

Uittreksel Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente Zoetermeer (2012)



Samenvatting

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het van groot belang dat er tegelijkertijd een oplossing gecreëerd wordt voor het parkeervraagstuk. Uitgangspunt daarbij is dat zo'n ontwikkeling op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen realiseert, bijvoorbeeld ondergronds. Wat voldoende is wordt bepaald door middel van zogenaamde parkeernormen.

Het te strikt hanteren van de parkeernormen kan er toe leiden dat gewenste ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden, omdat er ruimtelijk of financieel niet op eigen terrein voorzien kan worden in de parkeerbehoefte. Vandaar dat de mogelijkheid is ingebouwd dat onder speciale omstandigheden de gemeente een helpende hand kan reiken, bijvoorbeeld door **waar dat nog kan** parkeren in de openbare ruimte toe te staan.

De procedure en de voorwaarden waaronder een beroep kan worden gedaan op de mogelijkheden van de gemeente is in deze Nota Parkeernormen beschreven.

Deze parkeerregeling is geen recht van een ontwikkelaar, maar een gunst van de gemeente. Per situatie wordt bezien of er mogelijkheden zijn om de parkeervraag in de omgeving van de ontwikkeling op te lossen. In dat geval of indien daar gemotiveerd van afgeweken wordt, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend.

Als er een beroep gedaan wordt op de gemeente voor het voldoen aan de parkeereis dan staat daar in principe een vergoeding tegenover. Daarover zullen per project afspraken gemaakt moeten worden.

Het bij een nieuwe ontwikkeling bepalen van de parkeerbehoefte is geen exacte wetenschap. Specifieke omstandigheden zijn daarbij van invloed. (...) Tevens is een zekere marge in de berekende parkeerbehoefte ingebouwd door het toepassen van een bandbreedte in de normering, zodat binnen grenzen per ontwikkeling een eigen invulling kan worden gegeven. Hierbij moet de minimumnorm ook beschouwd worden als het **absoluut minimum**.

Belangrijk is te constateren dat parkeernormen een handvat zijn bij nieuwe ontwikkelingen. Ook worden ze gebruikt om voor een specifiek gebied met een gegeven set van functies een zogenaamde parkeerbalans

op te stellen: [wat is in het gebied de totale parkeerbehoefte](#) en wat is er aan parkeerplaatsen beschikbaar?

Hoofdstuk 3

Bij de ontwikkeling van bouwplannen moet er rekening mee gehouden worden dat de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd blijft. Tegelijkertijd wil de gemeente Zoetermeer niet noodzakelijk autoverkeer zoveel mogelijk beperken. Dat betekent onder andere dat er door de initiatiefnemer voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Men moet voldoen aan minimumnormen, zodat parkeerproblemen niet worden afgewenteld op de openbare ruimte en men mag niet zonder toestemming van de gemeente meer parkeerplaatsen realiseren dan de maximumnorm. Uitgangspunt is daarbij dat de ontwikkeling voorziet in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein

In veel gevallen wordt op basis van de functie de norm bepaald op basis van het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) (4).

[\(4\) Bruto Vloeroppervlak \(BVO\) wordt berekend conform de berekenwijze in de NEN 2580](#)

De gemeente Zoetermeer kiest niet voor een normering op basis van vage prijscategorieën maar gaat uit van het bruto vloeroppervlak (bvo) van de woningen. In de parkeernormen wordt bij de functie woningen uitgegaan van een minimum- en maximumnorm. Dit betekent dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen minimaal moet voldoen aan de parkeereisberekening op basis van de minimum norm.

De parkeernorm in onderstaande tabel is inclusief het aandeel bezoekers.

