

Beleidsnota

Parkeernormen

Valkenburg aan de Geul

2012

Status: Vastgesteld

Afdeling Bouwen en wonen / Gemeentewerken

Auteurs: C. Bronzwaer / B. van Eijsden

Versie: 1.4

Datum: 26 maart 2012

A	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding evaluatie	4
1.2	Huidig parkeerbeleid gemeente Valkenburg aan de Geul	4
1.3	Doelstelling nota	4
1.4	Juridisch kader	5
B:	WERKGEDEELTE	6
2	TOETSINGSKADER	6
2.1	Bepalen parkeerbehoefte	7
2.2	Bepalen parkeereis	8
2.2a	Bepalen parkeerbalans (bij functiewijziging verschillende bestemmingen)	10
2.3	Bepalen parkeersaldo	11
2.4	Ontheffingsmogelijkheden	12
2.5	Specifieke toelichting artikelsgewijs.....	14
2.6	Jaarlijkse parkeerdrukmeting	19
2.7	Parkeerfonds.....	19
2.8	Algemene zaken.....	20
C	BIJLAGEN	21
Bijlage 1	Begrippenlijst	21
Bijlage 2	Parkeernormen	23
Bijlage 3	Kaart centrumontheffingsgebied	24
Bijlage 4	Stroomschema	25
Bijlage 5	Parkeerfondsverordening	26
Bijlage 6	Rekenvoorbeelden	29

Leeswijzer

Deze nota bestaat uit drie gedeelten;

A: Inleiding,

B: 'Werkgedeelte' met het toetsingskader plus toelichting

C: Bijlagen

Deel A is een inleiding op de Beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul 2012 met onder meer de aanleiding en doelstelling van de beleidsnota.

Deel B is bedoeld voor diegenen die direct te maken krijgen met de Beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul 2012 als toetsingsinstrument. Dit deel is dus specifiek bedoeld voor de plantoetsers.

Deel C tenslotte bestaat uit diverse bijlagen waarnaar in het toetsingskader en de toelichting wordt verwezen, zoals het stroomschema voor toetsing in zijn geheel, de kaart met gebiedsindeling en enkele rekenvoorbeelden.

A INLEIDING

1.1 Aanleiding evaluatie

De parkeernormen, die de gemeente Valkenburg aan de Geul hanteert bij het toetsen van aanvragen om omgevingsvergunning, zijn vastgelegd in de beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul van 17 december 2007. Dit jaar, 2012, is de huidige nota dus 5 jaar oud. In die 5 jaar heeft een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden (onder meer de vaststelling van twee nieuwe bestemmingsplannen voor de Kernen en het Centrum, het Centrumplan, de toename van aan-huisgebonden-beroepen) die van invloed zijn op het parkeren in de gemeente Valkenburg aan de Geul. Evaluatie van de nota was daarom geboden.

Deze beleidsnota ter herziening van de parkeernormen Valkenburg aan de Geul (verder: Beleidsnota Parkeernormen 2012) bevat een eenvoudige en eenduidige parkeernormensystematiek en bevat een aantal helder omschreven en uitgewerkte ontheffingsmogelijkheden.

Deze Beleidsnota Parkeernormen 2012 bestaat uit drie delen. Deel A bevat de aanleiding en doelstelling van de nota. Deel B vormt het 'werkgedeelte' met het toetsingskader. In deel C, tenslotte, staan de bijlagen. Hierin zijn een begrippenlijst, tabellen met normen en rekenvoorbeelden te vinden.

1.2 Huidig parkeerbeleid gemeente Valkenburg aan de Geul

Om de te verwachten toenemende parkeerdruk destijds in goede banen te leiden, heeft de gemeente in 2007 de beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul opgesteld en daarin parkeernormen uitgewerkt. De bouwverordening (artikel 2.5.30) verwijst sindsdien voor uitvoering van het toetsonderdeel 'parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen' naar de beleidsnota parkeernormen Valkenburg aan de Geul die in bijlage 13 van de bouwverordening is opgenomen.

Het uitgangspunt van de beleidsnota uit 2007 is dat iedere initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling zelf zorg draagt voor het aanleggen van voldoende parkeergelegenheid. Met het oog op de kwaliteit van de openbare ruimte was én is het streven om zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik van parkeerplaatsen moeten zoveel als mogelijk worden benut. De nota was bovendien bedoeld als normenkader voor externe partijen als projectontwikkelaars, adviesbureaus, makelaars, woningcorporaties e.d. De nota was van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en uitdrukkelijk niet op bestaande (parkeer)situaties.

1.3 Doelstelling nota

Het doel van deze Beleidsnota Parkeernormen 2012 luidt:

Het vaststellen van zowel geactualiseerde en eenduidige gemeentelijke parkeernormen voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen als helder geformuleerde ontheffingsmogelijkheden, in de gemeente Valkenburg aan de Geul om in de toekomst in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien én om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen van Valkenburg aan de Geul te waarborgen.

Deze nota dient ter vervanging van de beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul van 17 december 2007.

De volgende aandachtspunten zijn van belang:

- Deze nota is, net als de voorgaande nota, bedoeld als normenkader van de gemeente Valkenburg aan de Geul. Het is de bedoeling de nota te gebruiken als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwcorporaties, makelaars, enzovoort);
- Deze nota gaat uit van het bepalen van één parkeernorm per functie. In bijlage 2 zijn deze parkeernormen terug te vinden.
- Deze nota is, net als de voorgaande nota, van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw, verbouw, uitbreiding en/of functiewijziging of een combinatie hiervan) van panden en/of percelen, in Valkenburg aan de Geul en is niet van toepassing op bestaande parkeersituaties;

Let wel: Daar waar het gaat om functiewijziging wordt nadrukkelijk NIET bedoeld de wijziging tussen functies die op grond van het bestemmingsplan binnen één bestemming zijn toegestaan.

- Deze 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 is handelen in de geest van de nota het uitgangspunt.
- Aanvragen die zijn ingediend vanaf de datum van inwerkingtreding van deze nota worden getoetst aan deze nota.

1.4 Juridisch kader

Bij het toetsen van een aanvraag om omgevingsvergunning voor de realisatie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is een toets aan bestemmingsplan, bouwverordening en bouwbesluit verplicht. De eerste twee toetsingskaders kunnen parkeernormen bevatten.

