar de nota parkeerbeleid. Nieuw vastgesteld parkeerbeleid vervangt automatisch het oude parkeerbeleid.

Woonvisie/projectenkaart

De huidige woonvisie dateert uit 2007. Deze woonvisie is achterhaald en is daarmee niet bruikbaar om de ontwikkelingen in de gemeente voor de komende jaren te duiden. Er wordt daarom gewerkt met de doelstelling van het college van Burgemeester & Wethouders om 70 woningen op jaarbasis te realiseren.

2.2 Parkeerdiscussie tijdens werkraad

Op 21 september 2011 is er tijdens een werkbijeenkomst van de gemeenteraad een discussie georganiseerd over het parkeerbeleid. Aan de hand van een aantal stellingen heeft de gemeenteraad haar visie op het nieuw te vormen parkeerbeleid gegeven. Aan de hand van de discussie zijn een aantal kaders geformuleerd die moeten terugkomen in het nieuwe parkeerbeleid.

Deze kaders zijn:

1. Bedrijven vergen maatwerk bij de berekening van de vereiste parkeerplaatsen.
2. De huidige normen voor woningbouw zijn goed.
3. Eventueel kan bij woningbouw rekening worden gehouden met capaciteit op afstand.
Toevoeging tijdens deze bijeenkomst: Deze parkeerplaatsen moeten door ontwikkelaar worden aangelegd.
4. De gemeente bepaalt de parkeernormen en de eventuele afwijking hiervan.
5. Nieuw beleid moet rekening houden met toepassing van normen op bestaande situaties. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen nieuwbouw, bestaande bouw, vernieuwbouw, etc.
6. Inzetten op optimaliseren van de parkeervoorziening op locatie.
7. Parkeerproblemen bij voorkeur oplossen binnen de buurt. Verantwoordelijkheid ligt bij de bewoners. Eventueel kan de gemeente het gewenste gedrag stimuleren. In laatste instantie kan de gemeente ingrijpen.
8. Wanneer de openbare veiligheid in het geding is moet de gemeente direct optreden.
9. Het oprichten van een parkeerfonds is een optie als 'boter bij de vis'.

2.3 Parkeerdrukonderzoek

In 2011 is een gemeentebreed parkeerdrukonderzoek gehouden. Hierbij is de parkeercapaciteit in de diverse kernen geïnventariseerd en is het gebruik hiervan op zondagavond/maandagochtend vroeg gemeten. Zondagavond/maandagmorgen vroeg zijn representatieve momenten om te meten hoeveel er door bewoners geparkeerd wordt.

Uit dit onderzoek is gebleken dat er in een aantal straten een ernstig verhoogde parkeerdruk is. Wanneer de vraag naar parkeerruimte (het autobezit in een straat) groot is en het aanbod (het aantal beschikbare parkeerplaatsen) beperkt is ontstaat een hogere parkeerdruk. Het aanbod van parkeerplaatsen komt onder druk te staan. Het moment waarop de vraag het aanbod overstijgt ontstaat vaak gevaar en overlast door foutparkeerders.

Aan de hand van de genoemde meting zijn voor alle kernen vlekkenkaarten gemaakt waarop gemakkelijk te zien is hoe hoog de parkeerdruk in bepaalde straten is. Deze vlekkenkaarten zijn bijgevoegd als bijlage 1 van deze nota.

Hoofdstuk 3: Parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen

In dit hoofdstuk wordt het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente Zederik ten aanzien van (ver)nieuwbouw en ten aanzien van een functiewijziging van een bestand gebouw beschreven.

Om te voorkomen dat er te veel of te weinig parkeerplaatsen bij een ontwikkeling worden aangelegd hanteert de gemeente Zederik parkeernormen. Deze normen maken het mogelijk om per ontwikkeling te kunnen berekenen hoeveel parkeerplaatsen er moeten worden aangelegd.

In paragraaf 3.1 wordt beschreven hoe de parkeernormen voor de gemeente Zederik zijn opgebouwd.

In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op de toepassing van deze normen in de praktijk.

Paragraaf 3.3 beschrijft de methode om de normen toe te passen bij functiewijziging van een gebouw.

Paragraaf 3.4 gaat in op mogelijkheden voor het college van Burgemeester & Wethouders om onderbouwd af te kunnen wijken van de parkeernormen die aan ontwikkelingen worden gesteld.

Paragraaf 3.5 beschrijft de toepassing van de parkeernormen op de verschillende soorten bedrijven.

3.1 Parkeernormen

Voor nieuwbouwlocaties moeten ontwikkelaars altijd voldoen aan de door de gemeente gestelde parkeernormen. Deze normen geven aan hoeveel parkeerplaatsen er per voorziening nodig zijn om in de parkeerbehoefte van de voorziening te kunnen voorzien.

De gemeente berekent deze normen aan de hand van een normenschema. Eventuele aftrek van de benodigde parkeerplaatsen kan plaats vinden aan de hand van aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik (paragraaf 3.4).

Op basis van de CROW-publicatie 182 “Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering” is voor de gemeente Zederik een normenschema voor uiteenlopende voorzieningen opgesteld.

Deze cijfers worden landelijk gezien als betrouwbare kencijfers en vormen ook het referentiekader bij juridische vraagstukken in Nederland. Indien de parkeerkencijfers in de toekomst worden aangepast dan zal ook de gemeente Zederik uitgaan van de nieuwe kencijfers. Op dat moment moet ook worden gezien of de beleidsnota parkeerbeleid moet worden aangepast.

Voor de volgende voorzieningen zijn normen opgenomen in het normenschema:

- Woningen (bewoners en bezoekers)
- Winkels (personeel en bezoekers)
- Bedrijven (personeel en bezoekers)
- Horeca (personeel en bezoekers)
- Onderwijs (personeel en ouders)
- Overige voorzieningen (sociaal, sport, medisch)

Omdat elke voorziening een ander gebruik kent, is er voor elke voorziening een eigen norm vastgesteld. De normen zijn in sommige gevallen per voorziening onderverdeeld om een meer locatiespecifieke parkeerberekening te kunnen maken.

De parkeernormen zijn onderverdeeld naar bezoekers en bewoners / personeel.

In bijlage 2 wordt uitgebreid ingegaan op de totstandkoming van het normenschema van de gemeente Zederik.

Voor vernieuwbouwlocaties (renovatie projecten) zal er geen nieuwe parkeernormberekening worden gemaakt. Dit zolang het gebouw niet van functie verandert en er geen extra vloeroppervlakte wordt toegevoegd.

3.2 Parkeerbalans

Een parkeerbalans geeft de balans weer tussen de vraag naar parkeergelegenheid (de hoeveelheid auto's die men wil parkeren) en het aanbod van parkeergelegenheid (het aantal parkeerplaatsen in de omgeving). Indien er voldoende parkeerplaatsen zijn om aan de vraag naar parkeerplaatsen te voldoen wordt gesproken van een gezonde parkeerbalans. In woonwijken zijn er in de meest wenselijke situatie naast de parkeerplaatsen voor bewoners zo'n 20% extra parkeerplaatsen vrij voor parkeren door bezoekers.

In de praktijk is het belangrijk dat ook de directe omgeving van een ontwikkeling in ogenschouw wordt genomen bij het bepalen van de uiteindelijke parkeerbehoefte voor een ontwikkeling. Het kan voor komen dat er in de omgeving een tekort aan parkeerplaatsen is, waardoor er een kans bestaat dat de parkeerdruk van de omliggende straten wordt afgewenteld op de nieuwe ontwikkeling. Hierdoor is de kans op parkeeroverlast groter.

Het kan ook voor komen dat er in de directe omgeving een overschot aan parkeerplaatsen is. De gemeente kan in die gevallen toestemming geven om deze capaciteit te betrekken bij de berekening van de parkeervoorziening. Dit besluit wordt per zaak apart beoordeeld door het college van Burgemeester & Wethouders.

Toetsing parkeerdruk

De parkeerdruk in bestaande gebieden kan getoetst worden door het houden van parkeertellingen. Het tijdstip en de frequentie van deze tellingen hangt af van het soort ontwikkeling. Bij winkels met een relatief korte parkeerdruk moet bijvoorbeeld vaker geteld worden dan bij woningen waar auto's vaak langere tijd geparkeerd staan. Door de parkeerdruk in beeld te brengen middels tellingen kan met zekerheid worden vastgesteld of er in het omringende gebied een tekort of een overschot aan parkeerruimte is.

