



# Parkeernormen en Parkeerbijdrage regeling Gemeente Maasgouw (2010)



Afdeling: Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie en Recreatie  
Auteur: L.H.J. Vries  
Versie : Oktober 2010

---

 Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b> .....	3
1.1	Algemeen.....	3
1.2	Doelstelling .....	4
1.3	Ontbreken voorgeschreven normeringen voor parkeerplaatsen .....	4
1.4	Eenduidige parkeernormen.....	5
1.5	Landelijke trend; ‘autobezit per huishouden blijft de komende jaren groeien’ .....	5
<b>2.</b>	<b>Maasgouw in cijfers</b> .....	7
2.1	Algemeen.....	7
2.2	De Cijfers .....	7
<b>3.</b>	<b>Uitgangspunten parkeernormen</b> .....	9
3.1	Algemeen.....	9
3.2	Gebiedsindeling (CROW principe).....	9
3.3	Functionele indeling .....	10
<b>4.</b>	<b>Parkeereisen</b> .....	11
4.1	Inleiding.....	11
4.2	Parkeernormen .....	11
4.3	Toepassing van de normen.....	12
4.4	Rekenvoorbeelden Parkeerbalans.....	14
<b>5.</b>	<b>Voorwaarden voor vrijstelling parkeereisen</b> .....	17
5.1	Meer parkeerplaatsen dan parkeernorm (overschot) .....	17
5.2	Parkeernorm niet realiseerbaar op eigen terrein (tekort).....	17
<b>6.</b>	<b>Afkoopregeling</b> .....	19
6.1	Tarieven voor de stortingen .....	19
6.2	Parkeerovereenkomst .....	20
6.3	Betaling afkoopbedrag .....	20
<b>7.</b>	<b>Planvorming</b> .....	21
7.1	Nota parkeernormen .....	21
7.2	Bestemmingsplannen, projectbesluiten en ontheffingen WRO.....	21
7.3	Bouwverordening .....	21

**Bijlage**

1	Parkeernormen gemeente Maasgouw.....	22
2	Tekening met indeling Stedelijke zones gemeente Maasgouw. ....	23
3	Concept parkeerovereenkomst in het geval van afkoopregeling.....	24
4	Proces vrijstelling parkeereis.....	26
5	Overzicht reële stichting-/aanlegkosten gemiddelde parkeerplaats.....	27

# 1. Inleiding

## 1.1 Algemeen

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

### Parkeernorm en parkeerbehoefte

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

### Parkeernorm

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

### Parkeerbehoefte

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

Het verkeer wordt steeds drukker. Er komen ieder jaar meer auto's bij en die vragen om een parkeerplaats. Dit leidt tot toename van de vraag naar parkeerruimte. Gevolg hiervan is dat de parkeerdruk in bepaalde gebieden stijgt. Ook bij functieverandering, verbouw of uitbreiding wordt de kans steeds groter dat er door omwonenden bezwaar wordt gemaakt tegen de bouwplannen omdat er meer auto's komen die ergens moeten parkeren in de bestaande ruimte. Een gevolg van al deze ontwikkelingen is dat het parkeren een steeds prominentere rol speelt bij de beoordeling van bouwprojecten.

## 1.2 Doelstelling

Deze nota heeft als doel het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen en deze inzichtelijk te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij de betreffende bouwaanvraag. Een tweede doel van deze nota is om in de toekomst bij nieuwe ruimtelijke plannen en projecten zoals nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie in een parkeerbehoefte te voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen.

### **Uitgangspunten**

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

### **Aandachtspunten**

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

## 1.3 Ontbreken voorgeschreven normeringen voor parkeerplaatsen

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

In de praktijk is vastgesteld dat de huidige ASVV-normen die de gemeente tot op heden hanteert, niet in alle gevallen voldoen. Parkeren staat niet op zichzelf maar vormt onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling. De parkeernormen zoals in het ASVV opgenomen zijn voorzien van bandbreedtes (minimum en maximum normen). Dat schept onduidelijkheid, bijvoorbeeld bij de beoordeling van bouwaanvragen. De normen die in deze nota worden gehanteerd zijn in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de CROW publicatie 182; 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormeringen' van maart 2004 en de ASVV 2004, waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie van Maasgouw.

---

## 1.4 Eenduidige parkeernormen

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

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

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

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

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

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

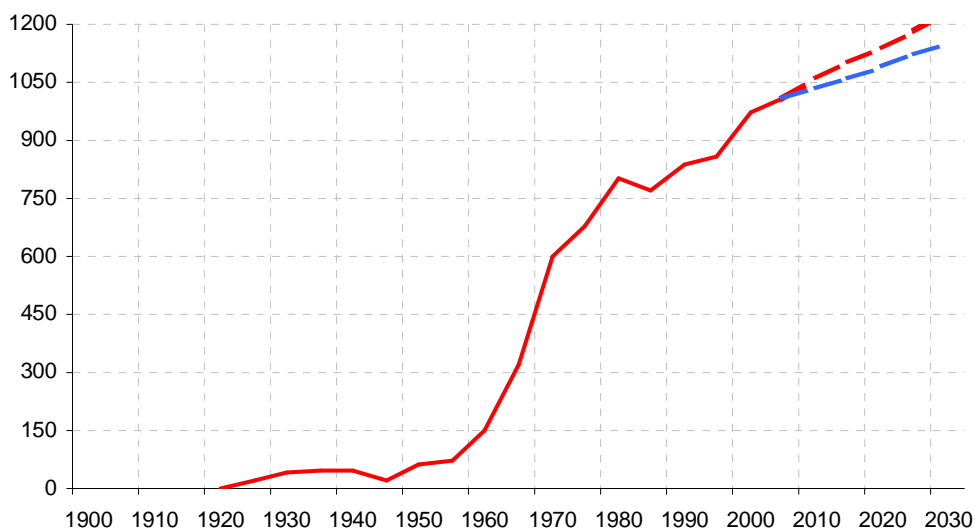
## 1.5 Landelijke trend; 'autobezit per huishouden blijft de komende jaren groeien'

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

Het beleid op lokaal niveau sluit aan bij de gedachte vanuit het nationaal beleid. In bijna alle kernen van de gemeente Maasgouw zijn in de komende tijd ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten. Daardoor zal het parkeren zich in de komende tijd steeds sterker manifesteren als een ruimtelijk probleem.