In Valkenburg aan de Geul verwijst de bouwverordening naar een nota die parkeernormen voorschrijft. In dit geval de Beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul 2012.

Overgangsregeling

Om de vraag te beantwoorden welke parkeernota van toepassing is, is het tijdstip van indienen van een formele aanvraag (om omgevingsvergunning) leidend. Voor aanvragen die zijn ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van de nieuwe parkeernota, past de gemeente de parkeernormen toe uit de beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul van 17 december 2007. Voor aanvragen, die zijn ingediend vanaf de inwerkingtreding, past de gemeente de normen uit de Beleidsnota Parkeernormen 2012 toe.

B: WERKGEDEELTE

2 TOETSINGSKADER

Het proces van toepassing van de parkeernormen begint bij het initiatief tot een ruimtelijke ontwikkeling. De initiatiefnemer zal moeten aantonen welke parkeerbehoefte de ontwikkeling genereert, hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn en hoe daarin te voorzien. Bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw, verbouw, uitbreiding en/of functiewijziging of een combinatie hiervan) is het uitgangspunt dat parkeren plaatsvindt op eigen terrein. Hiertoe is in beginsel toetsing van alle nieuwe ontwikkelingen aan de parkeernormen noodzakelijk.

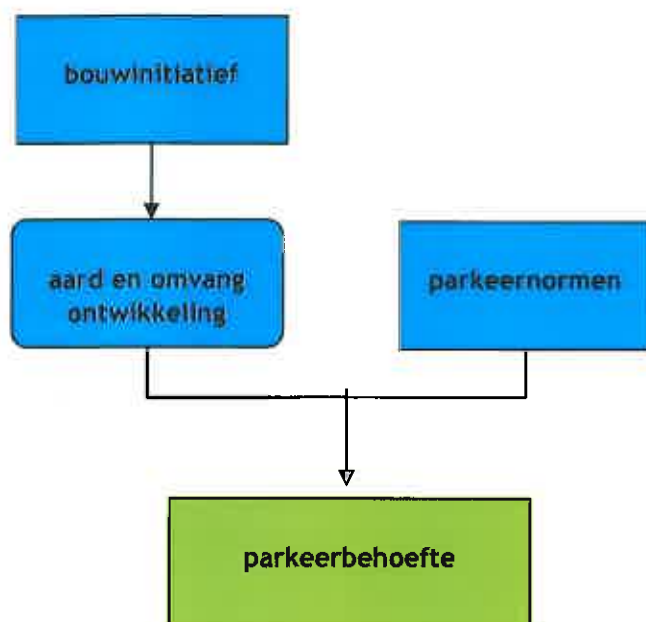
Die toetsing gebeurt stapsgewijs. De stappen zijn weergegeven in diverse stroomschema's. De stappen zijn:

1. bepalen parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling,
2. bepalen parkeereis,
- 2a. eventueel bepalen parkeerbalans (alleen van toepassing als het om functiewijziging gaat),
3. bepalen parkeersaldo,
4. vaststellen eventuele ontheffingsmogelijkheden (als het parkeersaldo niet in evenwicht is),
 - A: Algemene ontheffing:
 - I: Alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen het 'centrumontheffingsgebied', behalve die ontwikkelingen waarin of waarbij het realiseren van woningen plaatsvindt.
 - II: Alle ruimtelijke ontwikkelingen die het realiseren van aan-huis-gebonden beroepen en/of consumentverzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten mogelijk maken.
 - B: Specifieke ontheffing:
 - I: De initiatiefnemer legt op eigen terrein, dat (aantoonbaar) in zijn bezit is, binnen een straal van 250 meter zelf de ontbrekende parkeerplaatsen aan.
 - II: Opvang van het vereiste aantal ontbrekende parkeerplaatsen vindt plaats in het openbare aanbod en moet binnen een straal van 250 meter beschikbaar zijn (parkeerdrukmeting)
 - III: Indien II niet kan en de gemeente mogelijkheden ziet om binnen een afstand van 250 meter het tekort aan parkeerplaatsen aan te leggen.
5. vastleggen berekening en afspraken als voorschrift van de omgevingsvergunning.

Stap 2a is alleen van toepassing als het om een functiewijziging gaat. Let wel: Daar waar het gaat om functiewijziging wordt nadrukkelijk NIET bedoeld de wijziging tussen functies die op grond van het bestemmingsplan binnen één bestemming zijn toegestaan.

