

GEMEENTE SOEST

Ontwerp bestemminsplan
Nieuweweg 2C
NL.IMRO.0342.BPSOE0061-0201
9 december 2020

Bijlagen

Staat van bedrijfsactiviteiten aan huis

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS					
-	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE
01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW						
014	0	Dienstverlening t.b.v. de landbouw:						
014	2	- algemeen (o.a. loonbedrijven): b.o.<= 500 m²	30	10	30	10	30	2
014	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. <= 500 m²	30	10	30	10	30	2
15	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN						
1552	2	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30	0	30	2
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:						
1581	1	- v.c. < 2500 kg meel/week	30	10	30 C	10	30	2
1584	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:						
1584	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	30	10	30	10	30	2
1584	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	30	10	30	10	30	2
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30 C	0	30	2
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT						
182		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30	10	30	2
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.						
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30	0	30	2
22	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA						
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30	0	30	2
2223	A	Grafische afwerking	0	0	10	0	10	1
2223	B	Binderijen	30	0	30	0	30	2
2224		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10	10	30	2
2225		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30	10	30 D	2
223		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10	0	10	1
26	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN						
262, 263	0	Aardewerkfabrieken:						
262, 263	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30	10	30	2
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS						
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken	30	10	30	10	30	2
31	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.						
316		Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	30	10	30	2
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN						
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	30	0	30	0	30	2
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.						
361	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10	0	10	1
362		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10	10	30	2
363		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30	10	30	2
45	-	BOUWNIJVERHEID						
45	3	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	10	30	10	30	2
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS						
5020.4	B	Autoboeklederijen	0	0	10	10	10	1

Staat van bedrijfsactiviteiten aan huis

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS					
-	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING						
511		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10	0	10	1
52	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN						
527		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10	10	10	1
55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING						
5552		Cateringbedrijven	10	0	30 C	10	30	2
60	-	VERVOER OVER LAND						
6022		Taxibedrijven	0	0	30 C	0	30	2
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE						
641		Post- en koeriersdiensten	0	0	30 C	0	30	2
642	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10 C	0	10	1
70	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED						
70	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10	0	10	1
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN						
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30	10	30 D	2
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE						
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10	0	10	1
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK						
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	30	10	30	30 R	30	2
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10	0	10	1
85	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG						
8512, 8513		Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	0	0	10	0	10	1
92	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE						
921, 922		Studio's (film, TV, radio, geluid)	0	0	30 C	10	30	2
9234		Muziek- en balletscholen	0	0	30	0	30	2
9234.1		Dansscholen	0	0	30 C	0	30	2
9251, 9252		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	0	0	10	0	10	1
9262	F	Sportscholen, gymnastiekzalen	0	0	30 C	0	30	2
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING						
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10	0	10	1
9304		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	10	0	30 C	0	30	2
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10 C	0	10 D	1

GEMEENTE SOEST

Nota parkeernormen auto en fiets

3e herziening, slimmer en beter



Definitief:
6 juni 2017

GEMEENTE
SOEST

Nota parkeernormen auto en fiets

(3e herziening, slimmer en beter)

Datum: 6 juni 2017

Status: Definitief

Kenmerk: Ruimte/1519687

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Juridisch kader 5

3. Berekening van de parkeereis 6

3.1 Berekenen van de parkeereis 6
3.2 Ondergeschikte functies 6
3.3 Fietsparkeernormen 7
3.4 Bestaand tekort aan parkeerplaatsen 7
3.5 Bestaand overschot aan parkeerplaatsen 7
3.6 Bestaande parkeerplaatsen die verloren gaan 7
3.7 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (parkeerbalans) 7
3.8 Afronden parkeereis 8
3.9 Laden en lossen 8