De parkeerbehoefte in woongebieden wordt grotendeels bepaald door het autobezit van de bewoners. Nederland moet tussen 2005 en 2030 uitgaan van een groei van 0,99 tot gemiddeld 1,09 tot 1,21 auto's per huishouden. Dit is een landelijke groei van 10 tot 22 %. De grote bandbreedte komt voort uit onzekerheid over toekomstige maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Een groot deel van deze groei komt paradoxaal genoeg voort uit de introductie van de kilometerprijs en het (gedeeltelijk) afschaffen van belastingen oftewel anders betalen voor mobiliteit. Mensen betalen dan niet meer voor het bezit, maar voor het gebruik van voertuigen. Autobezit wordt dus aantrekkelijker.

### Auto's per 1000 huishoudens



bron: 'Casestudy parkeren in woonwijken' van kennisplatform verkeer en vervoer (2009).

Veel gemeenten en woningbouwcorporaties gaan bij het ontwerp van nieuwe woonwijken uit van te lage parkeernormen. Soms is dit een bewuste gedragsbeïnvloedingstrategie om het autobezit van bewoners terug te dringen. Soms is het een middel om de investeringskosten laag te houden. In de weerbarstige praktijk zijn gemeenten echter vaak gedwongen om het aantal parkeerplaatsen achteraf gekunsteld te verhogen. Dit leidt tot extra investeringen en het inleveren van publieke ruimte. Groen en speelvoorzieningen moeten worden opgeofferd aan parkeerplaatsen. Het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan verwordt tot een knip-en-plak-werk van tussentijdse reparaties.

Stedenbouwkundige plannen moeten robuust zijn voor de lange termijn en zijn bedoeld om duurzame kwaliteit en woonplezier op de lange termijn te garanderen. Het is dus belangrijk dat de ruimtelijk ontwerper van te voren rekening kan houden met de toekomstige parkeerbehoefte in een forse bandbreedte. Hierbij verdient ook de financieel-organisatorische kant van de parkeeropgave een creatievere aanpak dan nu vaak gewoon is. Er dient dus niet alleen gekeken te worden naar de huidige parkeersituatie maar er dient een inschatting gemaakt te worden van de toekomstige parkeerbehoefte, uitgaande van een volgend parkeerbeleid. Het jaar 2030 geldt hierbij als horizon, want gemeente en woningbezitters willen een toekomstvast en flexibel ontwerp.

## 2. Maasgouw in cijfers

### 2.1 Algemeen

Alvorens in te gaan op de parkeernormering worden in dit hoofdstuk enkele kencijfers weergegeven van de gemeente Maasgouw. Deze cijfers vormen in het volgende hoofdstuk de basis voor de te hanteren gebiedsindeling en daarmee de parkeernormering. De parkeernormering is in sterke mate gekoppeld aan de stedelijkheid van de gemeenten. Aan bod komen de omvang van de gemeenten, de stedelijkheidsfactor en het autobezit in de gemeenten. De gegevens zijn afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Aangezien de cijfers van 2009 nog niet te raadplegen zijn, hebben de cijfers in dit hoofdstuk betrekking op de jaren 2007 en 2008.

### 2.2 De Cijfers

#### *Inwoners en arbeidsplaatsen* **Maasgouw**

inwoners 2008 23.829  
 inwoners 2009 23.610  
 inwoners 2015 22.640  
 inwoners 2020 21.909  
 inwoners 2025 21.200

arbeidsplaatsen 2008 6.740

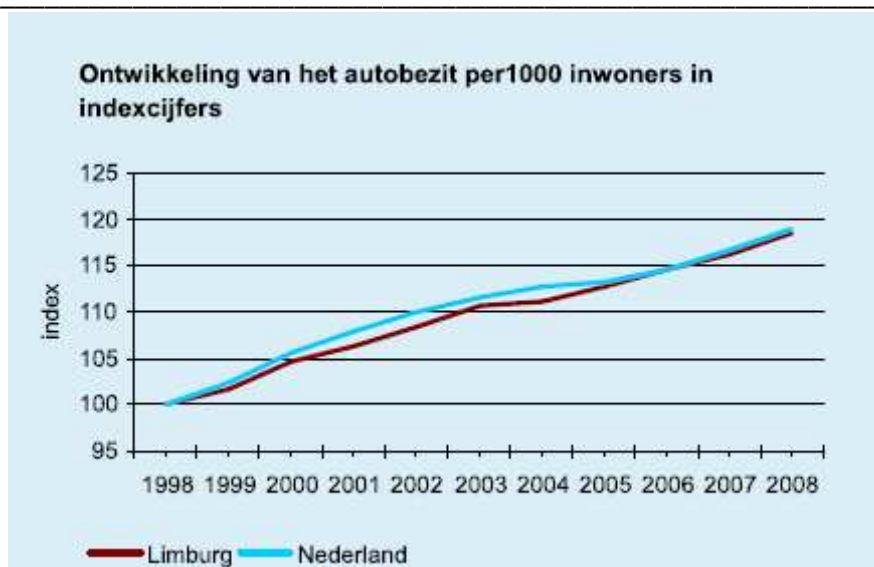
#### *Stedelijkheid*

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

Stedelijkheidsklasse		Maasgouw
zeer stedelijk gebied	1	-
sterk stedelijk gebied	2	-
matig stedelijk gebied	3	-
weinig stedelijk gebied	4	6.510 inwoners
niet stedelijk gebied	5	18.040 inwoners

#### *Autobezit*

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



autobezit (personenauto's) per 1.000 inwoners	Jaar	Maasgouw	Limburg	Nederland
	2007	494	457	442
	2008	498	466	451

Het autobezit in de gemeente Maasgouw was in 2008, 6,9% hoger dan gemiddeld in de provincie Limburg. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde was het autobezit zelfs 10,4% hoger.