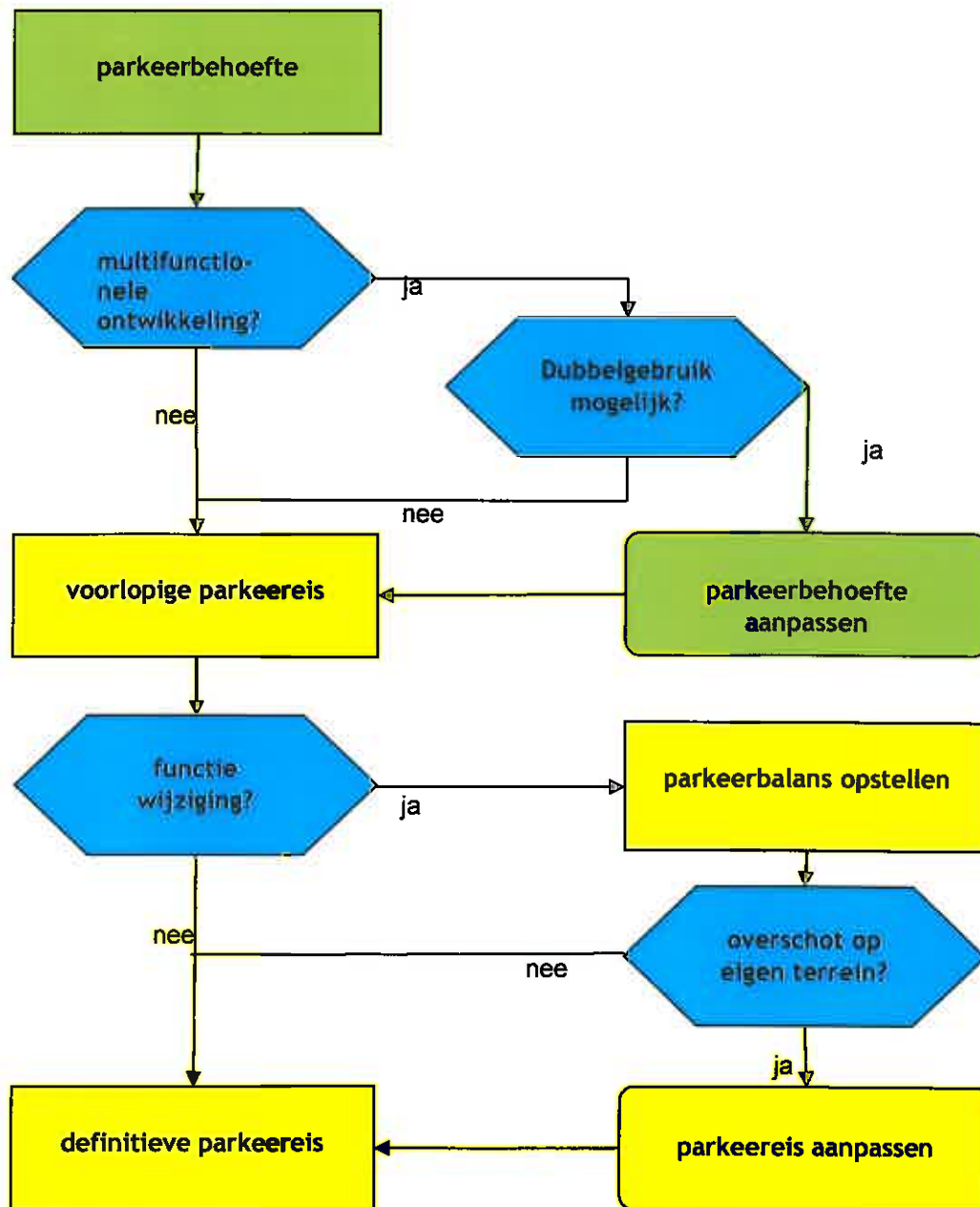
Stap 4 vindt alleen plaats als het parkeersaldo niet in evenwicht is en de ruimtelijke ontwikkeling valt binnen de categorie gevallen waarvoor ontheffing mogelijk is.

2.1 Bepalen parkeerbehoefte



De parkeernormen die gelden voor de gemeente Valkenburg aan de Geul zijn opgenomen in bijlage 2. De parkeerbehoefte komt neer op het aantal parkeerplaatsen dat volgens de parkeernorm, per functie, nodig is voor het realiseren van de ruimtelijke ontwikkeling.

2.2 Bepalen parkeereis



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

Aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik (bron: CROW publicatie 182)

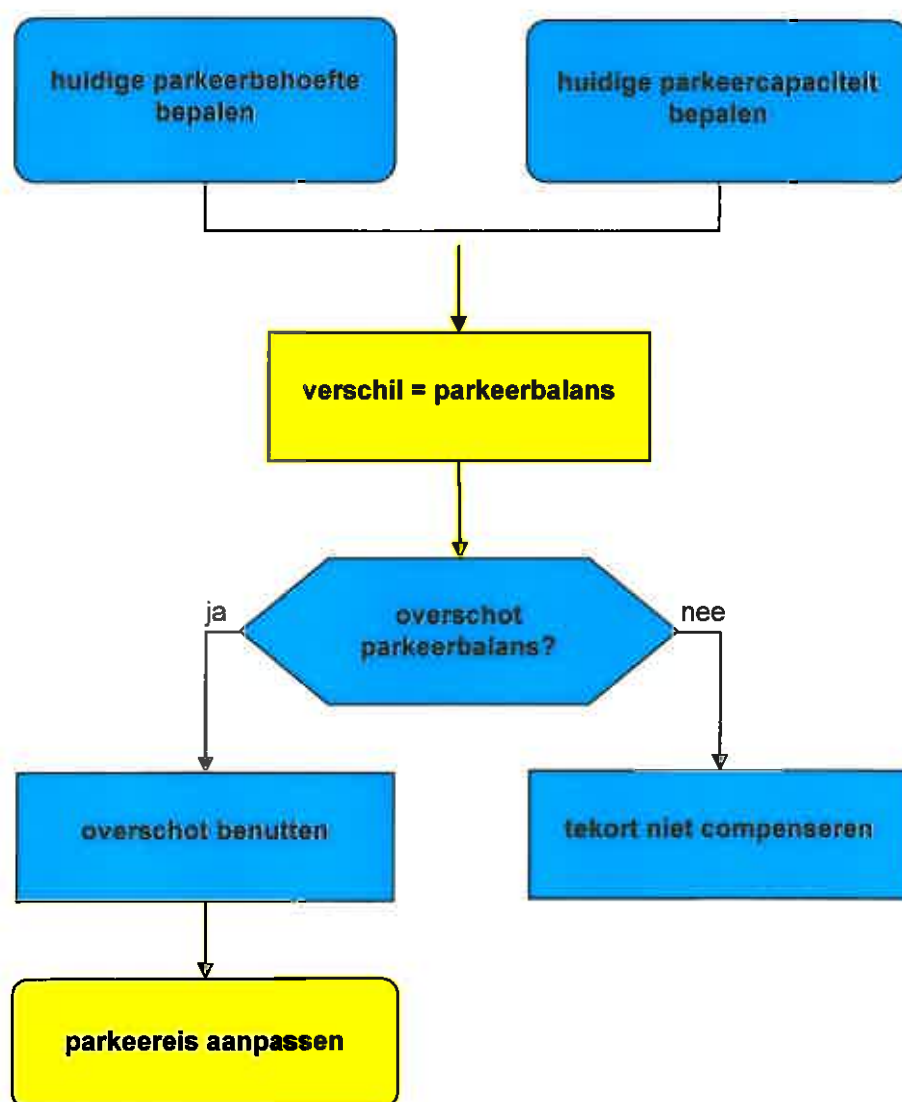
Uit de berekende parkeerbehoefte en de eventuele toepassing van de aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik blijkt de hoogte van de - voorlopige - parkeereis.

Is er sprake van functiewijziging (niet binnen één bestemming) dan kan er in de nieuwe situatie een parkeeroverschot of juist een parkeertekort ontstaan. In het geval van parkeeroverschot is op eigen terrein meer parkeercapaciteit aanwezig dan op grond van de parkeernormen in de huidige situatie nodig is. Dit kan het geval zijn als een hotel, met parkeerplaatsen op eigen terrein, wijzigt in een kantoor zonder baliefunctie. Dit overschot mag in mindering worden gebracht op de voorlopige parkeereis. Om het overschot (of juist het tekort) te berekenen is het noodzakelijk om de parkeerbalans op te maken (zie paragraaf 2.2a).