4. Inrichtingseisen aan parkeervoorzieningen voor fiets en auto 9

4.1 Autoparkeerplaatsen 9
4.1.1 Bruikbaarheid 9
4.1.2 Afmetingen 10
4.1.3 Aanvullende eisen bij woningen 11

4.2 Fietsparkeerplaatsen 12
4.2.1 Bruikbaarheid 13
4.2.2 Afmetingen 13
4.2.3 Aanvullende eisen bij woningen 13

4.3 Parkeren op afstand 14
4.3.1 Loopafstand 14
4.3.2 Ligging op een naburig perceel 14
4.3.3 Ligging in het openbaar gebied 15

5. Ontheffing van de parkeereis en afkoopregeling 16

I. Parkeernormen 18
II. Parkeernormen centrumgebieden 22
III. Aanwezigheidspercentages 25
IV. Onderbouwing tarief parkeerbijdrage 26

1. Inleiding

Aanleiding

In 2008 heeft de gemeenteraad van Soest het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Daarin staat dat vraag en aanbod naar parkeerplaatsen met elkaar in balans moeten blijven. Het hebben van voldoende parkeerplaatsen levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en (economische) vitaliteit van Soest en Soesterberg. Het hanteren van parkeernormen en het vasthouden aan de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen hoort daarbij. De "Nota parkeernormen auto en fiets" (kortweg: parkeernota) bevat de parkeernormen van de Gemeente Soest. In deze nota staat hoe we in de gemeente Soest de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen berekenen. In oktober 2009 hebben we de parkeernota voor het eerst vastgesteld.

De parkeernota herzien we in principe elke vier jaar. De huidige herziening is ingegeven vanuit het Retailbeleid 2016-2026. Daarin komt onder andere de trend van mengformules in de winkelgebieden naar voren. In december 2016 heeft de gemeenteraad besloten tot een aantal korte termijn maatregelen met betrekking tot parkeren in de winkelgebieden, waaronder het herzien van de parkeernormen voor de winkelgebieden. Met deze 3^{e} herziening van de parkeernota hebben we daar invulling aan gegeven.

Doelstelling

De parkeernota is een bestuurlijk instrument, waarmee de gemeenteraad de kaders voor het parkeerbeleid bepaald. Het doel van de nota is ervoor zorgen dat vraag en aanbod naar parkeerplaatsen met elkaar in balans blijven en duidelijkheid te bieden aan ontwikkelaars over de eisen die we omtrent parkeren stellen.

Het reserveren van voldoende ruimte voor parkeren blijkt vaak een lastige opgave, waarbij de belangen van bewoners, bezoekers, bedrijven en winkeliers lijnrecht tegenover elkaar kunnen staan. Het zorgen voor voldoende parkeerplaatsen zien we niet alleen als verantwoordelijkheid voor de gemeente. Bestaande parkeerproblemen hoeven niet opgelost te worden, maar wij verwachten van particulieren en bedrijven wel dat zij bij nieuwe ontwikkelingen zelf in voldoende mate in parkeerplaatsen voorzien en daar ook in investeren. Daarom staan in deze nota parkeernormen.

Het afschaffen van de parkeernormen biedt geen oplossing voor de mobiliteit en bereikbaarheid. Het leidt in de praktijk tot de aanleg van minder parkeerplaatsen en legt daarmee parkeerproblemen bij buren of andere ondernemers. Of het legt de kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen bij de gemeenschap, terwijl we als gemeente de wettelijke verplichting hebben om kosten die we maken te verhalen op een initiatiefnemer van een gebiedsontwikkeling.

Werkwijze

De parkeernormen hebben we afgeleid vanuit landelijke kengetallen van CROW. Daar is een Soester accent aan toegevoegd. Dit om de parkeernormen niet een belemmering te laten zijn bij ruimtelijke ontwikkeling, maar juist om de bijdrage aan de leefbaarheid en economische vitaliteit voorop te stellen. Zo biedt de gemeente Soest met deze nota de keuze om te investeren in de fiets, is er een standaard ontheffing voor een beroep of kleine praktijk aan huis en kan wie echt niet weet te voldoen aan de parkeereis een beroep doen op een afkoopregeling. Dit alles om ontwikkeling mogelijk te maken. Daarmee kan het parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd.