## 3. Uitgangspunten parkeernormen

### 3.1 Algemeen

Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen (bij een bestemming) aan. Dit mag niet worden over- of onderschreden. Gemeenten kunnen zelf parkeernormen vaststellen. Omdat de gemeente Maasgouw zelf onvoldoende ervaring heeft met parkeernormen voor alle functies zijn de parkeernormen van het CROW als uitgangspunt gekozen voor deze nota

### 3.2 Gebiedsindeling (CROW-principe)

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

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

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

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

Voor de gemeente Maasgouw is tekening bijgevoegd op bijlage 2, waarop aangegeven een indeling van deze stedelijke zones.

Ook de stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijze en dus de hoogte van de parkeercijfers. Het aanbod van de alternatieve vervoerwijze in een grote stad is van een ander niveau dan in een dorp.

Deze bevinding is aanleiding geweest om de parkeercijfers naast stedelijke zone ook te onderscheiden naar stedelijkheidsgraad. Hierbij heeft het CROW aansluiting gezocht bij de door het CBS ontwikkelde typologie van stedelijkheidsgraden. Onder stedelijkheidsgraad wordt het aantal adressen per vierkante kilometer verstaan, waarbij we vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden, afhankelijk van de omgevingsadressen dichtheid, n.l.;

1. Zeer stedelijk gebied >2500
2. Sterk stedelijk gebied 1500-2500
3. Matig stedelijk gebied 1000-1500
4. Weinig stedelijk gebied 500-1000
5. Niet stedelijk gebied < 500

De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling sluit voor een deel aan bij de situatie in Maasgouw. Voor de normering gaat het CBS derhalve voor Maasgouw uit van de volgende indeling:

Gebieden Gemeente Maasgouw	
4. Weinig stedelijk gebied	Kern Maasbracht
5. Niet stedelijk gebied	Overig gemeente Maasgouw

Omdat er volgens het CROW weinig verschil is in ‘Niet stedelijk gebied’ en ‘Weinig stedelijk gebied’ zijn er geen aparte parkeernormen per gebied opgesteld. Zoals omschreven in paragraaf 1.3 zijn de parkeernormen in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de eerder genoemde CROW publicatie ‘Parkeerkencijfers’, waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie in Maasgouw. Deze parkeernormen zijn in tabelvorm opgenomen in bijlage 1. In hoofdstuk 4 volgt tevens een toelichting op deze normen.

### 3.3 Functionele indeling

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

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

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

## 4. Parkeereisen

### 4.1 Inleiding

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

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

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

### 4.2 Parkeernormen

De parkeernormen in de gemeente Maasgouw zijn in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de eerder genoemde CROW publicatie 'Parkeerkencijfers'. De reden hiervoor is dat de CROW-richtlijn breed gedragen wordt, niet alleen door veel gemeenten, maar ook door veel projectontwikkelaars. Een andere reden is dat de parkeerkencijfers van het CROW aan de praktijk zijn ontleend en daarmee een reële inschatting geven van de parkeervraag.

Hoewel deze parkeerkencijfers een range behelzen, wordt uitgegaan van een vaste norm, hetgeen duidelijkheid biedt en onnodige discussie voorkomt. Voor die vaste norm wordt uitgegaan van het maximale CROW-parkeerkencijfer voor 'niet en weinig stedelijke gebieden'. Dit omdat de parkeernormen zoals door het CROW opgesteld afkomstig zijn van parkeergegevens uit 2002 en het toekomstige autobezit van 2005 tot 2030 zal toenemen met 10 tot 22 %. Bovendien is het autobezit in de gemeente Maasgouw 10,4% hoger dan het landelijke gemiddelde. In bijlage 1 zijn de parkeernormen van de gemeente Maasgouw opgenomen.

#### Parkeren op eigen terrein

Het doel van deze parkeereis is dat bij de ontwikkeling van nieuwe functies de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd. Op deze manier blijft de parkeersituatie op straat gewaarborgd. In de praktijk kunnen zich situaties voordoen waarbij niet kan worden voldaan aan deze eis. In dit soort gevallen bestaat de mogelijkheid om onder voorwaarden af te wijken van bovengestelde eisen.

Er zijn een aantal opmerkingen bij de parkeernormen, die in deze paragraaf nader worden toegelicht.

#### Woningen

De parkeernormen voor woningen zijn overeenkomstig de ASVV 2004 ingedeeld naar prijsklasse van woningen. Om eenduidige berekening mogelijk te maken is onderstaand een indicatie gegeven van deze prijsklassen. Deze bedragen zijn richtinggevend en kunnen door de gemeente jaarlijks worden bijgesteld.

Woning goedkoop	koop < € 200.000,-	huur < € 475- per maand
Woning midden	koop € 200.000 - € 350.000	huur €475- €800 per maand
Woning duur	koop > € 350.000,-	huur > € 800 per maand

De parkeernormen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 parkeerplaats per woning bestaat. Bij projecten met meerdere woningen moet daarom minimaal 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte worden gerealiseerd. In uitzonderingssituaties worden deze niet in de openbare ruimte maar in een openbaar toegankelijk gebied gerealiseerd. Appartementen hebben een gelijke norm als woningen. Ook hierbij is de parkeernorm afhankelijk van de

---

locatie, het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen en van de omvang van het appartement.

#### Ouderenhuisvesting

Bij woningen die voor ouderenhuisvesting zijn bestemd, wordt onderscheid gemaakt in een zelfstandige woning, een woning in of bij een zorginstelling (met ten minste beperkte zorgvoorzieningen)

Een zelfstandige woning voor ouderen, waarbij geen relatie (fysiek of organisatorisch) bestaat met een zorginstelling, wordt als een normale woning aangemerkt.

Een woning in of bij een zorginstelling behoort tot de categorie 'verpleeg /verzorgingstehuis', waarbij ook een norm van 0,7 parkeerplaats per wooneenheid geldt.