Is er geen sprake van functiewijziging dan is het niet nodig om een parkeerbalans op te stellen. In dat geval is de definitieve parkeereis gelijk aan de voorlopige parkeereis en wordt doorgegaan met stap 3.

2.2a Bepalen parkeerbalans (bij functiewijziging verschillende bestemmingen)

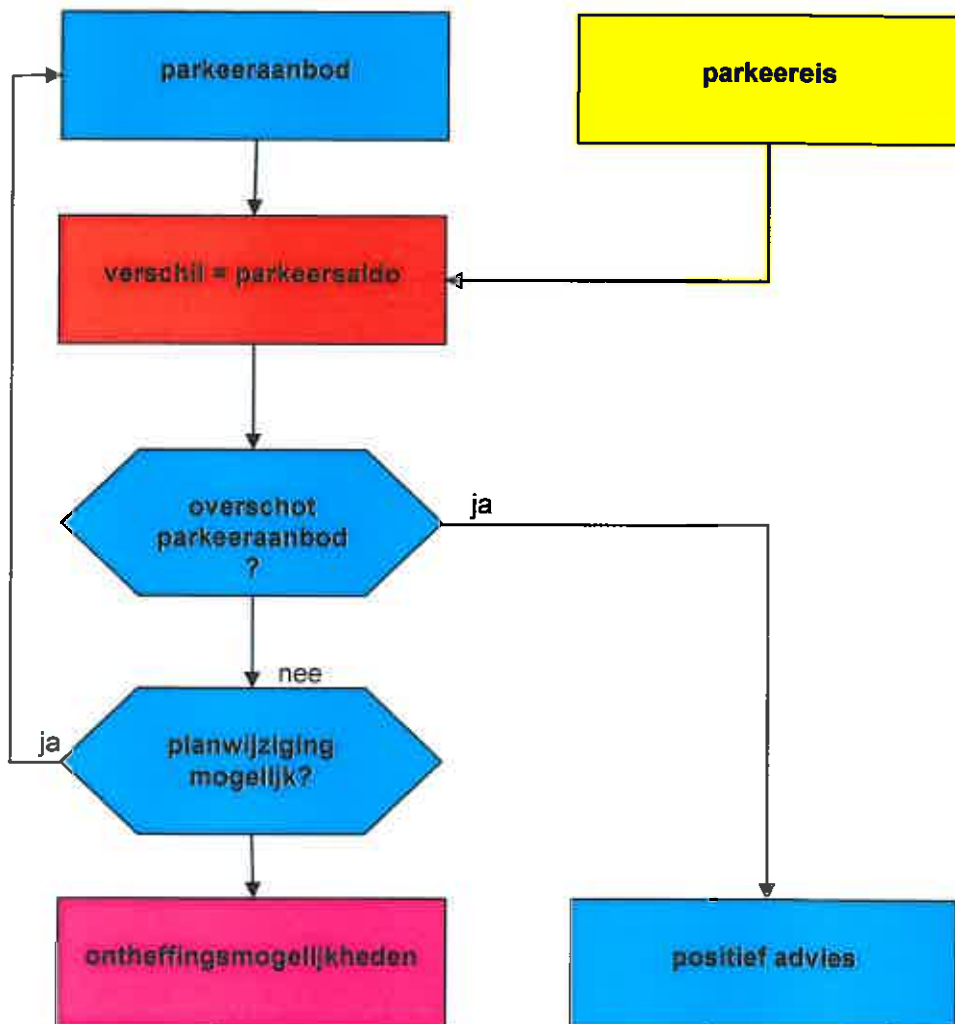
Als het gaat om functiewijzigingen wordt een parkeerbalans opgesteld om een eventueel parkeeroverschot vast te stellen en te benutten. De parkeerbalans is het verschil tussen de parkeerbehoefte van de bestaande functie(s) op grond van de parkeernormen en de bestaande parkeercapaciteit. Als de parkeercapaciteit groter is dan de parkeerbehoefte is er sprake van een overschot. Het is toegestaan om het aantal parkeerplaatsen, waaruit dit overschot bestaat, in mindering te brengen op de parkeereis. Is er sprake van een tekort in de bestaande situatie, dan is het niet nodig om dit tekort in de nieuwe situatie te compenseren. In dit geval heeft de uitkomst van de parkeerbalans geen verdere invloed op de hoogte van de parkeereis. De definitieve parkeereis is gelijk aan de voorlopige parkeereis.



2.3 Bepalen parkeersaldo

Het parkeeraanbod (de realisatie van parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein) moet gelijk zijn aan de parkeereis. Het parkeersaldo is dan in evenwicht. In dit geval kan, althans voor wat betreft de parkeernormen, medewerking aan het plan verleend worden.

Als het saldo echter negatief is, dan moet eerst worden bekeken of het plan gewijzigd kan worden, zodanig dat er een evenwichtig of positief saldo ontstaat. Is dat niet mogelijk, dan moet bekeken worden of er een algemene ontheffing verleend kan worden.



2.4 Ontheffingsmogelijkheden

Voor de volgende gevallen verleent de gemeente een algemene ontheffing:

- A I Alle ruimtelijke ontwikkelingen, behalve die ontwikkelingen waarin of waarbij het realiseren van woningen plaatsvindt, die binnen het 'centrumontheffingsgebied' gepland zijn. De precieze begrenzing van dit gebied is aangegeven op de kaart in bijlage 3 en komt overeen met de begrenzing van de bestemmingen 'centrum', 'centrum-1' en 'gemengd' van het bestemmingsplan 'Centrum Valkenburg'.
- A II Alle ruimtelijke ontwikkelingen die het realiseren van aan-huis-gebonden beroepen en/of consumentverzorgende ambachtelijke bedrijfsactiviteiten mogelijk maken.