Tabel 1: Parkeernormen functie Wonen

Wonen functie	Eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
Gestapelde woning					
woning groot (>120m2 bvo)	woning	1,6	1,8	0,3	bvo NEN 2580
woning midden (90-120m2 bvo)	woning	1,5	1,7	0,3	
woning klein (70-90 m2 bvo)	woning	1,3	1,5	0,3	
woning zeer klein (<70 m2 bvo)	woning	1,0	1,3	0,3	
Niet gestapelde woning					
woning groot (>180m2 bvo)	woning	1,8	2,0	0,3	
woning midden (110-180m2 bvo)	woning	1,7	1,9	0,3	
woning klein (90-110 m2 bvo)	woning	1,5	1,7	0,3	
woning zeer klein (<90 m2 bvo)	woning	1,2	1,5	0,3	
seniorenwoning	woning	0,6	0,8	0,3	zie definitie hieronder
kamer verhuur	kamer	0,5	0,8	0,2	woonruimte < 35 m2 bvo
verpleeg-, verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,8	0,3	zie definitie hieronder

3.2.2 Minder dan de norm

Conform de CROW-richtlijn zijn de parkeernormen opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. [In het Stadshart/Dorpsstraat hoeft het bezoekersgedeelte van de parkeereis niet noodzakelijk op eigen terrein te worden gerealiseerd. Er kan eventueel daarvoor een beroep gedaan worden op de beschikbare publieke \(betaalde\) parkeervoorzieningen. Het uitgangspunt daarbij is dat alle kosten die de gemeente daarvoor moet maken in principe door de ontwikkelende partij worden vergoed \(zie hoofdstuk 5\).](#)

Als buiten het Stadshart/Dorpsstraat redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, dan kan voor het bezoekersdeel een beroep gedaan worden op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven. Ook in dit geval blijft een vergoeding van de kosten daarbij het uitgangspunt. Ook de kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager.

Meer ten aanzien van de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis is opgenomen in hoofdstuk 4. Als mocht blijken dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgelost en er geen (economisch) haalbaar alternatief in de directe omgeving voor handen is, zodat voorkomen wordt dat de extra parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving, dan zal er vanuit parkeeroptiek over de vergunningaanvraag een negatief advies worden verstrekt.

3.2.4 Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen

In de CROW-richtlijnen is een tabel opgenomen waarin op basis van ervaringen per functie over de specifieke delen van de week het aanwezigheidspercentage wordt weergegeven. Deze tabel zal ook in Zoetermeer worden toegepast. In bijlage 2 van deze nota is een overzicht met aanwezigheidspercentages opgenomen voor alle in deze nota voorkomende functies. Indien er zich koopzondagen voordoen dient voor de functie detailhandel op zondagmiddag gerekend te worden met een aanwezigheidspercentage van 100%.

Tabel 8: Overzicht gelijktijdige aanwezigheid

Gelijktijdige aanwezigheid ¹⁰	Werkdag overdag	Werkdag -middag	Werkdag 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%

3.2.5 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

ok bij verbouwplannen wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Daarbij hoeft echter niet volledig gecompenseerd te worden voor eventuele tekorten uit het verleden. De volgende rekensystematiek zal bij verbouwplannen worden toegepast. Op basis van de huidige parkeernormen wordt berekend:

- het (fictieve) bezoekersdeel dat bij de bestaande functie in de openbare ruimte wordt opgevangen (x_2);
 - de minimum parkeereis behorende bij de nieuwe functie (y_1 gebruikersdeel; y_2 bezoekersdeel).
- Als minimum parkeereis geldt nu de volgende waarde: als $y_2 > x_2$, dan $y_1 + (y_2 - x_2)$, anders y_1 . Oftewel, het tekort voor het bezoekersdeel uit het verleden hoeft niet te worden gecompenseerd, maar op eigen terrein dient minimaal het gebruikersdeel gerealiseerd te worden.

Zie bijlage 6 rekenvoorbeeld 5 voor een voorbeeldberekening.

Ook voor nieuwbouwplannen op een locatie met een bestaande functie zal deze systematiek worden toegepast, omdat op deze manier de parkeerdruk in de directe omgeving in ieder geval niet nadeliger beïnvloed wordt. Opmerking: Bij deze verrekensystematiek zal nog wel rekening gehouden moeten worden met de momenten waarop de piekbelasting zich voordoet (zie tabel 8 gelijktijdige aanwezigheid).