#### Commerciële ruimten in woongebieden

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

#### Scholen/kinderdagverblijven

Bij scholen en kinderdagverblijven is gedurende de dag een min of meer vast aantal parkeerders aanwezig, het personeel. De haal- en brengmomenten brengen een extra, kortdurende piek met zich mee. Het CROW heeft een rekenmethode ontwikkeld om het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen bij scholen en kinderdagverblijven te berekenen. (publicatie 182)

### 4.3 Toepassing van de normen

Met een parkeerbalans wordt de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied berekend. Vaak valt de parkeervraag van de functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk. Het is dan niet noodzakelijk om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, doch gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstanden naar de bestemming.

In zes stappen wordt uitgelegd hoe een parkeerbalans tot stand komt.

Stap 1: Bepalen parkeerbeleid

Bij het opstellen van een parkeerbalans vormt deze nota het uitgangspunt.

Stap 2: Afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden.

In het algemeen wordt er voor een indeling gekozen die uit oogpunt van parkeren een eenheid vormt. Dit kunnen gebieden zijn met een natuurlijke begrenzing zoals een spoorbaan, rivier, een park of bebouwde komgrens. Een andere mogelijke gebiedsindeling is een functionele indeling zoals een woongebied, het centrumgebied, uitbreidingsgebied etc.

Stap 3: Definiëren onderzoeksgebied

De kencijfers zijn opgebouwd naar Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone. De stedelijkheidsgraad van de gemeente en de locatie binnen de gemeente bepalen welke kencijfers toegepast worden

## Stap 4: Inventariseren parkeervraag en -aanbod

Met een parkeerbalans kan zowel de huidige als de toekomstige situatie worden berekend. De parkeervraag wordt gegenereerd door de aanwezige of nog te realiseren functies en de daarbijbehorende parkeernormering. Het parkeeraanbod bestaat uit het huidige aantal en/of de geplande aantal parkeerplaatsen. Bij bepaling van het parkeeraanbod moet men ook rekening houden met parkeren op eigen terrein. In de onderstaande tabel is aangegeven in hoeverre de diverse opritten en garages meegenomen mogen worden in de berekening. Dit omdat deze niet altijd gebruikt worden voor het parkeren van auto's. Uit onderzoek bleek namelijk dat in een woonwijk met veel garages en lange opritten in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig waren, echter in de praktijk bleek dat een groot gedeelte van het theoretische aanbod niet wordt gebruikt voor het parkeren van auto's en zodoende nog parkeerproblemen ontstonden.

Parkeervoorzieningen bij woningen	Berekenings- Aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	1,0	Oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	0,5	
Garage met enkele oprit	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	1,3	Oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele (brede) oprit	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

## Stap 5 Berekening benodigde aantal parkeerplaatsen

De parkeervraag per periode wordt bepaald met behulp van de parkeernormen zoals opgenomen in de bijlage. Omdat gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is kan, wanneer minimaal twee functies van dezelfde parkeervoorziening gebruik maken een reductie worden toegepast op de som van de parkeervraag, overeenkomstig de onderstaande aanwezigheidspercentages van de verschillende periodes van de dag/week. Het hoogste aantal is dan bepalend voor de hoogte van de parkeervraag.

Aanwezigheidspercentages							
	Werkdag			Koop	Zaterdag		Zondag
	Overdag	Middag	Avond	Avond	Middag	Avond	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 Cultuur	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
Horeca	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	10	90	100	90	85

## Stap 6 Bepalen van de balans en vormen van nieuw beleid

De verhouding tussen parkeervraag en -aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het parkeren in balans is

### 4.4 Rekenvoorbeelden Parkeerbalans

#### Individuele woning in bestaande wijk

Aan de hand van bijlage 1 kan bepaald worden binnen welke sector de woning behoort en wat daarbij de parkeernorm is. Daarnaast blijkt uit de praktijk dat de beschikbare parkeergelegenheden op eigen terrein niet altijd als zodanig worden gebruikt. Voor parkeervoorzieningen op eigen terrein worden daarom de rekenwaarde gehanteerd uit de tabel op pagina 13. Afronding van de parkeernorm vindt als volgt plaats: kleiner dan 0,5 = 0 en groter of gelijk aan 0,5 = 1. In het geval van individuele woningen is het op eigen terrein onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden geen vereiste.

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

#### *Rekenvoorbeeld*

*In een bestaande wijk in de kern van Thorn wordt 1 dure sector woning gebouwd. Parkeernorm: 1,7 waarvan 0,3 in het openbaar gebied worden aangelegd voor bezoekers. Blijft op eigen terrein 1,4. Afronding kleiner dan 0,5 betekent dat 1 parkeerplaats op eigen terrein dient te worden gerealiseerd.*

*Onafhankelijk van elkaar wegrijden is bij individuele woningen geen vereiste. Aanvrager kan dus kiezen uit het realiseren van:*

- Enkele oprit zonder garage 5,0 m diep en 2,5 m breed)*
- Lange oprit zonder garage of carport (10,0 m diep en 2,5 m breed)*
- Dubbele oprit zonder garage of carport (5,0 m diep en 4,5 m breed)*
- Garagebox (niet bij woning)*
- Garage met enkele oprit (beide 5,0 m diep en 2,5 m breed)*
- Garage met lange oprit (10,0 m diep en 2,5 m breed)*
- Garage met dubbele oprit (5,0 m diep en 4, 5 m breed)*

#### Meerdere woningen

Bij de bouw van meerdere woningen is het noodzakelijk dat per woning 0,3 parkeerplaatsen in het openbare gebied worden aangelegd voor bezoekers. Daarnaast blijkt uit de praktijk dat de beschikbare parkeergelegenheden op eigen terrein niet altijd als zodanig worden gebruikt. Voor parkeervoorzieningen op eigen terrein worden daarom bij de bouw van meerdere woningen de rekenwaarde gehanteerd uit de tabel op pagina 13.