Als de initiatiefnemer de vereiste aantallen parkeerplaatsen, of een gedeelte ervan, niet op eigen terrein ter plaatse kan realiseren, kan de gemeente een specifieke ontheffing verlenen in de volgende gevallen:

- B I. De initiatiefnemer legt op eigen terrein, dat (aantoonbaar) in zijn bezit is, binnen een straal van 250 meter zelf de ontbrekende parkeerplaatsen aan. In de omgevingsvergunning legt de gemeente de locatie vast, het vereiste aantal ontbrekende parkeerplaatsen en het tijdstip waarop realisatie van de plaatsen plaatsvindt.
- B II. Opvang van het vereiste aantal ontbrekende parkeerplaatsen vindt plaats in het openbare aanbod en moet binnen een straal van 250 meter beschikbaar zijn. Uit een parkeerdrukmeting, die de gemeente op kosten van de initiatiefnemer laat opstellen, blijkt dat de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen maximaal 85% bedraagt, rekening houdende met de extra parkeerdruk veroorzaakt door het initiatief. De initiatiefnemer betaalt een bijdrage voor het gebruik van de plaatsen.
- B III. Opvang van het vereiste aantal ontbrekende parkeerplaatsen kan niet plaatsvinden in het openbare aanbod binnen een straal van 250 meter, omdat uit een parkeerdrukmeting, die de gemeente op kosten van de initiatiefnemer laat opstellen, blijkt dat de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen hoger is dan 85%, rekening houdende met de extra parkeerdruk veroorzaakt door het initiatief. De gemeente ziet mogelijkheden om binnen een afstand van 250 meter het tekort aan parkeerplaatsen aan te leggen. De realisatie van de parkeerplaatsen is, zo blijkt uit een onderzoek van de gemeente, in beginsel planologisch haalbaar. Binnen een termijn van maximaal 10 jaar legt de gemeente de parkeerplaatsen aan. De initiatiefnemer betaalt een afkoopsom voor de aanleg van de parkeerplaatsen.

Criteria voor ontheffing:

De gemeente moet op afgewogen en zorgvuldige wijze een besluit nemen om al dan niet in een van de situaties B I t/m III een ontheffing van de parkeereis te verlenen. Daartoe zijn twee criteria opgesteld.

- Inspanningsverplichting

Als de initiatiefnemer onvoldoende parkeerplaatsen opneemt in de plannen voor de ruimtelijke ontwikkeling, moet de initiatiefnemer eerst onderzoeken of de parkeereis haalbaar is door een optimalisatie van de plannen. Als dat niet mogelijk is dan moet de initiatiefnemer aantonen dat door aanpassing (realiseren meer parkeerplaatsen en/of minder bouwvolume) de ruimtelijke ontwikkeling niet meer haalbaar is.

- Parkeerdrukmeting

In geval van situatie B II en B III moet de initiatiefnemer de kosten voor zijn rekening nemen van het laten uitvoeren van een parkeerdrukmeting binnen een straal van 250 meter van de ruimtelijke ontwikkeling. Dit is nodig om een indruk te krijgen van de mogelijkheden en consequenties van het verlenen van een ontheffing van de parkeernorm.

Ook als een initiatiefnemer van plan is meer parkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeereis voorschrijft, moet onderzoek plaatsvinden. Het extra te verwachten autoverkeer mag niet leiden tot (extra) doorstromingsproblemen op de drukke toegangswegen of tot leefbaarheidsproblemen in de omgeving van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. De bewijslast ligt ook in dit geval bij de initiatiefnemer.

2.5 Specifieke toelichting artikelsgewijs

Dit deel van de toelichting is bedoeld ter verduidelijking van de artikelen uit het toetsingskader. Daar waar het toetsingskader geen direct uitsluitsel zou geven, kan dit deel van de toelichting gebruikt worden ter verduidelijking.

Artikel 2.1, bepalen parkeerbehoefte:

Er vindt alleen berekening plaats van het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de verandering ten opzichte van de huidige situatie. Dat betekent dat, in alle gevallen, of het nu gaat om nieuwbouw, verbouw, uitbreiding en/of functiewijziging (niet binnen één bestemming) of een combinatie hiervan, de parkeerbehoefte overeenkomt met het benodigde aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie, verminderd met het aantal benodigde parkeerplaatsen, op basis van de (huidige) parkeernormen, in oude situatie. Dat betekent dus ook dat, als de oude situatie niet voldeed (te weinig parkeerplaatsen volgens de huidige parkeernormen) geen aanvulling van dit tekort nodig is. Met andere woorden, een tekort aan bestaande parkeerplaatsen komt niet ten laste van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Antwoord op de vraag hoe om te gaan met het afronden van parkeerbehoeftecijfers is te lezen in paragraaf 2.8 (algemene zaken).

Artikel 2.2, bepalen parkeereis:

Als twee of meer functies (multifunctionele ontwikkeling) gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening vindt toepassing van de aanwezigheidspercentages plaats. Het CROW heeft deze percentages opgesteld om een optimaal aantal parkeerplaatsen bij meerdere ruimtelijke functies te waarborgen.

Dit om te voorkomen dat de parkeereis onevenredig hoog wordt. Door gebruik te maken van deze percentages wordt er rekening gehouden met dubbelgebruik. Niet elke functie heeft namelijk het volledige aantal plaatsen nodig gedurende de hele dag/week. Zo zijn parkeerplaatsen voor bedrijven met name overdag op werkdagen noodzakelijk terwijl bewoners met name in de avonden en weekenden het meest behoefte hebben aan parkeergelegenheid bij de woning.

Bij de aanwezigheidspercentages (zie de tabel) is een uitsplitsing gemaakt naar diverse perioden in de week. Maatgevend voor de parkeereis is het moment met de hoogst gesommeerde parkeerbelasting op basis van de aanwezigheids-percentages. Het maatgevende moment voor het aandeel bezoekers (op basis waarvan bepaling van het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen plaatsvindt) kan afwijken van het maatgevende moment voor de totale parkeereis.

Artikel 2.2a, bepalen parkeerbalans:

De parkeercapaciteit is het aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein. Voor het berekenen ervan is het gangbaar om de standaardmaatvoering voor een parkeerplaats te hanteren. Voor de standaardmaatvoering wordt aangesloten bij de richtlijnen van het CROW. Ten aanzien van de breedte van parkeerplaatsen dient aanvullend aan deze richtlijnen een minimale vakbreedte van 2,50 meter te worden aangehouden indien er sprake is van schuinparkeren of haaksparkeren.