In deze trend hebben we ook de 3e herziening gemaakt, waarbij ons uitgangspunt 'beter en slimmer' is. We hebben de flexibiliteitsbepaling verruimd en hebben nu fietsparkeernormen voor alle functies. Vanuit het Retailbeleid 2016-2016 hebben we parkeernormen voor de Winkelpromenade Soestdijk, winkelgebied Soest-Zuid en winkelgebied Rademakerstraat in Soesterberg aangepast. Er is nu sprake van een centrumfunctie waarbinnen zowel detailhandel als dienstverlening en horeca mogelijk is. Verandering van functie en het toepassen van mengformules wordt daarmee in deze gebieden makkelijker.

Bij deze 3e herziening van de parkeernota hebben we op 20 maart 2017 een participatiebijeenkomst georganiseerd, waarvoor we projectontwikkelaars, makelaars, woningcorporaties en bedrijvenkringen hebben uitgenodigd. Ook hebben we een algemene uitnodiging in de Soester Courant gedaan. Vanuit deze inspraak hebben we onder andere definities duidelijker gemaakt, de afrondingsregels vereenvoudigd, de categorieindeling bij woningen gebaseerd op gebruiksoppervlak in plaats van bruto vloeroppervlak en nieuwe normen voor sociale woningbouw of zorgwoningen toegevoegd.

Leeswijzer

In deze nota staat in hoofdstuk twee eerst het juridisch kader. Vervolgens staat in hoofdstuk drie hoe we de parkeereis berekenen. In het vierde hoofdstuk hebben we omschreven welke inrichtingseisen we aan parkeerplaatsen voor de auto en de fiets stellen. Tot slot staat in hoofdstuk vijf een aantal eisen over ontheffing van de parkeereis, waaronder de afkoopregeling. In de bijlagen staan de tabellen met parkeernormen voor de verschillende functies en toelichtingen waarnaar we in de verschillende hoofdstukken verwijzen.

2. Juridisch kader

2.1 Uitgangspunt ruimtelijke plannen

De parkeernormen in deze nota hebben primair betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetsen we de aanvraag aan het bestemmingsplan. Via het paraplubestemmingsplan verwijzen we voor parkeren naar deze nota.

2.2 Bestaande situaties en herinrichtingen van wegen

De parkeernormen in deze nota hebben geen betrekking op bestaande situaties of herinrichtingen van wegen. In bestaande gevallen geldt de parkeereis die in een vergunning staat. Deze nota voorziet niet in een oplossing voor bestaande parkeerproblemen. Ook niet bij de herinrichting van een weg door de gemeente.

2.3 Parkeerfonds

Het vragen van een financiële parkeerbijdrage voor wie zelf niet in staat is om volledig in het aantal parkeerplaatsen te voorzien, vindt zijn juridische grondslag in de bouwverordening, de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is voor de gemeente de verplichting opgenomen om kosten die we maken in het openbaar gebied te verhalen. Op basis van dit principe hebben we een bestemmingsreserve parkeerfonds in het leven geroepen. In paragraaf 5.2 beschrijven we de afkoopregeling.

2.4 Citeertitel

Deze nota halen we aan als “Parkeernota 2017”.

2.5 Overgangsbepaling

Als voor de inwerkingtreding van het ‘Paraplubestemmingplan Retail en Nota parkeernormen auto en fiets’ een schriftelijk verzoek om vooroverleg (schetsplan en/of principeverzoek) bij de gemeente Soest is ingediend kan de aanvrager zich beroepen op deze overgangsbepaling. Als in die gevallen een ontvankelijke aanvraag voor een omgevingsvergunning binnen één jaar na inwerkingtreding is ingediend, mag nog worden gerekend met de 2^{e} herziening van de Nota parkeernormen auto en fiets.

3. Berekening van de parkeereis

In dit hoofdstuk lichten we toe hoe we aan de hand van de parkeernormen de parkeereis berekenen.