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen bij meerdere woningen is een gebiedsgerichte aanpak. Dit betekent dat niet per woning bepaald wordt wat de parkeernorm is, maar voor het gehele gebied. In het geval van woningen is het onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden op eigen terrein geen vereiste.

Afronding van de parkeernormen vindt als volgt plaats: kleiner dan 0,5 = 0 en groter of gelijk aan 0,5 = 1. De afronding vindt plaats in de allerlaatste fase bij de bepaling van het totaal noodzakelijke aantal parkeerplaatsen.

**Rekenvoorbeeld:**

*Kern Heel: 10 woningen dure sector, waarvan 5 met lange oprit zonder garage/carport en 5 met dubbele oprit met garage.*

*Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen:  $10 * 1,7 = 17$  parkeerplaatsen*

*Aanwezig conform berekeningsaantal:  $5 * 1,0 + 5 * 1,8 = 14$  parkeerplaatsen*

*Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening):  $17 - 14 = 3$  parkeerplaatsen. Per woning is altijd tenminste 0,3 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk. Dit betekent  $10 * 0,3 = 3$  parkeerplaatsen.*

*Hierbij is een sluitende parkeerbalans.*

**Meerdere voorzieningen**

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

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

Parkeerplaatsen zijn dikwijls uitwisselbaar, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen, maar slechts een deel ervan. Onder uitwisselbaarheid wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid in een gebied hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling van een deel van de parkeereis worden verleend. Op bladzijde 14 is de procentuele parkeerbehoefte per dag of dagdeel weergegeven.

**Rekenvoorbeeld :**

*Kern Maasbracht : 20 woningen in de middenklasse met garage en een enkele oprit.  
1000 bvo detailhandel  
500 bvo kantoren zonder baliefunctie  
500 bvo restaurant*

**Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen:**

*Wonen midden  $20 * 1,5 = 30$  parkeerplaatsen*

*Detailhandel  $10 * 3,5 = 35$  parkeerplaatsen*

*Kantoren  $5 * 2 = 10$  parkeerplaatsen*

*Restaurant  $5 * 12 = 60$  parkeerplaatsen*

*Zonder rekening te houden met gecombineerd gebruik is de totale parkeervraag 135 parkeerplaatsen*

**Gecombineerd gebruik**

	Werkdag			Koop	Zaterdag		Zondag
	Overdag	Middag	Avond	Avond	Middag	Avond	Middag
Woningen	30*0,50	30*0,60	30*1,00	30*0,90	30*0,60	30*0,60	30*0,70
Detailhandel	35*0,30	35*0,70	35*0,20	35*1,00	35*1,00	35*0,0	35*0,0
Kantoor	10*1,00	10*1,00	10*0,05	10*0,10	10*0,05	10*0,0	10*0,0
Restaurant	60*0,30	60*0,40	60*0,90	60*0,95	60*0,70	60*1,00	60*0,40
<b>Totaal</b>	<b>53,5</b>	<b>76,5</b>	<b>91,5</b>	<b>120</b>	<b>95,5</b>	<b>78</b>	<b>45</b>

In de tabel staat de parkeerbehoefte per voorziening per periode van de dag, gebaseerd op de aanwezigheidspercentages, weergegeven.  
Uit de tabel blijkt dat de koopavond de maatgevende periode voor de parkeerbalans is. Door een optimale inrichting van het project is gecombineerd gebruik mogelijk en is het aanleggen van 120 parkeerplaatsen dus afdoende.

In de CROW publicatie 182; 'Parkeerkcijfers - Basis voor parkeernormering' van maart 2004 is een rekenvoorbeeld uitgewerkt.

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

Hoe om te gaan met parkeren bij reconstructies binnen een gebied?

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

Samenvatting berekeningsmethode

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

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

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

**Het parkeeraanbod is nu bekend.**

**De norm minus het aanbod geeft het overschot/tekort.**



---

## 5. Voorwaarden voor vrijstelling parkeereisen

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

### 5.1 Meer parkeerplaatsen dan parkeernorm (overschot)

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

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

Indien de initiatiefnemer bij een project van grotere omvang (meerdere woningen) meer parkeerplaatsen wenst aan te leggen dan de parkeernorm aangeeft, is het noodzakelijk om te onderzoeken of dit op de omliggende infrastructuur geen problemen oplevert. Meer parkeerplaatsen betekent verkeerskundig gezien een hogere intensiteit en een hogere (subjectieve) verkeersonveiligheid. Hierbij moet door een deskundige, een verkeerskundige afweging gemaakt worden tussen zoekverkeer op vooral de parkeervoorziening zelf en een hogere intensiteit vooral op de toe- en afleidende wegen. De aanleg van meer parkeerplaatsen heeft daarnaast ook financiële consequenties, maatschappelijke en ruimtelijke consequenties (een parkeerplaats neemt ongeveer 15 m<sup>2</sup> in beslag), beide zijn echter voor de initiatiefnemer.

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

### 5.2 Parkeernorm niet realiseerbaar op eigen terrein (tekort)

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

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

1. De initiatiefnemer beschikt over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand (binnen 250 meter):
  - a. Parkeerplaatsen die de initiatiefnemer zelf in de nabijheid op particulier terrein realiseert.
  - b. Parkeerplaatsen die worden gehuurd van derden, waarbij de initiatiefnemer dient aan te tonen (door middel van contracten) dat deze parkeerplaatsen voor de functie beschikbaar zijn. Indien deze huurovereenkomst komt te vervallen, dan vervalt indirect met terugwerkende kracht ook de vrijstelling van de parkeereis.
2. Parkeerplaatsen kunnen worden opgevangen in het openbaar aanbod. Vereist is dat middels een parkeerbalans of parkeerdrukmeting aangetoond dient te worden of er binnen acceptabele loopafstanden (wonen, ontspannen, gezondheidszorg en onderwijs 100 m, winkelen, 250 m en werken 250 m) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn (de parkeerdruk mag inclusief het tekort van de initiatiefnemer niet boven de 85% bezettingsgraad komen).
3. De gemeente ziet binnen een afstand van 250 meter mogelijkheden, die tevens planologisch haalbaar zijn, om binnen een termijn van 10 jaar extra parkeerplaatsen aan te leggen.