Een dergelijke parkeertelling is niet altijd noodzakelijk als de gemeente er zeker van is dat er geen problemen zijn met parkeren in de directe omgeving. Om te bepalen of een parkeertelling nodig is maakt de gemeente gebruik van de parkeerdruk meting die in 2011 is gehouden. Hierbij is de parkeerdruk in alle straten in de Zederikse kernen op zondagavond gemeten. De resultaten van deze meting zijn bijgevoegd in bijlage 1. Deze metingen zullen elke twee jaar herhaald worden.

Indien uit de meting is gebleken dat er in een woonwijk een lage parkeerdruk is (<80%) dan is een nadere telling niet noodzakelijk. De gemeente kan bij twijfel altijd een locatiespecifieke telling houden. Indien is gebleken dat de parkeerdruk ligt tussen de 80% en 90% dan bepaalt de gemeente of een nadere meting noodzakelijk is. Bij een geconstateerde parkeerdruk hoger dan 90% moet er altijd een meting gehouden worden.

Duurzame parkeerplaatsen

Als is gebleken dat er in de openbare ruimte parkeerruimte over is kunnen deze parkeerplaatsen worden gebruikt om te voorzien in de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling. Hierbij moet er wel zekerheid zijn van de duurzame beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen. Ook moet worden gekeken of er in de nabije omgeving van de ontwikkeling nog andere ontwikkelingen spelen die in de nabije toekomst wellicht ook gebruik zouden kunnen maken van deze parkeerruimte. In dat laatste geval bepaalt het college van Burgemeester & Wethouders hoeveel parkeerplaatsen er voor elke voorziening beschikbaar zijn.

3.3 Functiewijziging/Uitbreiding

Functiewijziging

Wanneer een gebouw van functie wijzigt kan de parkeerbehoefte toe- of afnemen. In het geval dat de parkeerbehoefte afneemt hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden aangelegd. In het geval dat de parkeerbehoefte toe zal nemen zijn extra parkeerplaatsen nodig.

Indien "de oude functie" ook een beslag legde op de openbare ruimte (het had bijvoorbeeld geen eigen parkeerplaats(en)) moet eerst worden vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte de oude functie gebruikte. Deze parkeerbehoefte kan dan worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie. Immers, de parkeerplaatsen die gebruikt werden door de oude functie worden (tijdelijk) niet meer gebruikt.

De berekening van het parkeergebruik van de oude functie is een taak voor de gemeente. Daartoe zal een inschatting worden gemaakt van het aantal vrijgevallen parkeerplaatsen. Het college van Burgemeester & Wethouders moet uiteindelijk vaststellen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte eventueel beschikbaar kunnen worden gesteld aan de nieuwe functie.

Een parkeerbalans kan helpen om aan te tonen dat de extra parkeerbehoefte in het openbare gebied kan worden opgevangen.

Uitbreiding/herbouw

Zolang een gebouw bij herbouw dezelfde functie en omvang behoudt is er geen nieuwe berekening van de parkeerbehoefte noodzakelijk (zie ook paragraaf 3.1). Op het moment dat een pand wordt vergroot of van functie verandert is er wel een nieuwe berekening nodig van de parkeerbehoefte. Hierbij wordt rekening gehouden met het wegvallen van de parkeerbehoefte van de 'oude' functie.

Deze 'oude' parkeerbehoefte kan van de 'nieuwe' parkeerbehoefte worden afgetrokken. Dit kan door het oude vloeroppervlak af te trekken van de nieuwbouw. Bij een functiewijziging kan dit door de parkeerbehoefte van de

oude functie te berekenen en deze af te trekken van de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie. Deze werkwijze is ook beschreven in paragraaf 3.2 (Parkeerbalans). Een en ander is conform de geldende jurisprudentie.

3.4 Afwijken op de parkeernormen

Het is voor een ontwikkeling, onder voorwaarden, mogelijk om minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Dit kan bijvoorbeeld op basis van een menging van functies (dubbelgebruik) of door de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein. In bijlage 4 staan hiervoor verschillende mogelijkheden opgesomd. De uiteindelijke vaststelling van het aantal vereiste parkeerplaatsen blijft de taak van de gemeente. Afwijking van de normen is dus geen recht maar een mogelijkheid voor de gemeente om af te wijken van de parkeernormen. De gemeente doet dit met het oog op het efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

Indien het college van Burgemeester & Wethouders een afwijking van de parkeernormen verantwoord acht, zal het college een voorstel voor een planspecifieke parkeerbehoefte ter consultatie aan de gemeenteraad voorleggen.

3.5 Toepassing parkeernorm op bedrijven en detailhandel

Zederik kent een grote diversiteit aan bedrijven. De toepassing van de gemeentelijke parkeernormen is niet zo eenvoudig als bij de bouw van woningen, waarbij de verkoopprijs een duidelijke richtlijn geeft over de te hanteren parkeernormen.

Bij bedrijven is daarom onderscheid gemaakt in het soort bedrijf. Allereerst is er onderscheid gemaakt tussen bedrijven, kantoren en detailhandel.

Detailhandel

Voor detailhandel zijn twee normen vastgesteld van 4,5 parkeerplaats per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (BVO¹) bij reguliere detailhandel en 8,5 parkeerplaats per 100 vierkante meter bruto oppervlak bij grootschalige detailhandel². Deze norm is niet variabel omdat de toetsing van de parkeernorm alleen kan plaatsvinden bij vaststelling van het bestemmingsplan.

Op het moment dan een pand verkocht wordt, zonder dat de functie van het pand verandert, kan de gemeente geen aanvullende eisen stellen aan de parkeervoorziening bij het pand.

Voorbeeld: Als de gemeente in het verleden een lagere norm heeft vastgesteld voor een winkelpand omdat de winkelier een aantoonbaar kleine klantenkring had, kan dit problemen opleveren zodra de bedrijfseigenaar het pand verkoopt aan een bedrijf dat veel klanten ontvangt (en dus meer parkeerplaatsen nodig heeft). Op dat moment kan de gemeente geen eisen stellen aan het verhogen van de parkeervoorziening. Hierdoor kunnen problemen ontstaan. Uit voorzorg stelt de gemeente daarom altijd dezelfde eis aan de parkeervoorziening bij detailhandel.

Bedrijven

Voor bedrijven en kantoren zijn meer bedrijfsspecifieke normen gesteld. Dit omdat sommige bedrijven bijvoorbeeld meer werknemers hebben en bezoekers ontvangen dan anderen. Dit heeft met name te maken met de bedrijfssector waarin het bedrijf opereert. In voorkomende gevallen is het niet duidelijk in welke categorie een bedrijf valt, en welke normen er voor dit bedrijf van toepassing moeten zijn. Zo is de uitdrukking 'bezoekersintensief' niet nader gespecificeerd.

Indien niet direct duidelijk is in welke categorie een bedrijf valt dan stelt het college van Burgemeester & Wethouders bij collegebesluit een bedrijfsspecifieke parkeernorm vast.

In voorkomende gevallen bestaat een bedrijf uit twee duidelijk verschillende functies binnen hetzelfde gebouw. Bijvoorbeeld: de volledige salarisadministratie van een groot bedrijf met meerdere vestigingen is gevestigd in hetzelfde pand als een showroom van hetzelfde bedrijf. De huidige parkeernorm kan slechts één functie aan een pand toekennen.

In het nieuwe parkeerbeleid mag voor een bedrijf met meerdere duidelijk te onderscheiden functies in hetzelfde pand een bedrijfsspecifieke parkeernorm worden vastgesteld.

De vaststelling van deze norm vindt plaats bij besluit van het College van Burgemeester & Wethouders.

¹ De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimte omhullen. Parkeren valt hier niet onder.

² Het onder de voorziening 'grootschalige detailhandel' genoemde parkeerkencijfer is van toepassing op grote publiekstrekker met een regionale of zelfs bovenregionale functie, zoals bijvoorbeeld een IKEA, een 'outlet centrum' of de nieuwe Intratuinformule. Kleinschalige detailhandel kenmerkt zich door een lokale functie of mogelijk een beperkte regionale functie, afhankelijk van eventuele concurrentie in de omgeving.

3.6 Parkeerfonds

De gemeente Zederik beschikt over een parkeerfonds. Het college van Burgemeester & Wethouders kan dit parkeerfonds gebruiken om een ontwikkelaar de mogelijkheid te bieden om een tekort aan parkeerplaats(en) af te kopen.