Rekenfactoren

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein (garage, oprit) dient uniform te worden vastgesteld. De ervaring is dat garages en/of opritten steeds minder (optimaal) benut worden voor het parkeren van de auto. Om die reden worden de volgende rekenfactoren toegepast.

In tabel 3.1 zijn de rekenfactoren weergegeven.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal ³	opmerking
woning met garage en oprit	2	1,5	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met garage, zonder oprit	1	0,5	garage min. 5,0 meter diep en 4,5 meter breed
woning met oprit/opstelplaats op eigen terrein ¹	1	1,0	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met carport ¹	1	1,0	carport min. 6,0 meter diep en 3,0 meter breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
woning met/zonder garage, met lange oprit	2	1,5 ²	oprit min.10,0 meter diep en 2,5 meter breed
woning met/zonder garage, met brede oprit	2	2 ²	oprit min. 5,5 meter diep en 5,0 meter breed

1) Mits de parkeerplaats ook in gronduitgiftevoorwaarden en koopovereenkomsten is/wordt vastgelegd.

2) Berekeningsaantal is nooit hoger dan de parkeernorm.

3) Altijd 0,4 parkeerplaats per woning op openbaar terrein (bezoekersdeel).

Over de interpretatie van de begrippen eigen terrein en openbaar toegankelijk terrein bestaan misverstanden. 'Eigen terrein' komt immers vaak overeen met 'privé terrein, niet zijnde openbaar gebied'. Maar 'eigen terrein' kan ook een openbaar toegankelijk gedeelte zijn van privé terrein. Het bezoekersaandeel van de parkeernormen dient gelegen te zijn in openbaar toegankelijk terrein. Hekken, slagbomen of andere afsluiting mogen de openbare toegankelijkheid daarbij niet belemmeren.

Artikel 2.3, bepalen parkeersaldo:

Het parkeersaldo is het verschil tussen het parkeeraanbod en de parkeereis. Is het parkeeraanbod gelijk aan of groter dan de parkeereis, dan wordt er een positief advies gegeven. Is het parkeeraanbod kleiner dan de parkeereis, dan dient eerst bekeken te worden of een planwijziging mogelijk is om het parkeeraanbod te vergroten. Is een planwijziging niet mogelijk, dan moet bekeken worden of er een ontheffingsmogelijkheid is.

Artikel 2.4, ontheffingsmogelijkheden:

In beginsel moeten alle ruimtelijke ontwikkelingen voldoen aan de parkeereis en moet een initiatiefnemer op eigen terrein de noodzakelijke parkeerplaatsen aanleggen. Als een initiatiefnemer niet kan voldoen aan de parkeereis staan algemene ontheffingsmogelijkheden ter beschikking. De gemeente beoordeelt of de initiatiefnemer van deze mogelijkheden gebruik kan maken. Het gaat hierbij om ontheffingsmogelijkheden waarbij de gemeente van de initiatiefnemer geen financiële tegemoetkoming eist. Deze mogelijkheden zijn uitgewerkt in paragraaf 2.4, onder A.

Daarnaast kan het college van burgemeester en wethouders in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, waarbij de gemeente wel een financiële tegemoetkoming van de initiatiefnemer vraagt. Welke gevallen dat zijn, is aangegeven in paragraaf 2.4, onder B.

Tenslotte heeft het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om voor héél speciale gevallen ontheffing te verlenen van de parkeereis, als het algemeen belang van de realisatie van het initiatief zwaarder weegt dan de nadelige gevolgen op het gebied van parkeren en verkeer. In dit geval vervalt de financiële tegemoetkoming van de initiatiefnemer. Indien het college voornemens is een dergelijke ontheffing te verlenen wordt de Raad hierover geïnformeerd, zodat deze zijn gevoelens kenbaar kan maken. Hiertoe worden de fractievoorzitters benaderd.

A: Algemene ontheffing

De gemeente verleent in twee algemene gevallen een ontheffing van de parkeereis, zonder dat de initiatiefnemer een financiële tegemoetkoming moet leveren. Dat wil zeggen dat in deze gevallen

de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen, dat op basis van de parkeereis nodig is, niet hoeft te realiseren en ook geen afkoopsom en/of bijdrage in het parkeerfonds stort.

A I:

In het centrum van Valkenburg doet zich vaak het probleem voor dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de eis om te voldoen aan de parkeernormen leidt tot financiële onuitvoerbaarheid daarnaast is inpassing van de parkeervoorziening ruimtelijk niet mogelijk danwel wenselijk (bijv. in een voetgangersgebied). In en rondom het centrum van Valkenburg is al lang geleden betaald parkeren en/of vergunninghouderparkeren ingevoerd. In de vergunninghoudersgebieden mogen alleen de bewoners en hun bezoek parkeren.

Deze algemene ontheffing houdt in dat binnen het centrumontheffingsgebied de parkeernormen worden losgelaten voor het niet bewonersdeel. Dit betekent dat bij nieuwe initiatieven in dat gebied alleen voorzien hoeft te worden in de parkeerbehoefte voor bewoners. Bezoekers/klanten dienen gebruik te maken van de openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving, rondom het centrum zijn dat de betaalde parkeerterreinen. Dit zorgt voor een betere bezetting van deze parkeerterreinen en dus meer parkeerinkomsten voor de gemeente. Deze specifieke ontheffingsregel voor het centrum stimuleert de economische ontwikkeling van het centrumgebied. Voor de nieuwe ontwikkelingen betekent dit immers een aanzienlijke kostenbesparing.

Parkeeroverlast voor de bewoners van dit gebied en de directe omgeving treedt niet op. Zij maken immers gebruik van de plaatsen voor vergunninghouders. Deze parkeerplaatsen kunnen niet gebruikt worden door de bezoekers de nieuwe ontwikkelingen.

Om eventuele parkeerproblemen voor bewoners verder te voorkomen, is dan ook één ruimtelijke ontwikkeling uitgesloten van deze algemene ontheffingsregel, namelijk die ontwikkelingen waarin of waarbij uitbreiding van woningen plaatsvindt. Voor nieuwe, toekomstige, bewoners van het 'centrumontheffingsgebied' moet altijd extra parkeerruimte gerealiseerd worden. Het uitgangspunt is dat extra parkeervergunningen voor deze groep niet mogen drukken op de al aanwezige vergunninghoudersplaatsen. Dat zou namelijk leiden tot problemen voor de bestaande bewoners.