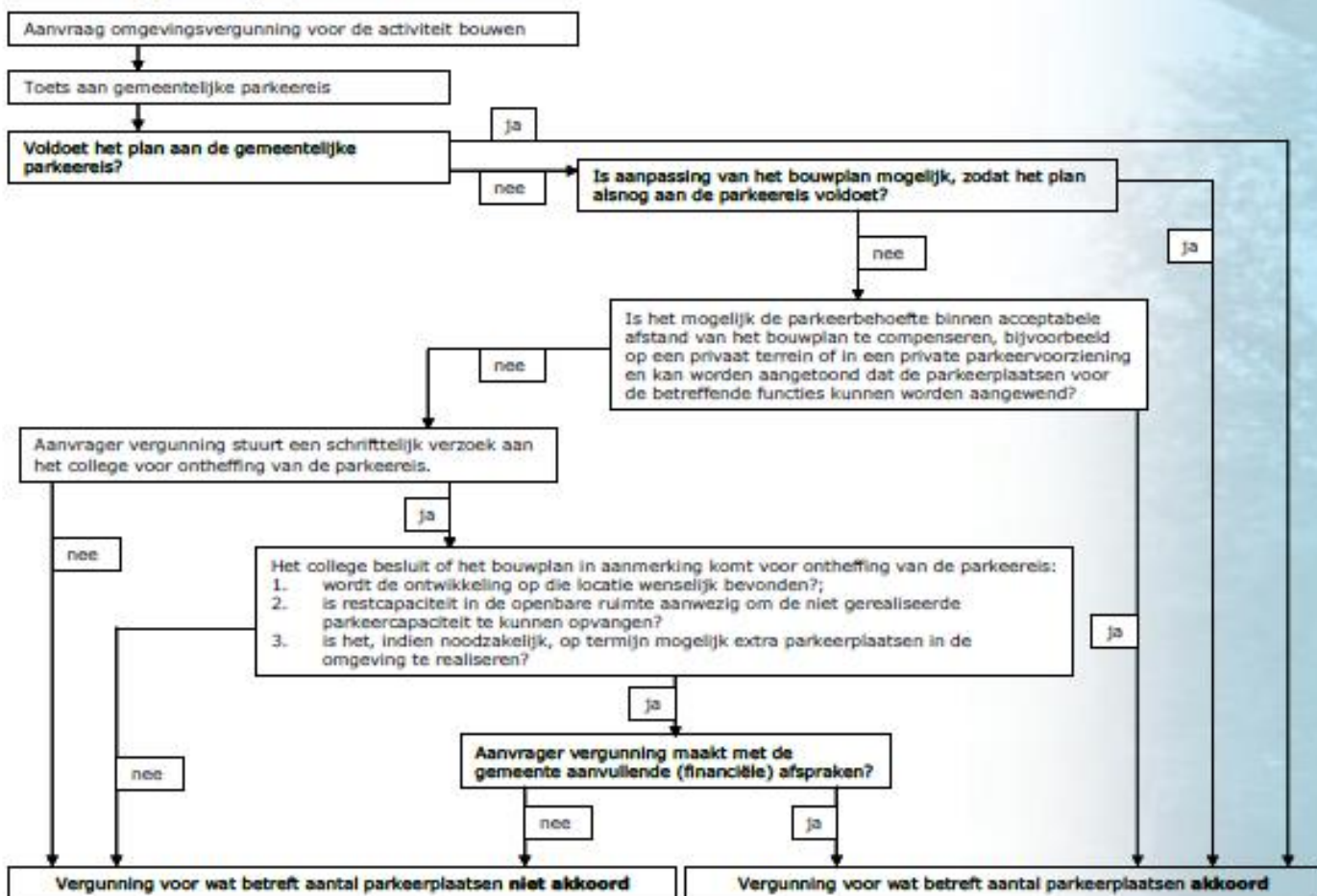
3.2.8 Functies te realiseren op een parkeervoorziening

Bij bouwinitiatieven die gerealiseerd moeten gaan worden op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van de bestaande parkeercapaciteit. In principe moet het verlies aan capaciteit binnen het project zodanig worden gecompenseerd dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving, met andere woorden dat de parkeerdruk in de omgeving (straal 150 meter) op het maatgevende (11) moment in de week onder de 85% zal blijven. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichtingen voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de vergunningaanvrager en de gemeente.