Dit kan enkel als het college daartoe aanleiding en mogelijkheden ziet. De ontwikkelaar is en blijft verantwoordelijk voor de aanleg van de benodigde parkeerplaatsen.

Als er in de omgeving van een ontwikkeling meer mogelijkheden zijn voor de gemeente om parkeerplaatsen aan te leggen of beschikbaar te stellen, kan de gemeente een aanbod doen om een x aantal plaatsen af te kopen. De gemeente neemt daarmee een inspanningsverplichting op zich om deze parkeerplaatsen dan ook aan te leggen of beschikbaar te hebben.

Een parkeerfonds mag alleen gebruikt worden voor de aanleg van parkeerplaatsen ter compensatie van de tekortkomende parkeerplaatsen bij een ontwikkeling.

De inhoud van het parkeerfonds en de rechten en plichten die hieraan verbonden zijn worden toegelicht in bijlage 7.

Hoofdstuk 4: Aanpak bestaande parkeeroverlast

Zoals reeds beschreven in paragraaf 1.5 ligt de oorzaak van de bestaande parkeerproblematiek voornamelijk bij het toegenomen autobezit, waardoor er steeds meer beslag wordt gelegd op de openbare ruimte voor het parkeren van auto's. De gemeente kan hier op verschillende manieren mee omgaan. Van reactief tot proactief en van faciliteren tot reguleren.

Beleidsmatig zijn er de volgende invalshoeken te onderscheiden:

1. Parkeeraanbod alleen uitbreiden op verzoek en kosten van de bewoners/bedrijven.
2. Parkeeraanbod uitbreiden als gemeentelijke verantwoordelijkheid met als doel: te voorzien in een basisaanbod van parkeervoorzieningen.
3. Parkeeraanbod uitbreiden met als doel: te voorzien in de parkeerbehoefte die uitstijgt boven het basisaanbod.

Voor een uitgebreide beschrijving van de bovenstaande invalshoeken zie bijlage 5.

4.1 Beleidskeuze gemeente

De gemeente beseft dat bepaalde wijken zijn aangelegd in een periode waarin het bezit van een auto nog geen algemeen goed was. In deze wijken wil de gemeente, gezien het belang van een goede bereikbaarheid voor de leefbaarheid, veiligheid en de economische ontwikkeling van de gemeente een bepaald basisniveau aan parkeergelegenheid faciliteren.

De gemeente Zederik kiest voor invalshoek 2. De gemeente is van mening dat bewoners er bewust van moeten worden dat het bezit van een auto gevolgen heeft voor de openbare ruimte. Het eventuele ongemak van een extra loopafstand naar een parkeerplaats is een logisch gevolg van een toenemend autobezit, een ontwikkeling waarvoor de gemeente niet verantwoordelijk is.

Minimale parkeervoorziening

De minimale parkeervoorziening is vastgesteld op 1,0 parkeerplaats per woning binnen een loopafstand van 100 meter. De parkeerplaatsen op eigen terrein worden meegeteld als volledige parkeerplaats, met uitzondering van garages. Van garages is algemeen bekend dat deze veelal voor andere doeleinden worden gebruikt dan het parkeren van auto's.

De gemeente is van mening dat elke eerste auto gestald moet kunnen worden binnen een loopafstand van 100 meter. Voor een eventuele tweede auto is een langere loopafstand acceptabel. Door de parkeerplaatsen op eigen terrein ook mee te tellen in de berekening van de parkeergelegenheid voor de straat hoopt de gemeente het gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren.

Evenredig gebruik openbare parkeervoorziening

De "verdeling" van deze parkeerplaatsen wordt in eerste instantie over gelaten aan de bewoners zelf. De gemeente verwacht dat bewoners met elkaar in overleg treden over het gebruik van de parkeerplaatsen en dat er sociale controle zal plaats vinden op het eventuele onevenredige gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. Van bewoners wordt verwacht dat zij ook de eigen verantwoordelijkheid nemen door op grotere afstand te parkeren wanneer zij meerdere auto's bezitten.

Indien blijkt dat de verdeling van de parkeerplaatsen niet in samenspraak kan plaats vinden met de burens kan de gemeente ingrijpen om het gebruik te reguleren.

Hierbij kan gedacht worden aan het invoeren van parkeervergunningen of betaald parkeren.

4.2 Methode van aanpak

Bij de aanpak van de bestaande parkeerproblematiek zal de parkeerdruk in de verschillende straten leidend zijn bij de aanpak van overlast. Omdat dit beleid echter is gericht op de lange termijn (uitvoering vergt meerdere jaren) zal er op de korte termijn worden gekeken naar de bereikbaarheid van verschillende wijken voor hulpdiensten. Dit is ook als kader genoemd door de gemeenteraad die groot belang hecht aan de bereikbaarheid van de gemeente voor hulpdiensten.

Als de gemeente overgaat tot de aanpak van problemen zal een stappenplan worden doorlopen. Dit stappenplan is terug te vinden in bijlage 6.

4.3 Parkeren grote voertuigen

Een specifiek aandachtspunt in woonwijken is de toename van het parkeren van (bedrijfs)busjes. Vooral in smalle straten met een smal trottoir wordt in het weekend licht en zicht uit de woningen ontnomen.

In de aanpak van deze overlast is de Algemene Plaatselijke Verordening leidend. Voertuigen die niet groter zijn dan de omschreven maximale maten mogen in woonwijken worden geparkeerd. De grotere voertuigen mogen alleen op eigen terrein of op de daarvoor bestemde plaatsen worden geparkeerd. Bij overtreding van deze regelgeving moet er handhavend worden optreden. De 'Nota integrale handhaving' van de gemeente Zederik beschrijft het gemeentelijke beleid op het gebied van handhaving. Het handhaven van de APV maakt hier onderdeel van uit.

4.4 Parkeren op het trottoir/in de berm

Het (gedeeltelijk) parkeren van voertuigen op het trottoir of in de berm komt in de gemeente Zederik veelvuldig voor. Vaak ligt de oorzaak in een verhoogde parkeerdruk in combinatie met een smal wegprofiel. Om de auto te kunnen parkeren, en toch enige ruimte te laten voor het passeren van het overige verkeer kiest men ervoor om (gedeeltelijk) op het trottoir of in de berm te parkeren.

De gemeente Zederik is van mening dat dit ongewenst is en handhaving noodzakelijk is. De prioriteit moet hierbij liggen bij situaties waarbij het geparkeerde voertuig een belemmering oplevert voor de doorgang van het overige verkeer en/of een verkeersonveilige situatie creëert. De handhaving van deze vorm van foutparkeren is ook onderdeel van de 'Nota integrale handhaving'.

Hoofdstuk 5: Vervolgacties

Aan de hand van het hierboven geformuleerde parkeerbeleid zijn de volgende vervolgacties opgesteld:

1. In overleg met de verschillende hulpdiensten zullen de straten die onvoldoende bereikbaar zijn voor de hulpdiensten in kaart worden gebracht. Vervolgens zal een actieplan worden opgesteld over de beste manier (om) hiermee om te gaan.
2. Aan de hand van de resultaten van de parkeerdrukonderzoek van 2011 zullen de wijken met een hogere parkeerdruk nader worden onderzocht volgens het stappenplan uit bijlage 6.
3. De parkeernormen moeten bij een eventuele actualisering van de kencijfers van het CROW worden herzien.
4. Een parkeerdrukonderzoek voor alle straten moet elke vier jaar worden gehouden. De laatste meting dateert uit 2011.
5. Voor de verschillende scholen in Zederik moet een parkeerbalans worden opgesteld. Hieruit kan worden opgemaakt of er voldoende parkeerplaatsen bij de scholen aanwezig zijn.
6. In de nabije toekomst wordt overwogen of een parkeerfonds zal worden opgericht. Hierbij moet een beleidsdocument worden geschreven.
7. Dit parkeerbeleid zal over vier jaar worden geëvalueerd (2016). In 2014 zal er een tussentijdse evaluatie plaatsvinden door het college van Burgemeester en Wethouders
8. Communicatie: In samenwerking met het team communicatie zal het nieuw vastgestelde parkeerbeleid goed gecommuniceerd moeten worden met bewoners en bedrijven in Zederik. Hierbij zal een inspraakronde worden georganiseerd waarin de bewoners en bedrijven in Zederik op het concept van dit parkeerbeleid kunnen reageren. Nadat het stuk (eventueel aangepast naar aanleiding van de inspraakronde) in de gemeenteraad is vastgesteld kunnen bewoners en bedrijven ook daarna nog bezwaar maken tegen het vast stellen van dit parkeerbeleid.