De precieze begrenzing van het gebied waarvoor deze algemene ontheffing geldt, is aangegeven op de kaart in bijlage 3 en komt overeen met de begrenzing van de bestemmingen 'centrum', 'centrum-1' en 'gemengd' van het bestemmingsplan 'Centrum Valkenburg'.

A II:

De tweede algemene ontheffing geldt voor de aan-huis-gebonden-beroepen. Vooral in deze tijd van economische teruggang en verlies aan werkgelegenheid wil de gemeente Valkenburg aan de Geul het zelfstandig ondernemen niet onnodig frustreren. In de afgelopen jaren bleken de initiatieven tot het vestigen van een beroep of een bedrijf aan huis (binnen de bestemmingsplan functie 'wonen') door het hanteren van de parkeernormen vaak niet realiseerbaar.

Het ging om situaties waarin de initiatiefnemer een kantoor- of praktijkruimte in een bijgebouw, de garage, of een deel van de woning wilde starten. Toepassen van de oude parkeernorm leidde meestal tot een parkeereis van 2 of 3 plaatsen terwijl er slechts ruimte voor 1 (bestaande) parkeerplaats aanwezig was. Veel initiatieven zijn op deze manier niet tot uitvoer gekomen.

Door het toepassen van deze algemene ontheffingsmogelijkheid hoopt de gemeente een stimulans te geven aan deze kleinschalige, niet hinderlijke, bedrijvigheid in de woonomgeving. Uiteraard dienen alle initiatieven tot zgn. aan-huis-gebonden beroepen wel te voldoen aan het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan 'Kernen 2010' is binnen de bestemming 'wonen' de aanvullende voorwaarde opgenomen dat "ter bescherming van het woon- en leefklimaat in een straal van 200 meter maximaal 2 consument verzorgende bedrijfsactiviteiten zich mogen vestigen". Op deze manier is eventuele wildgroei aan bedrijvigheid aan banden gelegd en wordt de kans op parkeeroverlast voor de buurt al beperkt.

Toelichting aan-huis-gebonden-beroepen en consument verzorgende bedrijfsactiviteiten:
In het bestemmingsplan 'Centrum Valkenburg' staat een consumentverzorgend ambachtelijk beroep gedefinieerd als:

‘het beroepsmatig uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid, in tegenstelling tot het aan huis gebonden beroep, gericht op consumentverzorging geheel of overwegend door middel van handwerk en waarbij de omvang van de activiteiten zodanig is dat als deze in een woning en daarbij behorende bijbehorende bouwwerken wordt uitgeoefend de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd’.

Bij de uitoefening van consumentverzorgende en/of ambachtelijke bedrijvigheid valt te denken aan:

autorijschool (geen theorie)	bloemschikker
computerservice (o.a. systeembouw/-analyse)	decorateur
fietsenreparateur	fitness-studio
fotograaf	goud- en zilversmid
glazenwasser	hoedenmaker
hondentrimmer	instrumentenmaker
kaarsenmaker	kapper
klompenmaker	koeriersdienst
lijstenmaker	loodgieter
meubelmaker	muziekinstrumentenmaker
nagelstudio/pedicure	pottenbakker
prothesemaker	reisorganisatie (kleinschalig)
reparatie van kleine consumentenartikelen	schoonheidsspecialist
antiek/radio's-tv's/horloges etc.)	tv/radio reparateur
traiteur	

Deze beroepen dienen we niet te verwarren met de aan-huis-gebonden-beroepen. Daarvoor hebben de kamers van koophandel de volgende lijst samengesteld (personen die als aan huis gebonden beroepen - vrije beroepsbeoefenaars - , gelden):

adviseur	advocaat
accountant-administratieconsulent	alternatieve genezer
belastingconsulent	bouwkundig architect
dierenarts	fysiotherapeut
gerechtsdeurwaarder	huidtherapeut
huisarts	interieurarchitect
juridisch adviseur	kunstenaar
logopedist	makelaar
medisch specialist	notaris
oefentherapeut Cesar/Mensendieck	organisatieadviseur
orthopedagoog	psycholoog
redacteur	registeraccountant
stedenbouwkundige	tandarts
tandartsspecialist	tolk
tuin- en landschapsarchitect	verloeskundige

Een beroep dat hier niet op voorkomt, geldt in beginsel niet als ‘aan huis gebonden beroep (vrij beroep)’, tenzij de onderneming/beroepsbeoefenaar anders aan kan tonen. Ook gastouderopvang kan worden aangemerkt als een aan huis gebonden beroep.

Voor zowel aan-huis-gebonden-beroepen als voor consumentverzorgende ambachtelijke beroepen geldt deze ontheffing van de Nota Parkeernormen.

Ten aanzien van de aan-huis-gebonden-beroepen is het zo dat deze rechtstreeks op grond van het bestemmingsplan zijn toegestaan en er dus in feite niet toegekomen wordt aan toetsing aan de Nota parkeernormen.

Ten aanzien van de consumentverzorgende beroepen is het zo dat deze met een afwijking van het bestemmingsplan kunnen worden toegestaan, waarbij onder meer aan de parkeernormen getoetst moet worden. Uitkomst van deze toetsing is dat een ontheffing van de Nota parkeernormen geldt.

B: Specifieke ontheffing:

Er kunnen verschillende redenen zijn waarom een initiatiefnemer de parkeerplaatsen, die op basis van de parkeereis nodig zijn, niet op eigen terrein kan realiseren:

- Het is vanuit financieel en/of fysiek oogpunt niet mogelijk is om de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren;
- De ligging of situering van de locatie, waar de ontwikkeling plaatsvindt, maakt het niet wenselijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Bijvoorbeeld een locatie binnen een autovrije of autoluwe zone.

Aan het verlenen van een ontheffing in genoemde specifieke gevallen B II en III zijn de volgende voorwaarden verbonden:

1. De realisatie van de extra parkeerplaatsen (B III) is, zo blijkt uit een onderzoek van de gemeente, in beginsel planologisch haalbaar binnen het invloedsgebied van het plan. Binnen een termijn van maximaal 10 jaar legt de gemeente de parkeerplaatsen aan. De initiatiefnemer betaalt een afkoopsom voor de aanleg van de parkeerplaatsen.
2. In alle gevallen geldt dat de gemeente deze parkeerplaatsen in mindering brengt op het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein van de initiatiefnemer. De parkeerplaatsen blijven openbaar toegankelijk.
3. De gemeente zal de initiatiefnemer verplichten een financiële bijdrage in het gemeentelijke parkeerfonds te storten, in de vorm van een bijdrage (situatie II) of een afkoopsom (situatie III), te storten.