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

## 6. Afkoopregeling

Wanneer bij een bouwvergunning vrijstelling wordt verleend om minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft te realiseren en de gemeente ziet kans mogelijkheden om binnen tien jaar extra parkeerplaatsen aan te leggen op acceptabele loopafstand, dan kan het college de initiatiefnemer verplichten een financiële bijdrage volgens de gemeentelijk parkeerbijdrage regeling te storten.

### De afkoopregeling van parkeerplaatsen is aan de orde bij:

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein waarbij de extra parkeerplaatsen binnen 10 jaar door de gemeente worden aangelegd binnen acceptabele afstand van het plan (250 meter). De storting dient overeen te komen met de werkelijke investeringskosten van een parkeerplaats.

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

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

### 6.1 Tarieven voor de stortingen

In onderstaande tabel zijn de tarieven voor de eenmalige storting volgens de gemeentelijke parkeerbijdrage regeling. De tarieven zullen jaarlijks worden geïndexeerd. De hoogte van de storting is onafhankelijk van de soort ontwikkeling.

#### Storting afkoopregeling per parkeerplaats

Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein waarbij de extra parkeerplaatsen binnen 10 jaar door de gemeente worden aangelegd binnen acceptabele afstand van het plan (250 meter). € 5.500,- incl. BTW

De hoogte van het te storten bedrag bij realisatie van minder parkeerplaatsen dan de parkeerplaatsverplichting voorschrijft, is afgeleid van de reële aanleg- of stichtingskosten (inclusief de kosten voor grondverwerving).

Een voordeel van een tarief overeenkomstig de reële aanleg- of stichtingskosten is dat met de gelden uit de afkoopregeling daadwerkelijk parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. In bijlage 5 is een overzicht opgenomen van de reële aanleg- of stichtingskosten van een parkeerplaats.

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

Jaarlijks wordt door het college een toets uitgevoerd of het gehanteerde bedrag nog toereikend is. Indien nodig wordt een voorstel gedaan tot wijziging van het tarief. De parkeerplaatsen die in het kader van de parkeerbijdrage regeling worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk. In de praktijk blijken deze kosten per gemeente flink te verschillen van wel € 2.000,- tot € 20.000,-. Hierbij speelt voornamelijk de aankoop van “dure” grond voor de parkeerplaats een grote rol.

## 6.2 Parkeerovereenkomst

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

In het geval dat de parkeerplaatsen niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden en ook niet opgevangen kunnen worden binnen de openbare ruimte, dient de initiatiefnemer de volledige aanleg of stichtingskosten per parkeerplaats te betalen. Hierbij geldt de verplichting voor de gemeente Maasgouw om binnen een periode van 10 jaar en binnen een afstand van 250 meter van het initiatief te voorzien in het aantal parkeerplaatsen dat niet op eigen terrein gerealiseerd kon worden. Indien de gemeente Maasgouw niet binnen de gestelde periode aan haar verplichting heeft voldaan, volgt restitutie (inclusief wettelijke interest) van de storting volgens de gemeentelijk parkeerbijdrage regeling aan de oorspronkelijke betaler. Het bedrag per parkeerplaats wordt gestort volgend de parkeerbijdrage regeling.

De regie bij het opstellen van de parkeerovereenkomst ligt bij de afdeling Ruimtelijke omgeving Economie en Recreatie (ROER) van de gemeente Maasgouw. De afkoopregeling en de bijbehorende parkeerbijdrage regeling vallen onder verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder die is belast Ruimtelijke Ordening. In bijlage 3 is een voorbeeld opgenomen van de parkeerovereenkomst.

## 6.3 Betaling afkoopbedrag

Op verzoek van de initiatiefnemer is de gemeente Maasgouw bereid maatwerk te leveren ten aanzien van de wijze van betaling. De afdeling ROER zoekt in overeenstemming met de afdeling Financiën naar een betalingsregeling, die toegesneden is op de situatie van de initiatiefnemer. Enige voorwaarde is dat de volledige betaling niet wordt uitgesteld, aangezien de gemeente de juridische verplichting heeft om de middelen in te zetten voor de realisatie van nieuwe openbare parkeerplaatsen.

## 7. Planvorming

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

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

### 7.1 Nota parkeernormen

Na vaststelling van deze nota 'Parkeernormen' zijn de hierin beschreven normen voor de gemeente Maasgouw van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Het beleid treedt in werking de dag na bekendmaking in het weekblad Maasgouw Nieuws.

### 7.2 Bestemmingsplannen, projectbesluiten en ontheffingen WRO

In de vigerende bestemmingsplannen zijn meestal geen parkeernormen opgenomen en wordt er ook niet naar verwezen. Op dit moment wordt wel bij ontheffingsprocedures en projectbesluiten conform de nieuwe WRO een afweging gemaakt ten aanzien van parkeren. Dit geschiedt nu op basis van de Bouwverordening, echter omdat dit niet eenduidig is levert dit momenteel problemen op (zie paragraaf 1.3.) Bovendien mag de bouwverordening in de toekomst op grond van de nieuwe Woningwet geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, dus ook niet over parkeren. Het vervallen van de mogelijkheid om parkeren te regelen in de bouwverordening geeft dan problemen. Een wijziging van de parkeernormen of ontheffing in het bestemmingsplan betekent dat je het bestemmingsplan moet wijzigen. En dat betekent een lange procedure volgen, waar dat in de bouwverordening heel vlot kan. Om parkeernormen te definiëren zonder alles in iedere bestemmingplan te beschrijven, is deze parkeernota gemaakt. In nieuwe bestemmingsplannen (en voorlopig nog de Bouwverordening) kan dan volstaan worden met een verwijzing naar voorliggende nota.