Bijlage 1: Vlekkenkaarten parkeerdrukonderzoek

Bijlage 2: Parkeernormenschema

Functie-groep:	Functie***:	Type:	Locatie:				Per eenheid:	Aandeel bezoekers:	Opmerking:
			rest bebouwde kom						
			parkeernorm	berkeningsaantal e.t.	waaraan aan te leggen op o.t.	aandeel bezoekers			
Woningen									
woning	Woning Duur	Geen oprit, wel garage (bij woning)	2,2	0,4	1,8	0,3	woning	0,3 pp/woning	
		Geen oprit, wel garagebox (niet bij woning)	2,2	0,5	1,7	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Duur	Enkele oprit	2,2	0,8	1,4	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Duur	Enkele oprit + garage	2,2	1,0	1,2	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Duur	Lange oprit / Carport	2,2	1,0	1,2	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Duur	Lange oprit + garage	2,2	1,3	0,9	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Duur	Dubbele oprit	2,2	1,7	0,5	0,3	woning	0,3 pp/woning	
		Dubbele oprit + garage	2,2	1,8	0,4	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Duur	Parkeerplaats in stallingsgarage	2,2	1,0	1,2	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Midden	Geen oprit, wel garage (bij woning)	1,9	0,4	1,5	0,3	woning	0,3 pp/woning	
		Geen oprit, wel garagebox (niet bij woning)	1,9	0,5	1,4	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Midden	Enkele oprit	1,9	0,8	1,1	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Midden	Enkele oprit + garage	1,9	1,0	0,9	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Midden	Lange oprit / Carport	1,9	1,0	0,9	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Midden	Lange oprit + garage	1,9	1,3	0,6	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Midden	Dubbele oprit	1,9	1,7	0,2	0,3	woning	0,3 pp/woning	
		Dubbele oprit + garage	1,9	1,8	0,1	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Midden	Parkeerplaats in stallingsgarage	1,9	1,0	0,9	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Goedkoop	Geen oprit, wel garage (bij woning)	1,7	0,4	1,3	0,3	woning	0,3 pp/woning	
		Geen oprit, wel garagebox (niet bij woning)	1,7	0,5	1,2	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Goedkoop	Enkele oprit	1,7	0,8	0,9	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Goedkoop	Enkele oprit + garage	1,7	1,0	0,7	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Goedkoop	Lange oprit / Carport	1,7	1,0	0,7	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Goedkoop	Lange oprit + garage	1,7	1,3	0,4	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Goedkoop	Dubbele oprit	1,7	1,7	0,0	0,3	woning	0,3 pp/woning	
		Dubbele oprit + garage	1,7	1,8	-0,1	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Woning Goedkoop	Parkeerplaats in stallingsgarage	1,7	1,0	0,7	0,3	woning	0,3 pp/woning	
woning	Serviceflat / Aanleunwoning		0,6			0,3	woning	0,3 pp/woning	zelfstandige woonruimte met beperkte zorgvoorziening
woning	Kamer verhuur		0,6			0,2	kamer	0,2 pp/woning	
Voorzieningen									
voorziening	café / bar / discotheek / cafetaria		8,0			7,2	100 m2 bvo	90%	
voorziening	restaurant		16,0			12,8	100 m2 bvo	80%	
voorziening	museum / bibliotheek		1,1			1,0	100 m2 bvo	95%	
	bioscoop / theater / schouwburg		0,4			0,4	zitplaats	100%	
									Gymzalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag.
voorziening	sporthal (binnen)		3,0			2,9	100 m2 bvo	95%	Bij sporthal met wedstrijdfunctie: +0,1/0,2 pp per bezoekplaats.
							ha. netto		
voorziening	sportveld (buiten)		27,0			25,7	terrein	95%	
voorziening	dansstudio / sportschool		5,0			4,8	100 m2 bvo	95%	
voorziening	squashbanen		1,5			1,4	baan	90%	
voorziening	tennisbanen		3,0			2,7	baan	90%	
voorziening	golfbaan		8,0			7,6	hole	95%	
voorziening	bowlingbaan / biljartzaal		2,5			2,4	baan / tafel	95%	
voorziening	stadion		0,2			0,2	zitplaats	99%	
voorziening	evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw		8,0			7,9	100 m2 bvo	99%	
							100 m2 opp.		
voorziening	zwembad		12,0			10,8	bassin	90%	
							ha. netto		
voorziening	themapark / pretpark		12,0			11,9	terrein	99%	
voorziening	overdekte speeltuin / hal		12,0			10,8	100 m2 bvo	90%	
voorziening	manege		0,5			0,5	box	90%	
voorziening	cultureel centrum / wijkgebouw		4,0			3,6	100 m2 bvo	90%	
voorziening	ziekenhuis		1,7			1,7	bed	100%	bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren.
voorziening	verpleeg- / verzorgingstehuis		0,7			0,4	wooneenheid	60%	
	arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut		2,0			1,3	behandel-kamer	65%	Bij minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk.
									Exclusief Kiss & Ride*.
voorziening	creche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf		0,8			0,8	arbeidsplaats	0%	Arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers.
voorziening	hotel		1,5			1,5	kamer	100%	
voorziening	volkstuin		0,3			0,3	perceel	100%	
voorziening	religiegebouw		0,2			0,2	zitplaats	100%	
							gelijktijdige begravenis / crematie		
voorziening	begraafplaats / crematorium		30,0			30,0		100%	
Onderwijs									
onderwijs	WO / HBO -dag		20,0			20,0	collegezaal	100%	Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen. Collegezaal = ca. 150 zitplaatsen
onderwijs	MBO (ROC) / WO / HBO -dag voorbereidend		7,0			7,0	leslokaal	100%	Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen. Leslokaal = ca. 30 zitplaatsen
onderwijs	beroepsonderwijs (VWO, HAVO, VMBO) -dag		1,0			1,0	leslokaal	100%	leslokaal = ca. 30 zitplaatsen
onderwijs	avondonderwijs		1,0			1,0	student	100%	
onderwijs	basisonderwijs		1,0			0,0	leslokaal	0%	Exclusief Kiss & Ride*. Leslokaal = ca. 30 zitplaatsen.
Detailhandel									
detailhandel	Binnensteden / Hoofdwinkelgebieden		-			-	100 m2 bvo	85%	
detailhandel	Stadsdeelcentra		-			-	100 m2 bvo	85%	
detailhandel	Wijk-, buurt en dorpscentra		4,5			3,8	100 m2 bvo	85%	
detailhandel	grootschalige detailhandel		8,5			7,2	100 m2 bvo	85%	
detailhandel	(week)markt		3,8			3,2	100 m2 bvo	85%	1m1 = 6m2 (indien geen parkeren achter kraam; anders +1 pp per standhouder)
Arbeid/bedrijven en kantoren									
arbeid	(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)		3,3			0,7	100 m2 bvo	20%	1 arbeidsplaats = 25-35m2 bvo
arbeid	kantoren (kantoren zonder baliefunctie)		2,5			0,1	100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 25-35m2 bvo
arbeid	arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel)		0,9			0,0	100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 25-35m2 bvo
arbeid	arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats)		2,8			0,1	100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 25-35m2 bvo
arbeid	arbeidsextensieve / bezoekersintensieve bedrijven (showroom)		1,8			0,6	100 m2 bvo	35%	1 arbeidsplaats = 25-35m2 bvo
arbeid	bedrijfsverzamelgebouw		1,7			0,2	100 m2 bvo	10%	1 arbeidsplaats = 25-35m2 bvo

(**) Deze functies komen niet voor in (centra van) gemeenten welke als 'niet-stedelijk' worden beoordeeld.

* voor Kiss & Ride zie parkeerbeleidsnotitie

*** Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij publieke voorzieningen (zoals bibliotheek, gemeentehuis, museum, etc.) behoort minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats te zijn.

De afstand tussen de gehandicaptenparkeerplaatsen en de ingang van een publieke voorziening mag maximaal 100 meter zijn. Dit omdat de norm voor het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart is 'het niet in staat zijn om zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter zonder onderbreking te voet te kunnen overbruggen'.

Bij publieke voorzieningen welke speciaal toegankelijk zijn gemaakt voor mensen met een handicap en bij aangepaste woningen, geldt de richtlijn dat minstens één gehandicapten-parkeerplaats op minder dan 50 meter van de ingang aanwezig moet zijn (bron: ASVV, CROW).