Op deze wijze raakt iedere initiatiefnemer geconfronteerd met de kosten die het aanleggen van parkeerplaatsen met zich meebrengt. De gemeente bepaalt de hoogte van de bijdrage of de afkoopsom door het verschil tussen het aantal gerealiseerde en niet gerealiseerde parkeerplaatsen, nodig op basis van de parkeereis, te vermenigvuldigen met het daarvoor geldende tarief binnen de stedelijke zone waarin de ontwikkeling plaatsvindt. Het tarief voor het gebruik (bijdrage) van bestaande openbare parkeerplaatsen, bedraagt 50% van het tarief voor het aanleggen van extra openbare parkeerplaatsen (afkoopsom).

Deze storting in het parkeerfonds dient als compensatie voor het afwentelen van het eigen parkeervraagstuk op het openbare parkeeraanbod. Verdere uitwerking van de afkoopbijdrageregeling vindt in paragraaf 2.7 plaats.

Een nieuw voorstel voortkomend uit deze beleidsnota is het vastleggen van de parkeerberekening en -afspraken als voorschrift van de omgevingsvergunning. In alle gevallen legt de gemeente de parkeerafspraken vast in het dossier van de ruimtelijke ontwikkeling en neemt de afspraken op in de omgevingsvergunning die aan het eind van de rit wordt verleend. Zo bestaat er geen onduidelijkheid bij initiatiefnemer en/of gemeente over de gemaakte afspraken en de cijfers waarop deze zijn gebaseerd. Ook is zo controle/handhaving van de afspraken achteraf mogelijk.

2.6 Jaarlijkse parkeerdrukmeting

Om de algemene ontheffingen verantwoord te kunnen toepassen, is het nodig om zicht te hebben op de parkeerdruk in het centrum. Het jaarlijks (laten) uitvoeren van een parkeerdrukmeting voor het totale 'betaald parkeergebied centrum' biedt dit inzicht. Zo kan de gemeente de parkeerdruk in het centrum blijvend monitoren en tijdig ingrijpen mocht de parkeerdruk onevenredig hoog worden. Op zo'n moment is evaluatie van de nieuwe ontheffingsmogelijkheden geboden en ook het eventueel herzien van de ontheffingsmogelijkheden.

De kosten voor het uitvoeren van zo'n parkeerdrukmeting komt ten laste van de (extra) parkeergelden die het gebruik van de openbare, betaalde, parkeerplaatsen opleveren en zal worden opgenomen in de parkeereexploitatie.

In 2010 is in het kader van het centrumplan een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze meting kan dienen als nulmeting. Het voorstel is om de eerstvolgende parkeerdrukmeting begin 2013 te laten plaatsvinden. Zo is vergelijking van de uitkomsten van de eerste reguliere parkeerdrukmeting mogelijk met de uitkomsten van een meting op het moment dat toepassing van de verschillende ontheffingen voor ruimtelijke ontwikkelingen in het 'centrumontheffingsgebied' nog niet plaatsvond.

2.7 Parkeerfonds

Het parkeerfonds is ingesteld om plannen, waar niet de mogelijkheid voor parkeren op eigen terrein is, toch door te kunnen laten gaan zonder negatieve gevolgen voor de omgeving. Als de initiatiefnemer niet kan voldoen aan de parkeereis en het initiatief niet valt binnen de twee gevallen waarvoor algemene ontheffing mogelijk is, dan zal hij/zij een bedrag in het parkeerfonds storten. Hierbij zijn twee situaties mogelijk:

- afkoopregeling:
het afkopen van het tekort aan parkeerplaatsen waarbij de gemeente dit tekort in de openbare ruimte gaat aanleggen;
- bijdrageregeling:
financieel bijdragen aan het (extra) gebruik (onderhoud) van de parkeerplaatsen in het openbare aanbod.

De tarieven voor deze regeling zijn gesplitst in tarieven voor het 'centrumontheffingsgebied' en het gebied daarbuiten. Bij het bepalen van de tarieven is de gemeente uitgegaan van de reële kosten voor het realiseren van parkeerplaatsen in een gebouwde parkeervoorziening in het centrum of het aanleggen van een parkeerplaats op maaiveld buiten het centrum. Het tarief voor het gebruik (bijdrage) van openbare parkeerplaatsen, bedraagt 50% van het tarief voor het aanleggen van parkeerplaatsen (afkoopsom).

Het gaat om de volgende bedragen:

Locatie	afkoopbedrag	bijdragebedrag
Centrumontheffingsgebied	€ 25.000,- excl. BTW	€ 12.500,- excl. BTW
Buiten centrum	€ 3.500,- excl. BTW	€ 1.750,- excl. BTW

De verankering van het parkeerfonds is gelegen in de gelijktijdig met deze nota vast te stellen 'Parkeerfondsverordening 2012'.

2.8 Algemene zaken

In deze paragraaf komt een aantal algemene zaken aan de orde die op de inhoud van de gehele nota betrekking hebben.

Minder valide parkeerplaatsen

Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen moet de initiatiefnemer minimaal 1 gehandicaptenparkeerplaats realiseren, aldus de CROW publicatie 182. De invalidenparkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw liggen. De afstand tot de ingang bedraagt liefst minder dan 50 meter, doch uiterlijk 100 meter. Publieke voorzieningen moeten tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen inrichten. De maximale afstand tot de ingang bedraagt hier 100 meter. Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd.

Afronding

Afronding van alle cijfers die genoemd zijn in deze nota en de bijlagen vindt als volgt plaats: kleiner dan 0,5 = 0 en groter of gelijk aan 0,5 = 1. De afronding vindt pas plaats in de allerlaatste berekeningsfase, namelijk bij de bepaling van de parkeereis.

Algemene strekking

De nieuwe Beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul 2012 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 handelen in de geest van de nota plaatsvinden. Bijvoorbeeld: als er geen specifieke parkeernorm bestaat voor de ruimtelijke ontwikkeling die aan de orde is, hanteert de gemeente die norm die qua aard van de functie het meest overeenkomt met de ruimtelijke ontwikkeling.