3.1 Berekenen van de parkeereis

Op basis van de parkeernormen (vastgelegd in bijlage 1 en 2 van deze nota) berekenen we hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een ontwikkeling; de parkeereis. De parkeereis berekenen we door de hoeveelheid of de omvang van de functie(s) te vermenigvuldigen met de parkeernormen uit de bijlage. Aan deze parkeereis moet minimaal worden voldaan. Het is altijd toegestaan om meer parkeerplaatsen te realiseren.

Voor de hele gemeente gelden de parkeernormen uit bijlage 1, met uitzondering van de begrensde winkelgebieden Winkelpromenade Soestdijk, winkelgebied Soest-Zuid en winkelgebied Rademakerstraat in Soesterberg. In die winkelgebieden gelden de afwijkende parkeernormen uit bijlage 2. In die bijlage staan ook de grenzen van de winkelgebieden.

Bij het berekenen van de omvang van een functie gaan we, tenzij anders vermeld, altijd uit van het bruto vloeroppervlak (bvo)[1] volgens NEN2580. Bij de classificatie van woningen gaan we uit van het gebruiksoppervlak (GO) volgens NEN2580. De parkeernormen staan in bijlage 1 meestal per 100 m^2 bvo weergegeven. Die normen passen we per 1 m^2 bvo toe. Dus 4 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo staat gelijk aan 1 parkeerplaats per 25 m^2 bvo.

De ruimte voor inpandig parkeren en/of laden en lossen rekenen we niet mee in het bvo waarover we de parkeereis berekenen.

3.2 Ondergeschikte functies

De parkeereis berekenen we over de hoofdfunctie(s) van een pand. Ondergeschikte functies berekenen we in principe niet apart. We beschouwen een functie als ondergeschikt als de parkeereis daarvan niet leidt tot een toe- of afname van meer dan 3 parkeerplaatsen of bij ontwikkelingen groter dan 30 parkeerplaatsen niet leidt tot een toe- of afname van meer dan 10% van de parkeereis.

Bijvoorbeeld: een bedrijfsgebouw van 1.000 m^2 bvo heeft een parkeereis van 19 parkeerplaatsen. Als zich in dat gebouw een opslagruimte van 100 m^2 bvo bevindt, dan berekenen we opslag niet apart. De opslag is een ondergeschikte functie van het bedrijfsgebouw. Als de opslag 400 m^2 bvo groot is berekenen we de opslag wel apart. De parkeereis voor 600 m^2 bedrijfspand en 400 m^2 opslag is namelijk 15 parkeerplaatsen. Omdat het verschil groter is dan 3 parkeerplaatsen beschouwen we de opslagruimte als zelfstandige functie en niet als ondergeschikte functie van het bedrijfsgebouw.

[1] Dit betreft de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.

3.3 Fietsparkeernormen

Bij het bepalen van de parkeereis bieden we de keuze om fietsparkeerplaatsen te realiseren, in ruil voor een lagere autoparkeernorm. Naast de kolom met reguliere parkeernormen in bijlage 1, staat daarom een kolom met fietsparkeernormen en een lagere autoparkeernorm waaraan in dat geval beide voldaan moet worden.

3.4 Bestaand tekort aan parkeerplaatsen

Bij ontwikkelingen hoeft een bestaand tekorten aan parkeerplaatsen op eigen terrein niet opgelost te worden. Het bestaande tekort berekenen we door de parkeereis van de laatst actieve, legale functie(s) te bepalen volgens de actuele parkeernormen en de in paragraaf 3.1 beschreven werkwijze. Hiervan trekken we het aantal parkeerplaatsen af dat op eigen terrein aanwezig was tijdens de laatste actieve functie(s).

Als er in werkelijkheid minder parkeerplaatsen zijn dan er volgens (de tekening bij) de oude vergunning zouden moeten zijn, dan rekenen we met het aantal parkeerplaatsen volgens de oude vergunning.