Bijlage 3: toelichting parkeernormenschema

Gehanteerde stedelijkheidsgraad Zederik

Voor het bepalen van de parkeernormen is het belangrijk om te bepalen in hoeverre gebieden 'verstedelijkt' zijn. Dit is belangrijk om een inschatting te maken van het autobezit en het gebruik hiervan. Weinig stedelijke gemeenten hebben doorgaans een hoger autobezit dan stedelijke gemeenten omdat de verschillende bestemmingen (wonen, winkels, scholen, werkplaatsen, voorzieningen, etc) op grotere afstand van elkaar liggen, en het openbaar vervoer beperkter is.

Op basis van de beschikbare literatuur is gesteld dat de gemeente Zederik "Niet stedelijk" is. Hier is vanuit gegaan bij de vaststelling van de parkeernormen.

Stedelijke zone-indeling Zederik

Bij het opstellen van parkeernormen is het gebruikelijk om (conform de CROW-richtlijnen) ook te kijken naar een differentiatie van de parkeernormen op basis van de "stedelijke zones": centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom.

Voor de gemeente Zederik wordt voor alle kernen, inclusief bedrijvenlocaties, uitgegaan van de kencijfers voor de 'rest bebouwde kom'.

Toelichting: Kencijfers voor centrumgebieden zijn niet relevant voor de gemeente Zederik. Deze normen zijn alleen van belang voor centrumgebieden waar een dusdanig openbaar vervoer aanbod is (trein, hoge busfrequentie, tram/metro), dat het autobezit van de bewoners lager is dan in andere gebieden in de gemeente. In de gemeente Zederik is dat niet het geval. Dit betekent ook dat het definiëren van een schil / overloopgebied rondom het centrum van een kern daarom niet nodig is.

Woningtypen

Zoals te zien is in het normenschema (bijlage 2) is er bij woningen een onderscheid gemaakt in drie klassen: goedkoop, middelduur en duur. Dit geldt voor zowel huur- als koopwoningen. De onderverdeling is gebaseerd op de volgende koop- en huurprijzen:

prijsklasse voor woningen in € (prijspeiljaar 2011)		
	koopwoning:	huurwoning:
woning goedkoop	< €200.000,-	< € 554,77*
woning midden	€200.000,- – €400.000,-	€ 554,77 - € 700,-
woning duur	> €400.000,-	> € 700,-

(Bron: Huisvestingsverordening Alblasserwaard-Vijfheerenland 2011 gemeente Zederik.)

* Bovenstaande cijfers zijn gebaseerd op de Huisvestingsverordening 2011. Bij het gebruiken van deze cijfers moet wel in acht genomen worden dat deze regelmatig geactualiseerd moeten worden.

Normering bij seniorenwoningen

In het vigerende parkeerbeleid 2006 was geen norm opgenomen voor seniorenwoningen. Bij woningen die voor seniorenhuisvesting zijn bestemd, wordt onderscheid gemaakt

In:

1. een zelfstandige woning;
2. een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers;
3. een woning in of bij een zorginstelling (met ten minste beperkte zorgvoorzieningen);
4. een woning specifiek bestemd voor 55-plussers met een zorgindicatie.

De parkeernormen voor de laatste 2 woningtypen houden al min of meer rekening met een zorgvraag van bewoners. Deze woningen vallen onder de norm van serviceflat/aanleunwoning of verzorging-/verpleegtehuis. De normen voor zelfstandige woningen en woningen voor 75-plussers doen dit echter niet. In principe zijn dit normale woningen. Hiervoor geldt daarom de normale parkeernorm. Dit met uitzondering van de volgende situatie:

Een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers krijgt een lagere norm, mits dit ook als zodanig in een overeenkomst met de gemeente is vastgelegd. Dit geldt ook voor een woning die specifiek bestemd is voor 55-plussers met een zorgindicatie. Dit

soort woningen is qua parkeernorm vergelijkbaar met aanleunwoningen en krijgt dan ook dezelfde norm opgelegd als de functie 'serviceflat/aanleunwoning'.

Omdat van tevoren (bij de bouw van de woningen, voorafgaand aan de verkoop ervan) niet met zekerheid is te zeggen of de bewoners ook daadwerkelijk senioren zullen zijn, en/of dit ook in de toekomst zo zal blijven worden minimaal de volgende voorwaarden gesteld aan het aanwijzen van een woning als zijnde seniorenwoning:

- Alleen sociale huurwoningen (onder de actuele huurprijsgrens), en sociale koopwoningen (verkoopprijs <€200.000,- of als onderdeel van het 'Te woon concept') komen in aanmerking voor een lagere norm op basis van het gebruik door senioren³.
- De woningen moeten door de ontwikkelaar worden gelabeld als zijnde seniorenwoning en mogen ook alleen aan senioren worden verhuurd/verkocht.

Commerciële ruimten in woongebieden

De afgelopen jaren worden er steeds vaker woningen gebouwd met een commerciële ruimte aan huis. Deze ruimte kan gebruikt worden voor verschillende doeleinden zoals zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen, zoals bijvoorbeeld een kapper, een accountant, een schoonheidssalon of een ambachtelijk bedrijfje. Een belangrijk kenmerk van deze ruimten is dat ze kleinschalig zijn en dat het moet passen binnen het woonmilieu. Afhankelijk van de mogelijkheden die het bestemmingsplan voorschrijft, zal per situatie maatwerk geleverd moeten worden wat de parkeernorm betreft.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen dient tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden.

De invalidenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale afstand tot de ingang bedraagt 50 meter.

Publieke voorzieningen dienen tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen in te richten. De maximale afstand tot de ingang bedraagt hier 100m. Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd.

Normering halen en brengen bij scholen

De bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor personeel van nieuw te bouwen scholen staat in het parkeernormenschema in bijlage 1. Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor het halen en brengen van kinderen staat niet in het normenschema.

Het aantal parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen wordt bepaald volgens onderstaand schema. Per schoollocatie moet vervolgens op locatie onderzocht worden of de benodigde parkeerruimte voor het halen en brengen van kinderen in bestaande openbare ruimte kan worden opgelost of dat er nieuwe parkeervoorzieningen gewenst zijn.

	aantal leerlingen		% leerlingen met auto		reductiefactor parkeerduur		reductiefactor aantal kinderen per auto		aantal parkeerplaatsen Kiss & Ride	
groepen 1 t/m 3	a	b	x	0,5	x	0,75	=	y		
groepen 4 t/m 8	a	b	x	0,25	x	0,85	=	y		
kinderdagverblijf	a	b	x	0,25	x	0,75	=	y		
totaal aantal benodigde parkeerplaatsen:									z	

(Bron: CROW, publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, telefonisch contact CROW)

³ Voor vrije sector woningen heeft de gemeente geen middelen om het exclusieve gebruik door senioren te kunnen garanderen. Het risico ontstaat hiermee dat woningen als senioren woningen worden gebouwd zonder dat de gemeente weet of er ook daadwerkelijk senioren in gaan wonen.

Bijlage 4: Mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm

In de praktijk doen er zich wel eens situaties voor waarbij het parkeernormenschema niet goed te hanteren is. Bijvoorbeeld omdat een bedrijf niet onder één categorie te scharen is. In deze gevallen wordt het college van Burgemeester & Wethouders bepaalde handvatten geboden om de norm meer flexibel toe te passen. Indien het college het voornemen heeft om af te wijken van de parkeernorm dan zal het college dit voornemen ten alle tijden ter consultatie aan de gemeenteraad voorleggen.

Afwijken op basis van dubbelgebruik

Indien een ontwikkeling bestaat uit meerdere functies kan het voorkomen dat dubbelgebruik te verwachten is. Een voorbeeld van dubbelgebruik is de ontwikkeling van een bedrijf met daarbij een aantal woningen. Het ligt dan in de lijn der verwachting dat er 's nachts voornamelijk door bewoners en overdag voornamelijk door werknemers van het bedrijf zal worden geparkeerd.

Bij het toepassen van de parkeernormen kan op dergelijke locaties, indien de parkeerdruk in de omgeving dat toelaat (zie paragraaf 3.2 parkeerbalans), bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen gebruik worden gemaakt van "aanwezigheidspercentages". Aanwezigheidspercentages geven de verdeling van de parkeerbehoefte van een bepaalde functie gedurende verschillende dagdelen in een week.