Daarnaast is als onderdeel van de nieuwe WRO (inwerkingtreding 1 juli 2008) eveneens de Grondexploitatiewet in werking getreden. Dit betekent dat de gemeente (in vele gevallen) een exploitatieplan moet vaststellen wanneer bouwplannen worden ontwikkeld c.q. bestemmingen worden gewijzigd. De gemeente kan dan de kosten voor het bouwrijp maken verhalen op de grondeigenaar. Ook het aanleggen van parkeervoorzieningen vallen onder de kostensoortenlijst zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. De gemeente kan er ook, in overleg met een ontwikkelaar, voor kiezen een overeenkomst via het privaatrechtelijk spoor af te sluiten waarbij de kosten voor onder andere parkeervoorzieningen eveneens worden opgenomen. De voorbeeld parkeerovereenkomst (bijlage 3) behorende bij deze beleidsnota kan daar onderdeel van zijn.

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

### 7.3 Bouwverordening

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

**Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Maasgouw**

Niet/weinig stedelijk gebied	Centrum	schil/overloop gebied	rest beb. kom	Aandeel bezoekers	Eenheid
<b>Wonen</b>					
Woning duur	1,7	2	2,2	0,3	Woning
Woning midden	1,5	1,8	1,9	0,3	Woning
Woning goedkoop	1,3	1,5	1,7	0,3	Woning
Serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,6	0,6	0,3	Woning
Kamer verhuur	0,6	0,6	0,6	0,2	Woning
<b>Winkels</b>					
wijk buurt winkel/nonfood	3,5	3,5	3,5	85%	100m <sup>2</sup> bvo
Wijk buurt winkel/food	4,5	4,5	4,5	85%	100m <sup>2</sup> bvo
Groot detailhandel		8,5	8,5	85%	100m <sup>2</sup> bvo
Showroom	1,2	1,4	1,8	35%	100m <sup>2</sup> bvo
(Week) markt	0,27	0,27	0,27	85%	100m <sup>2</sup> bvo
<b>Werken</b>					
Kantoren met baliefunctie	2,5	3,3	3,5	20%	100m <sup>2</sup> bvo
Kantoren zonder baliefunctie	2	2,1	2,5	5%	100m <sup>2</sup> bvo
Aarbeidsextensieve bedrijven	0,6	0,7	0,9	5%	100m <sup>2</sup> bvo
Arbeidsintensieve bedrijven	1,7	2,2	2,8	5%	100m <sup>2</sup> bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,7	1,7	1,7	10%	100m <sup>2</sup> bvo
<b>Overig</b>					
Cafe/bar/discotheek/cafetaria	7	7	8	90%	100m <sup>2</sup> bvo
Restaurant	12	12	16	80%	100m <sup>2</sup> bvo
Museum/bibliotheek	0,7	0,9	1,2	95%	100m <sup>2</sup> bvo
Bioscoop/theater/schouwburg	0,3	0,3	0,4	95%	Zitplaats
Sporthal	2,2	2,5	3	95%	100m <sup>2</sup> bvo
Sportveld	27	27	27	95%	ha.netto terrein
Dansstudio/sportschool	4	4	5	95%	100m <sup>2</sup> bvo
Squashbanen	2	2	2	90%	Baan
Tennisbanen	3	3	3	90%	Baan
Golfbaan			8	95%	Hole
Bowlingbaan/biljartzaal	2,5	2,5	2,5	95%	baan/tafel
Stadion	0,2	0,2	0,2	95%	Zitplaats
Evenementenhal	7	8	11	99%	100m <sup>2</sup> bvo
Zwembad	10	11	12	90%	100m <sup>2</sup> opp. Bassin
Themapark/pretpark	12	12	12	99%	ha.netto terrein
Overdekte speeltuin/hal	12	12	12	90%	100m <sup>2</sup> bvo
Manege			0,5	90%	Box
Cultureel centrum/wijkgebouw	4	4	4	90%	100m <sup>2</sup> bvo
Ziekenhuis	1,7	1,7	1,7		Bed
Verpleeg/verzorgingstehuis	0,7	0,7	0,7	60%	Wooneenheid
Arts/kruisgebouw/therapeut	2	2	2	65%	Behandelkamer
Beroepsonderwijs	7	7	7		Leslokaal
Vorbereidend beroepsonderw.	1	1	1		Leslokaal
Avondonderwijs	1	1	1		Student
Basisonderwijs	1	1	1		Leslokaal
Creche/peuterspeelzaal	0,8	0,8	0,8		Arbeidsplaats
Hotel	1,0	1,0	1,0		Kamer
Volkstuin	0,3	0,3	0,3		Perceel
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2		Zitplaats
Begraafplaats/crematorium	30	30	30		gelijktijdige begr.

---

**Bijlage 2: Tekening met indeling Stedelijke zones gemeente Maasgouw.**

---

**Bijlage 3: Concept parkeerovereenkomst in het geval van afkoopregeling : verplicht aanleggen parkeerplaatsen.**

1. Gericht op het scheppen van voorwaarden, waaronder de gemeente Maasgouw ontheffing kan verlenen van de parkeereis als bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, zulks in verband met de verbouwing/ uitbreiding van het \_\_\_\_\_; - *hierna te noemen:* \_\_\_\_\_
2. De gemeente Maasgouw, ten deze in gevolge van artikel 171 van de Gemeentewet vertegenwoordigd door de burgemeester, H.J.M. Strous - *hierna te noemen: de gemeente*

overwegende,

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

**komen overeen als volgt:**

**Artikel 1**

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

**Artikel 2**

De gemeente aanvaardt de in artikel 1 genoemde geldsom en verplicht zich om binnen tien jaar na dagtekening van deze overeenkomst binnen een straal van tweehonderdvijftig meter, met genoemd perceel als middelpunt, het in artikel 1 genoemde aantal openbare parkeerplaatsen aan te leggen. Indien de gemeente deze openbare parkeerplaatsen, of een gedeelte daarvan, niet binnen tien jaar na dagtekening van deze overeenkomst heeft gemaakt, is \_\_\_gerechtigd een evenredig deel van de betaalde geldsom terug te vorderen met verrekening van de wettelijke rente per jaar over het teruggevorderde bedrag.