Het voorgaande vatten we samen in de volgende formules:

Totale parkeereis = Parkeereis van de nieuwe functie - bestaand parkeertekort
Bestaand parkeertekort = Parkeereis van de oude functie - aantal parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij het bepalen van het bestaande parkeertekort kijken we niet naar fietsparkeerplaatsen. Als we bij een eerdere vergunning fietsparkeerplaatsen hebben geëist, volgens paragraaf 3.2, dan moeten deze fietsparkeerplaatsen in een nieuwe situatie te worden teruggebracht of gecompenseerd worden door middel van autoparkeerplaatsen volgens de verhoudingen in bijlage 1.

3.5 Bestaand overschot aan parkeerplaatsen

Een overschot aan parkeerplaatsen op het eigen terrein mag ingezet worden bij een ruimtelijke ontwikkeling. Het overschot berekenen we door de parkeereis van de laatst actieve, legale functie(s) te berekenen volgens de actuele parkeernormen zoals in paragraaf 3.1 staat. Daarvan trekken we het aantal aanwezige parkeerplaatsen af.

3.6 Bestaande parkeerplaatsen die verloren gaan

Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuwe inrit, moeten in het plan gecompenseerd worden. Ook niet gemarkeerde parkeermogelijkheden op de rijbaan moeten gecompenseerd worden.

3.7 Dubbelgebruik van autoparkeerplaatsen (parkeerbalans)

De parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld woningen en kantoren worden niet op hetzelfde moment gebruikt. Als in een pand verschillende functies aanwezig zijn, kan het zijn dat niet elke functie op hetzelfde moment van de dag bezoekers trekt. Met een parkeerbalans kunnen we de parkeerbehoefte op verschillende momenten van de dag bepalen, We berekenen wat het drukste moment is en wat op

dat moment het aantal autoparkeerplaatsen moet zijn. Dit wordt de parkeereis. We doen dit volgens de voorgeschreven methode van CROW.[2] De aanwezigheidspercentages die voor de verschillende momenten van de dag gebruikt moeten worden staan in bijlage 3. We doen dit alleen als verschillende functies binnen één ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid. De parkeerbalans combineren we niet met naburige percelen (zie 4.3.2) of met al aanwezige openbare parkeerplaatsen (zie 4.3.3).

3.8 Afronden parkeereis

Omdat we geen halve parkeerplaatsen kunnen realiseren, ronden we de parkeereis altijd af op een heel getal .[3] Bij (een combinatie met) woningbouw ronden we de parkeereis af op één cijfer achter de komma. Vanwege correctiefactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen is het namelijk mogelijk (een berekend aantal van) bijvoorbeeld 0,8 parkeerplaats te realiseren (zie 4.1.3). We verrekenen eerst eventuele bestaande parkeertekorten (zie 3.2) en dubbelgebruik (zie 3.5). De parkeereis ronden we pas aan het einde van alle berekeningen af.

3.9 Laden en lossen

Voor het laden en lossen van goederen geldt dat, als de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte, hierin in voldoende mate moet worden voorzien. In deze nota staan hiervoor geen aanvullende normen. Wel geldt ook hierbij dat bestaande tekorten niet opgelost hoeven te worden bij nieuwe ontwikkelingen.

[2] Op basis van CROW publicatie 311.

[3] Voorbeeld: Een parkeereis van 4,499 ronden we af op 4. Een parkeereis van 4,500 ronden we af op 5.

4 Inrichtingseisen aan parkeervoorzieningen voor auto en fiets

In dit hoofdstuk staan de inrichtingseisen die we stellen aan parkeervoorzieningen voor de fiets en de auto.

4.1 Autoparkeerplaatsen

In deze paragraaf staan eisen met betrekking tot autoparkeerplaatsen. De eisen voor fietsparkeerplaatsen komen in 4.2 aan de orde.