Door de piekbelasting van meerdere functie tezamen te bepalen kan berekend worden wat de maximale parkeerbehoefte is van al deze functies bij elkaar. Hieronder is een overzicht gegeven van de aanwezigheidspercentages per voorziening en wordt een voorbeeld gegeven van een dergelijke berekening.

De volgende tabel geeft per voorziening en per dagdeel aan wat het gemiddelde gebruik is.

Aanwezigheidspercentages							
	<i>werk dag ochtend</i>	<i>werk dag middag</i>	<i>werk dag avond</i>	<i>koop- avond</i>	<i>zaterdag middag</i>	<i>zaterdag avond</i>	<i>zondag- middag</i>
<i>Woningen</i>	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
<i>Detailhandel</i>	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
<i>Kantoor</i>	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
<i>Bedrijven</i>	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
<i>Sociaal cultureel</i>	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
<i>Sociaal medisch</i>	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
<i>Ziekenhuis</i>	85%	100%	40%	50%	25%	40%	40%
<i>Dagonderwijs</i>	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
<i>Avondonderwijs</i>	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
<i>Bibliotheek</i>	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
<i>Museum</i>	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
<i>Restaurant</i>	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
<i>Café</i>	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
<i>Bioscoop, theater</i>	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
<i>Sport</i>	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%

(Bron: CROW, publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering)

Aftrek voor parkeergelegenheid op eigen terrein

Het is mogelijk dat bij een nieuwbouwlocatie een (aantal) parkeerplaats(en) op eigen terrein gerealiseerd wordt. Door deze parkeerplaats(en) neemt het gebruik van de parkeerplaatsen in het openbare gebied af. Voor deze parkeerplaatsen mag een aandeel van de benodigde openbare parkeerplaatsen worden afgetrokken.

Omdat in de praktijk blijkt dat niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein ook daadwerkelijk voor parkeren worden gebruikt mogen deze niet voor 100% meetellen als aftrek op de parkeernorm. Veel parkeerplaatsen op eigen terrein (waaronder garages) worden gebruikt voor de opslag van goederen of de stalling van fietsen. Daarnaast wil men (in het geval van een lange oprit of een oprit met garage) voorkomen dat men één van de auto's klem zet.

Dit verschil tussen de theoretische capaciteit en de praktijk is rekenbaar gemaakt in het onderstaande schema. Dit schema geeft aan wat de te hanteren gebruiksfactor is bij de verschillende vormen van parkeren op eigen terrein. Dit staat in de kolom "berekeningsaantal".

<i>parkeervoorziening</i>	<i>theoretisch aantal</i>	<i>berekenings- aantal</i>	<i>Dimensies pp op eigen terrein</i>
<i>Geen oprit, wel garage (bij woning)</i>	1,0	0,4	
<i>Geen oprit, wel garagebox (niet bij woning)</i>	1,0	0,5	
<i>Enkele oprit</i>	1,0	0,8	Min. 5,0 meter diep
<i>Enkele oprit + garage</i>	2,0	1,0	Min. 5,0 meter diep
<i>Lange oprit / Carport</i>	2,0	1,0	
<i>Lange oprit + garage</i>	3,0	1,3	
<i>Dubbele oprit</i>	2,0	1,7	Min. 4,5 meter breed
<i>Dubbele oprit + garage</i>	3,0	1,8	Min. 4,5 meter breed
<i>Parkeerplaats in stallingsgarage</i>	1,0	1,0	

(Bron: CROW, publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, telefonisch contact CROW)

Onderstaand voorbeeld verduidelijkt de berekening van de parkeernorm bij woningen:

10 huizen (dure woningen) worden gerealiseerd;
 bij toepassing van de parkeernorm van 2,2 parkeerplaats per woning geeft dit 22 te realiseren parkeerplaatsen;
 van de 10 huizen krijgen 9 huizen een parkeerplaats op eigen terrein (eigen oprit);
 dit doet vermoeden dat er maar 13 parkeerplaatsen in de openbare ruimte hoeven te worden gerealiseerd, maar dat is niet correct;

de parkeerplaatsen op eigen terrein mogen in dit voorbeeld conform de bovenstaande tabel maar voor 80% (= berekeningsaantal 0,8) worden meegeteld in totale parkeerbalans;

het aantal van 9 plaatsen op eigen terrein telt derhalve maar mee voor: $9 \times 0,8 = 7,2$ (= afgerond 7)

het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen was 22 en op eigen terrein worden effectief maar 7 plaatsen gerealiseerd, derhalve moeten in de openbare ruimte nog $(22 - 7 =)$ 15 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

(Bron: CROW, publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, telefonisch contact CROW)

Afwijken op basis van vrije parkeervoorzieningen in de omgeving

Mensen zijn in een bepaalde mate bereid om hun auto verder van de woning of bestemming te parkeren. Deze acceptabele loopafstand is per functie anders.

De acceptatie van de loopafstand hangt mede af van de parkeerduur, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres, de aantrekkelijkheid van de looproute, aanwezigheid van parkeeralternatieven in de buurt en de mate waarin men gewend is verder te moeten lopen. Zo zijn de loopafstanden die in Zederik maximaal geaccepteerd worden kleiner dan die in een grote stad als Amsterdam.

In de onderstaande tabel staan de gemiddelde landelijk acceptabele loopafstanden die het CROW hanteert. Het betreft de afstand die de voetganger daadwerkelijk moet afleggen en niet een straal van x-meter. Per situatie moet in redelijkheid en zoveel mogelijk gerelateerd aan vergelijkbare situaties in de gemeente Zederik of elders, een inschatting gemaakt worden van de acceptabele loopafstand.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Het toestaan van het gebruik van parkeerplaatsen in het openbare gebied is een discretionaire bevoegdheid van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zederik. Voor dit gebruik wordt een storting verwacht in het gemeentelijke parkeerfonds. Zie ook bijlage 7.

Bijzondere en onvoorziene situaties

In bijzondere gevallen en in gevallen waarin de beleidsregels of de parkeernormen niet voorzien, is het college bevoegd bij gemotiveerd besluit van de beleidsregels en/of de normen af te wijken. Bij voorkeur wordt daarbij in een nieuwe of een gewijzigde beleidsregel, of een parkeernorm voorzien.

Bijlage 5: Invalshoeken aanpak parkeerproblematiek

Oplossingsrichting 1: alleen uitbreiden op verzoek en kosten van bewoners

De beschikbare parkeerruimte in bestaande (oude en nieuwe) woonwijken wordt in deze optie als een gegeven beschouwd. Het is dan niet de verantwoordelijkheid van de overheid om het parkeerprobleem, dat door de bewoners wordt veroorzaakt, op te lossen. De taak van de gemeente blijft beperkt tot de handhaving van het parkeren (verkeersveiligheid, toegankelijkheid). Indien bewoners meer parkeerruimte willen, wil de gemeente (indien dat ruimtelijk mogelijk is) daar aan meewerken, maar de kosten komen voor rekening van de bewoners. Daarbij wordt wel altijd een kwaliteitsnorm voor groen- en speelvoorzieningen in acht genomen. Uitbreiding van parkeerplaatsen mag geen (extra) tekort veroorzaken voor groen- en speelvoorzieningen. Indien een oplossing uitsluitend mogelijk is door het realiseren van gebouwde voorzieningen is het nodig om vooraf koop- of huurcontracten te sluiten om zeker te zijn van de afname. Indien de parkeervoorzieningen uitsluitend voor de bewoners zijn bestemd, hoeft de gemeente geen eigenaar te zijn. Het kan wel nodig zijn om parkeerregulering op straat in te voeren.

Indien de parkeeroplossing bijdraagt aan een kwaliteitsverbetering van de wijk of het mogelijk maakt om te voldoen aan een basisaanbod van groen- en speelvoorzieningen, is een financiële bijdrage van de gemeente te overwegen.

Oplossingsrichting 2: de gemeente breidt de parkeervoorzieningen uit om te kunnen voorzien in een basisaanbod van parkeervoorzieningen en/of groen- en speelvoorzieningen

Ten gevolge van de historie, waarin er niet altijd rekening werd gehouden met een parkeerbehoefte (vaak omdat auto's ten tijde van de bouw nog niet bestonden of het autobezit erg laag was), is het parkeeraanbod in een aantal buurten relatief laag.