Tabel 10: Maximaal acceptabele loopafstanden nieuwe ontwikkelingen

Hoofd functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen (eerste auto)	150 meter
Wonen (tweede en volgende auto's)	300 meter
Winkel Stadshart	600 meter
Winkel omgeving Dorpsstraat	450 meter
Winkel Wijkwinkelcentrum	300 meter
Supermarkt (buiten Stadshart)	150 meter
Werkelegenheid	800 meter
Vrije tijd	300 meter
Zorgvoorzieningen	150 meter
Onderwijsvoorzieningen	150 meter

Schema beoordeling gemeentelijke parkeereis:



5.0 PARKEERBIJDRAGE

Het hanteren van parkeernormen en het eventueel vragen van een vergoeding in geval gebruik gemaakt wordt van de openbare ruimte vindt op dit moment zijn juridische grondslag in de bouwverordening, het zogenaamde 'parkeerartikel' 2.5.30.

Hierin staat onder andere dat het college financiële voorwaarden kan verbinden aan het verlenen van (gedeeltelijke) ontheffing van de parkeereis, bijvoorbeeld omdat de verplichting tot het aanleggen van parkeerplaatsen door de ontwikkelaar (gedeeltelijk) door de gemeente wordt overgenomen.

Als een aanvrager niet volledig op eigen terrein aan de parkeereis kan voldoen, dan kan gekeken worden naar de mogelijkheden die de gemeente heeft in de openbare ruimte of in een naburige parkeergarage. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de maximale loopafstanden, zoals aangegeven in Tabel 10. De parkeerplaatsen die in dit kader worden gerealiseerd zijn in principe voor een ieder toegankelijk. Ook in het geval dat er sprake is van het betalen van een parkeerbijdrage kan de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen geen rechten of garanties ontlenen aangaande het (gratis) parkeren in de openbare ruimte en/of in een gebouwde parkeervoorziening. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht.

Het is onder omstandigheden denkbaar dat de parkeervraag wordt opgelost in of op reeds gerealiseerde openbare parkeergelegenheid. Ook in dat geval blijft een financiële bijdrage wenselijk. Op deze manier wordt het namelijk voor de gemeente mogelijk om proactief en gebiedsgericht parkeercapaciteit te ontwikkelen die later door nieuwe ontwikkelingen (deels) wordt terugbetaald.

5.1 Tarief van een parkeerbijdrage

Als richtlijn voor een parkeerbijdrage wordt de gemiddelde reële stichtingskosten van een parkeervoorziening gehanteerd. Zo wordt min of meer gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen als daar behoefte aan bestaat, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt dat de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte kostenneutraal kan plaatsvinden. De hoogte van het bedrag is gekoppeld aan de manier waarop de parkeerplaatsen worden ingevuld. In Bijlage 5 wordt een indicatie gegeven van de stichtingskosten van de verschillende uitvoeringsvormen.

5.2 Verplichting

Als een ontwikkeling niet kan voldoen aan de parkeereisverplichting wordt al vóór de ontheffingverlening onderzocht of er restcapaciteit in de omgeving beschikbaar is of de gemeente in staat is binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkeling parkeercapaciteit te realiseren. Als met het realiseren van de benodigde parkeercapaciteit kosten zijn gemoeid, dan worden deze in principe doorbelast aan de aanvrager. De aldus verkregen middelen zijn gekoppeld aan een expliciete verplichting. Het is niet mogelijk om deze gelden later anders te bestemmen dan voor het tijdig beschikbaar stellen van de afgesproken parkeercapaciteit.

Bijlage 4 Gebiedsafbakening Stadshart / Dorpsstraat



In bijlage 5 worden indicaties gegeven van de parkeerbijdragen die betaald zouden moeten worden voor het aanleggen van parkeerplaatsen.