4.1.1 Bruikbaarheid

De parkeerplaatsen beoordelen we op bruikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij toetsen we in ieder geval aan de volgende eisen:

Bruikbaarheid:

- Parkeerplaatsen en wegen voldoen aan de afmetingen in paragraaf 4.1.2.
- Parkeerplaatsen zijn individueel te gebruiken. Twee parkeerplaatsen kunnen bijvoorbeeld niet achter elkaar op een oprit worden gesitueerd. Slechts één parkeerplaats beoordelen we dan als bruikbaar.
- Het realiseren van een nieuwe inrit of het verplaatsen van een bestaande inrit toetsen we ook aan de "beleidsnota inritvergunningen". Als volgens deze beleidsnota geen inritvergunning kan worden verkregen, zijn de parkeerplaatsen niet bruikbaar.
- Bij de functies wonen, bedrijf en kantoor wordt minimaal elke 50^{e} parkeerplaats ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. Bij alle overige functies wordt minimaal elke 20^{e} parkeerplaats als gehandicaptenparkeerplaats aangelegd. Hiervoor gelden afwijkende afmetingen (zie 4.1.2). Bij ontwikkelingen met minder dan 20 of 50 parkeerplaatsen gelden geen eisen voor gehandicaptenparkeren.
- Minimaal elke 50^{e} en 51^{e} parkeerplaats[4] bij een ontwikkeling wordt ingericht als oplaadpunt voor elektrische voertuigen. Op de situatietekening wordt de locatie van de oplaadzuil aangeduid bij twee naast elkaar gelegen parkeervakken. Bij ontwikkelingen met minder dan 50 parkeerplaatsen en bij privéparkeerplaatsen bij woningbouw is de aanleg van oplaadpunten vrijwillig.

Verkeersveiligheid:

- Bij een parkeerplaats aan de openbare weg mag geen fietspad of trottoir worden gekruist om het parkeervak te bereiken.
- Parkeerplaatsen haaks of schuin (gestoken) op de weg, staan we alleen toe op eigen terrein, of als;
    - er sprake is van een weg met een maximum toegestane snelheid van 30 km/h;

[4] Niet openbare parkeerplaatsen bij woningbouw tellen niet mee in de optelsom.

- de weg geen deel uitmaakt van een fiets-[5] of busroute;
- de intensiteit van het verkeer (na de ontwikkeling) maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt; en
- als er geen sprake is van bezoekersintensieve functies waarbij veel parkeerwisselingen worden verwacht; zoals bij detailhandel en centrumfuncties.

Parkeer- of stallingsgarages

Bij (ondergrondse) parkeer- of stallingsgarages gelden daarnaast de volgende eisen:

- Een garage toetsen we altijd aan NEN 2443 en moet *minimaal* voldoen aan de *aanbevolen* normen die daarin staan, bijvoorbeeld waar het gaat om hellingbanen.
- Bij de uitgang van een ondergrondse garage moet voor de veiligheid minimaal 5 meter tussen het einde van de hellingbaan en een voet- of fietspad of rijbaan aanwezig zijn.
- De parkeervakken en rijbanen voldoen in aanvulling op de NEN 2443 ook in een parkeer- of stallingsgarage minimaal aan de eisen uit 4.1.2.

4.1.2 Afmetingen

De ruimte voor het parkeren van auto's moet in ieder geval afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Dit geldt zowel voor parkeervakken, als voor rijwegen.

Deze afmetingen zijn alleen van toepassing op de nieuw te realiseren parkeervoorzieningen. Bestaande parkeervoorzieningen kunnen in stand blijven en hoeven niet aangepast te worden aan deze eisen.

Als een bestaande rij parkeerplaatsen wordt uitgebreid, mag als dit tot onlogische situaties zou leiden, van de onderstaande maatvoering worden afgeweken en mogen de bestaande afmetingen worden doorgezet.

Langs parkeren

Een parkeervak parallel aan de weg (langs parkeren) heeft een breedte van minimaal 2,0 m en een lengte van 6,0 m (minimaal 5,0 m als het eerste parkeervak in een strook bijvoorbeeld via een inrit bereikt kan worden).

Langs parkeren is niet mogelijk als er sprake is van een doodlopende weg zonder keermogelijkheid. Een rijweg langs een parkeervak is ten minste 3,50 m breed (éénrichtingsverkeer) of 5,0 m[6] breed (tweerichtingsverkeer). Na het laatste parkeervak loopt de rijweg nog minimaal 5,0 m rechtdoor om achteruit inparkeren mogelijk te maken.