In deze oplossingsrichting hanteert de gemeente het uitgangspunt dat iedere bestaande buurt 'recht' heeft op een minimum aantal parkeerplaatsen, bijvoorbeeld 1,0 per woning. Indien daar in een bepaald gebied niet aan wordt voldaan (inclusief de private parkeerplaatsen) spant de gemeente, voor haar rekening, zich in om de parkeerplaatsen aan te vullen. Ook in dit geval wordt het gewenste kwaliteitsniveau van groen- en speelvoorzieningen in acht genomen.

In een aantal gevallen is het wellicht alleen mogelijk om te voldoen aan de minimumeis door het realiseren van gebouwde voorzieningen (bijvoorbeeld kleinschalige mechanische parkeergarages).

De vraag is op welke wijze de extra investeringen financieel door de gemeente kunnen worden gedekt: door een parkeerbelasting of parkeervergunning voor alle autobezitters in de gehele gemeente? uit de algemene middelen (in combinatie met verhoging OZB)? gebruikersbijdrage (beperkt tarief, vergelijk met parkeervergunning)? gebiedsontwikkeling (slechts incidenteel mogelijk)? bijdragen derden en subsidies (slechts incidenteel mogelijk)?

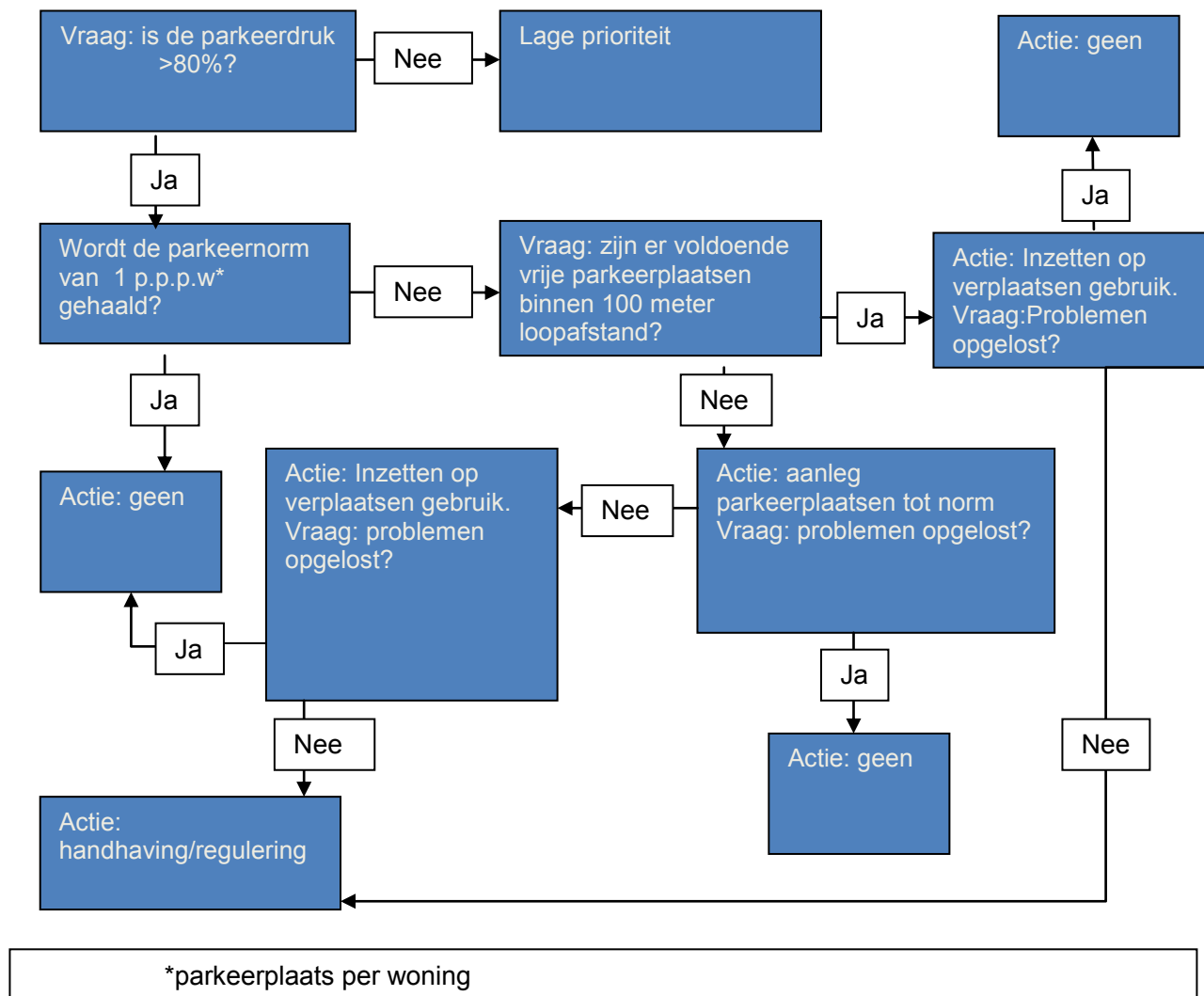
Dit vergt een nadere analyse van een aantal 'probleemwijken' en parkeervisies voor deze wijken, waarbij nadrukkelijk de voornemens en mogelijkheden tot herontwikkeling van belang zijn. Deze kunnen namelijk goede (ruimtelijke) kansen bieden voor het oplossen van de parkeerproblematiek in de vorm van gebouwde (mechanische) voorzieningen.

De gemeente Zederik heeft nog geen beleid ten aanzien van de gewenste groen en speelnorm of -kwaliteit. Dit is een handicap bij het uitwerken van deze optie. Het opstellen en hanteren van normen voor groen- en speelvoorzieningen kan dus noodzakelijk zijn.

Oplossingsrichting 3: de parkeervoorzieningen worden uitgebreid om te voorzien in parkeerbehoefte die uitstijgt boven het basisaanbod.

Dezelfde aanpak als in optie 2 kan worden toegepast in gebieden waar al wel het basisaanbod (bijvoorbeeld 1,0 parkeerplaats per woning) aanwezig is. Deze gebieden hebben echter een lagere prioriteit dan de gebieden waar het basisaanbod nog niet aanwezig is, tenzij de extra parkeerplaatsen volledig door de bewoners worden betaald. Het verschil met optie 1 is als volgt: in optie 1 worden de extra parkeerplaatsen altijd door de belanghebbenden betaald. In optie 3 zorgt de gemeente voor extra parkeerplaatsen als er een tekort is. De kosten komen dan voor rekening van de gemeente. De prioriteit kan echter laag zijn als er relatief al veel parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Bijlage 6: Stappenplan aanpak parkeerproblematiek



Toelichting op het stappenplan:

Uit het parkeerdrukonderzoek in 2011 is gebleken dat de parkeerdruk in bepaalde wijken hoger ligt dan in andere wijken. Daarnaast is vastgesteld dat er in voorkomende gevallen onbenutte parkeerruimte is op een acceptabele loopafstand (loopafstand van maximaal 100 meter).

De gemeente wil het gebruik van deze parkeerplaatsen stimuleren en is van mening dat de parkeerdruk zich automatisch zal verdelen naarmate de parkeerdruk hoger wordt. Enkel in gevallen waarbij het minimum aantal parkeerplaatsen (van 1 parkeerplaats per woning) niet aanwezig is binnen 100 meter loopafstand zal de gemeente de aanleg van extra parkeerplaatsen overwegen.

De norm van 1 parkeerplaats per woning is gebaseerd op cijfers van het CBS. Gemiddeld bezit 90% van de Nederlandse huishoudens 1 of meer auto's, waardoor een norm van 0,9 parkeerplaats per woning redelijk zou zijn. In Zederik ligt het autobezit 10% boven het landelijk gemiddelde. De norm is daarom met 10% opgehoogd.

In de praktijk hanteren veel bewoners het principe: wie het eerste komt wie het eerste maalt. De gemeente is van mening dat bewoners onderling moeten zorgen voor een redelijke verdeling van de parkeervoorziening en daarbij ook een eigen (sociale) verantwoordelijkheid hebben. Wanneer in de praktijk problemen blijven bestaan zal de gemeente parkeerregulering overwegen. Situaties waarbij de bereikbaarheid voor hulpdiensten in het gevaar komen moeten direct door de politie worden gehandhaafd.

Om te bepalen of er in een wijk aan de norm van 1,0 parkeerplaats per woning wordt voldaan zal er een balans worden opgemaakt tussen het aantal woningen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de direct omgeving (binnen 100 meter loopafstand). Indien er niet voldoende parkeerplaats blijkt te zijn zal de gemeente de mogelijkheden onderzoeken om extra parkeerplaatsen aan te leggen zodat er wel aan de norm kan worden voldaan.