**Artikel 3**

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

**Artikel 4**

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

**Artikel 5**

De in artikel 1 genoemde geldsom moet door \_\_\_binnen \_\_\_ dagen na de datum van ondertekening van deze overeenkomst worden gestort op bankrekeningnummer \*\*\* ten name van de gemeente Maasgouw.

**Artikel 6**

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

**Artikel 7**

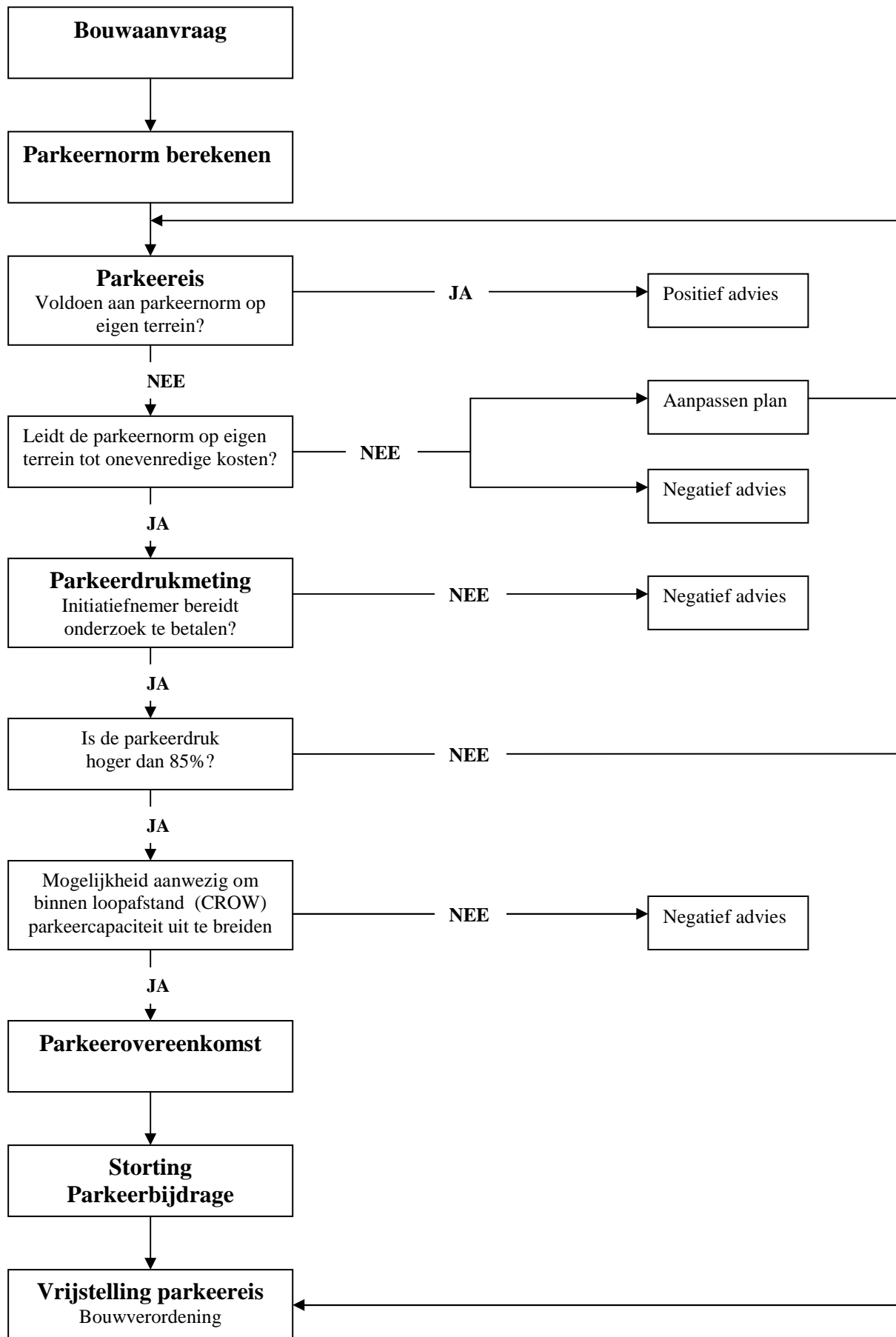
Partijen doen over en weer afstand van het recht om zich op de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen gronden ontbinding van de koop en levering te beroepen.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend te Maasgouw op \_\_\_\_\_

Gemeente Maasgouw  
H.J.M. Strous  
Burgemeester

naam/organisatie  
dhr/mevr .....  
functie .....

**Bijlage 4 Proces vrijstelling parkeereis**



**Bijlage 5: Overzicht reële stichting-/aanlegkosten gemiddelde parkeerplaats**

Hierbij wordt uitgegaan van parkeren op maaiveldniveau

Oppervlakte één parkeerplaats:

Oppervlakte : ±15 m<sup>2</sup>

Omschrijving	Hoeveelheid Eenheid	Kosten per Totaal	Kosten
<b><i>Civiltechnische aanlegkosten</i></b>			
Opschonen werkterrein en slopen			100
Ontgraven grond en afvoeren naar depot	6 m <sup>3</sup>	60	360
Afvoeren grond naar grondbank 6 m <sup>3</sup> x 1,6	9 ton	40	360
Leveren en aanbrengen korrelmix 20 cm	4,5 ton	54	243
Leveren en aanbrengen zand 10 cm	2,5 ton	70	170
Levering opsluitbanden 10x20x200 cm	11 st.	11	121
Levering klinkers BKK 8x10x20 cm	15 m <sup>2</sup>	24	360
Levering betonspecie	0,7 m <sup>3</sup>	300	210
Aanbrengen opsluitbanden	11 st.	20	220
Aanbrengen klinkers BKK	15 m <sup>2</sup>	30	450
Uitvoeringskosten aannemerij			1000
<b><i>Grondverwervingskosten</i></b>			
Gemiddelde kosten grondaankoop	15 m <sup>2</sup>	70	1050
Totaal exclusief 19% BTW			4644
<b><i>Afgerond inclusief BTW</i></b>		€	5.500