[5] We bedoelen hier primaire fietsroutes zoals we die staan in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP).

[6] Op fiets- en busroutes of 50 km/h-wegen gelden afwijkende maten volgens de Leidraad Fysieke Leefomgeving Gemeente Soest.

Aan de andere kant is naast een parkeervak een uitstapstrook van ten minste 0,53 m (bij voorkeur 0,83 m) aanwezig en bij een parkeervak aan de linkerkant van een eenrichtingsweg ten minste 0,83 m.

Gestoken parkeren

Gestoken (schuin) parkeren onder een hoek van bijvoorbeeld 30, 45 of 60 graden is mogelijk, behalve als er sprake is van een doodlopende weg zonder keermogelijkheid. Daarbij gaan we uit van de afmetingen in paragraaf 12.2.19 van de ASVV 2012 (CROW) of tabel 4A (Afmetingen van verschillende onderdelen van openbare parkeerterreinen en openbare parkeergarages bij haaks of schuin parkeren) van de NEN2443 (2013). Naast elk hoekvak wordt een vrije uitstapstrook van ten minste 0,53 m (bij voorkeur 0,83 m) aangebracht.

Haaks parkeren

In de volgende tabel staan de minimale afmetingen bij haaks parkeren (onder een hoek van 90 graden). Tussen haakjes staan de voorkeursmaten volgens de NEN2443 (2013).

Lengte	**Breedte**	**Rijweg**
5,00 m (5,13 m)	2,40 m	5,65 m (6,67 m)
5,00 m (5,13 m)	2,45 m	5,45 m (6,33 m)
5,00 m (5,13 m)	2,50 m	5,40 m (6,00 m)
5,00 m (5,13 m)	3,50 m ♿	5,40 m (6,00 m)

Naast elk hoekvak wordt een vrije uitstapstrook van ten minste 0,53 m (bij voorkeur 0,83 m) aangebracht. Als zich op de kop van een parkeervak een trottoir bevindt, wordt parkeren met overstek gerealiseerd door het parkeervak 4,50 m lang te maken en het trottoir 0,50 m te verbreden. Als er sprake is van een doodlopende parkeerweg, loopt deze na het laatste parkeervak nog ten minste 1,50 m door, ten behoeve van het in- en uitdraaien van het laatste parkeervak.

Parkeren voor gehandicapten

♿ Een gehandicaptenparkeerplaats heeft behalve langs de rijbaan of langs andere parkeervakken altijd een vrije uitstapstrook van ten minste 1,28 m naast het parkeervak. Verder gelden de bovenstaande afmetingen.

Garage

Een garage (bij een woning) heeft een binnenmaat van minimaal 3,0 bij 6,0 m.

4.1.3 Aanvullende eisen bij woningbouw

Bij woningbouw moet (een deel van) de autoparkeerplaatsen voor bezoekers openbaar zijn. Bij een ontwikkeling van 3 of meer woningen moet per 3 woningen ten minste 1 parkeerplaats openbaar zijn. Dat wil zeggen bij 3 woningen ten minste 1 parkeerplaats en bij 4, 5 of 6 woningen ten minste 2 parkeerplaatsen etc.

Aan deze eis wordt voldaan als de parkeerplaatsen voor het openbaar verkeer openstaand zijn (dus voor een ieder, ook buiten bestemmingsverkeer, te gebruiken zijn). De openbare parkeerplaatsen komen bij voorkeur in eigendom van de gemeente, maar mogen ook in gemeenschappelijk eigendom zijn (bijvoorbeeld een mandeligheid of terrein van een vereniging van eigenaren). In dat geval moet op de situatietekening bij de aanvraag expliciet vermeld worden welke parkeerplaatsen openbaar zijn.