Parkeerbonds Gemeente Zederik

Artikel 1. Algemeen

1. Door de gemeente Zederik wordt een voorziening geadministreerd onder de naam parkeerbonds.
2. Het parkeerbonds heeft tot doel om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen in het openbare gebied in de directe omgeving van een ontwikkeling, ook als dit binnen een bouwplan niet past. Bij bouwplannen of wijzigingen van de bestemming worden initiatiefnemers geacht om op eigen terrein (= het plangebied) voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Als hieraan niet kan worden voldaan, kan door de gemeente Zederik, onder voorwaarden, vrijstelling worden verleend van de aanleg van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Het verlenen van deze vrijstelling is een discretionaire bevoegdheid van het college van Burgemeester & Wethouders. Aan deze vrijstelling is een financiële verplichting gekoppeld, de zogenaamde afkoopregeling. Met deze financiële verplichting wordt de gemeente Zederik in staat gesteld alternatief te voorzien in de parkeerbehoefte.

Artikel 2. Toepassingsbereik parkeerbonds

Het parkeerbonds geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente Zederik.

Artikel 3. Beheer van het parkeerbonds

1. De gelden van het parkeerbonds worden door het college van Burgemeester & Wethouders beheerd.
2. Het is uitsluitend aan het college om besluiten te nemen over het doen van uitgaven uit het parkeerbonds in het kader van:
 - a) Het nakomen van op de gemeente Zederik rustende verplichtingen die voortvloeien uit met de gemeente Zederik gesloten overeenkomsten waarin afspraken zijn opgenomen over het voorzien in parkeergelegenheid zoals bedoeld in de Nota Parkeerbeleid gemeente Zederik;
 - b) Uitgaven als gevolg van artikel 7 lid 3 van deze bijlage.
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. De in deze bijlage bedoelde afkoopsommen die zijn betaald op grond van een met de gemeente Zederik gesloten overeenkomst waarin afspraken zijn opgenomen over het voorzien in parkeergelegenheid zoals bedoeld in de Nota Parkeerbeleid gemeente Zederik.
2. Overige gelden die bij besluit van het college uitdrukkelijk zijn of worden bestemd voor storting in het parkeerbonds.
3. Rente-inkomsten over de onder lid 1 en 2 van dit artikel genoemde gelden.

Artikel 5. Hoogte bijdrage aan het parkeerbonds

1. Wanneer niet op eigen terrein kan worden voldaan aan de parkeerplaatsverplichting, maar waar gebruik van aantoonbaar beschikbare parkeerplaatsen in het openbare gebied door het college van B&W wordt toegestaan, bedraagt de storting €5.000,- voor iedere parkeerplaats waar niet in voorzien wordt. Het college van B&W bepaalt, afhankelijk van de specifieke situatie, welke openbare parkeerplaatsen/-ruimte geschikt wordt bevonden om te gebruiken voor het voorzien in de parkeerplaatsverplichting.
2. Wanneer niet op eigen terrein kan worden voldaan aan de parkeerplaatsverplichting, en tevens geen mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen in het openbare gebied te gebruiken, bedraagt de storting €10.000,- per parkeerplaats voor iedere parkeerplaats waar niet in voorzien wordt.
3. Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een storting in het parkeerbonds verschuldigd is zal worden vastgesteld door het aantal op eigen terrein gerealiseerde of nog te realiseren parkeerplaatsen in mindering te brengen op de totale hoeveelheid voor het bouwplan te realiseren parkeerplaatsen (de parkeerplaatsverplichting).
4. Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting gebeurt op basis van de Nota Parkeerbeleid gemeente Zederik.
5. Het bepaalde in lid 4 geldt voor nieuwbouw situaties onverkort. Bij herbouw, verbouw en/of functiewijziging gelden de volgende regels:

- a) In het geval er sprake is van een functiewijziging wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe functie bepaald op basis van de Nota Parkeerbeleid gemeente Zederik. Het parkeergebruik in de oude situatie is hierbij niet van belang tenzij aangetoond kan worden hoeveel parkeerplaatsen in het openbare gebied in de oude situatie werden gebruikt. Tevens dient aangetoond te worden dat dit gebruik niet voor een onevenredige verstoring van de parkeerbalans zorgt. Bij het voorzien in de parkeerplaatsverplichting voor de nieuwe functie mag gebruik worden gemaakt van aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein.
 - b) Bij een gelijkblijvende functie waarbij sprake is van sloop/nieuwbouw of een uitbreiding van het totaal aan bruto vloeroppervlakte of eenheden geldt het principe 'oud voor nieuw'. Dit betekent dat voor de bestaande functie(s) en bruto vloeroppervlakte of aantal eenheden ervan uit gegaan wordt dat de bestaande capaciteit is afgestemd op de bestaande/oude voorziening. Op basis van de toename van het bruto vloeroppervlakte of het aantal eenheden wordt de extra parkeerplaatsverplichting berekend. Deze berekening vindt eveneens plaats op basis van de Nota Parkeerbeleid gemeente Zederik. De totale nieuwe parkeerplaatsverplichting wordt bepaald door het aantal bestaande parkeerplaatsen (inclusief parkeerplaatsen op eigen terrein) in de oude situatie te verhogen met de parkeerplaatsverplichting voortkomend uit de netto toename van het bruto vloeroppervlakte of het aantal eenheden. Indien de herberekening leidt tot een negatief saldo, mag het negatief aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering worden gebracht.
 - c) In overige gevallen waarbij sprake is van een verwachte toe- of afname van de parkeerplaatsbehoefte is het college van B&W bevoegd om de parkeerplaatsverplichting vast te stellen.
6. De tarieven voor de stortingen in het parkeerfonds zijn weergegeven in artikel 5 (prijsspeil 2014). Deze tarieven zullen jaarlijks worden geïndexeerd volgens de Consumenten Prijs Index (CPI).

Artikel 6. Uitgaven ten laste van het parkeerfonds

1. Ten laste van het parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan voor de nakoming van de op de gemeente Zederik rustende verplichtingen welke voortvloeien uit de onder artikel 3, lid 2, sub a bedoelde overeenkomsten.
2. Ten laste van het parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de openbare parkeercapaciteit en aan de uitbreiding van de openbare parkeercapaciteit in de gemeente Zederik.

Artikel 7. Verplichtingen

1. De particulier, natuurlijk persoon of rechtspersoon zijnde, verplicht zich door de ondertekening van een privaatrechtelijke overeenkomst zoals bedoeld in artikel 3, lid 2, sub a, om een bedrag, te berekenen op grond van het bepaalde in artikel 5 van deze bijlage, te storten in het parkeerfonds.
2. De gemeente Zederik zal na ontvangst van het te storten bedrag, overgaan tot de besluitvorming inzake de verlening van de omgevingsvergunning.
3. Indien de gemeente Zederik op grond van artikel 5, lid 2, gelden heeft ontvangen, verplicht zij zich om binnen een periode van 10 jaar na dagtekening van de overeenkomst het uit de overeenkomst volgende aantal parkeerplaatsen aan te leggen binnen een straal van 200 meter, met de rand van het betreffende bouwinitiatief als uitgangspunt.
4. Indien de gemeente Zederik binnen 10 jaar niet aan de verplichting conform artikel 7, lid 3 heeft voldaan, heeft de particulier, natuurlijk persoon of rechtspersoon zijnde, het recht tot restitutie van het gestorte bedrag inclusief indexering op basis van de CPI. Wanneer de gemeente Zederik niet volledig aan de verplichting heeft voldaan, vindt restitutie naar rato plaats.

Artikel 8. Administratieve bepalingen

De afdeling Buurt & Omgeving van de gemeente Zederik draagt zorg voor een zorgvuldig beheer van de in het parkeerfonds gestorte gelden. Deze afdeling houdt een overzicht bij van alle ontvangsten en uitgaven van het parkeerfonds. Het college krijgt hiervan jaarlijks een overzicht.

Artikel 9. 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 met particulieren gesloten overeenkomsten zijn nagekomen.
3. Indien artikel 9, lid 2 niet het geval is, vindt afwikkeling van de gelden plaats op voorstel van het college.
4. Als na afwikkeling van de met particulieren gesloten overeenkomsten nog enig batig saldo overblijft wordt dit overgeboekt naar de algemene middelen van de gemeente Zederik.