In de bestaande situatie kan er een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein zijn (zie 3.3). Dit tekort hoeft niet opgelost te worden. We gaan er (fictief) vanuit dat dit tekort aan parkeerplaatsen al in de openbare ruimte aanwezig is. In dat geval is ook aan de eis om in openbare parkeerplaatsen te voorzien voldaan.

Autoparkeerplaatsen op eigen terrein die niet voor het openbaar verkeer open staan rekenen we niet als volledige parkeerplaats. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden namelijk niet altijd voor parkeren gebruikt. Garages worden vaak als bergruimte gebruikt. Bovendien is er op eigen terrein geen mogelijkheid voor dubbelgebruik voor bezoek van buren. In de tabel hieronder staan, volgens de richtlijnen van CROW, correctiefactoren voor parkeren op eigen terrein bij woningen. Bij het bepalen of een ontwikkeling voldoet aan de parkeereis rekenen we met het aantal parkeerplaatsen volgens het berekeningsaantal in de onderstaande tabel.

Type parkeerplaats	**Feitelijk aantal**	**Berekenings-aantal**	**Opmerkingen**
Openbaar parkeerterrein[7]	1	1,0	Per parkeerplaats
Niet openbaar parkeerterrein of -garage	1	0,8	Per parkeerplaats
Oprit	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 m diep en 2,5 m breed
Lange oprit	2	1,0	Oprit minimaal 11,0 m diep en 2,5 m breed
Garage *Bij de woning*	1	0,4	Oprit minimaal 1,0 m diep
Garagebox *Op een ander perceel dan de woning*	1	0,5	Oprit minimaal 1,0 m diep
Oprit met garage	2	1,0	Oprit minimaal 6,0 m diep en 2,5 m breed
Lange oprit met garage	3	1,3	Oprit minimaal 12,0 m diep en 2,5 m breed

4.2 Fietsparkeerplaatsen

In de volgende paragrafen staan eisen met betrekking tot fietsparkeerplaatsen.

[7] Alleen van toepassing als er sprake is van een gemeenschappelijk eigendom en op de situatietekening expliciet wordt aangegeven dat parkeerplaatsen openbaar zijn.

4.2.1 Bruikbaarheid

Op basis van de situatietekening bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning, beoordelen we of de daarop aangegeven fietsparkeerplaatsen bruikbaar zijn. Daarbij stellen we de volgende kwaliteitseisen:

- Fietsparkeerplaatsen voldoen aan de afmetingen in dit hoofdstuk.
- Een fietsparkeerplaats bevindt zich op maaiveld of is bereikbaar via een helling van maximaal 5%.
- De route naar de fietsenstalling is drempelvrij (comfortabel) en veilig.
- De locatie van een fietsenstalling of fietsparkeervak wordt herkenbaar aangegeven.
- Een fietsparkeervak wordt bij voorkeur voorzien van een fietsparkeersysteem, zoals klemmen of aanleunhekken. Anders moet het vak worden aangelegd in een afwijkende kleur bestrating met fietssymbolen.
- Een inpandige ruimte is vanaf de buitenruimte rechtstreeks bereikbaar en voor alle bezoekers toegankelijk.
- Een fietsparkeervoorziening op een trottoir mag niet ten koste gaan van de ruimte voor voetgangers om te passeren. De manoeuvreerruimte kan wel met een trottoir worden gecombineerd.

4.2.2 Afmetingen

Een fietsparkeervak heeft een lengte van 2,0 m en breedte van 0,65 m per fiets. Daarbij moet een manoeuvreerruimte (parkeerweg) van ten minste 1,2 m breed beschikbaar zijn. Een overkapping heeft een vrije hoogte van ten minste 2,3 m. Door toepassing van een fietsparkeersysteem dat voldoet aan het Fietsparkeur[8] is het mogelijk om ruimte te besparen op deze afmetingen, bijvoorbeeld door een hoog-laag fietsenrek of een dubbellaagse stalling. In dat geval moet de oplossing uitgewerkt worden in de situatietekening, waarbij leverancier, model en type fietsparkeervoorziening worden aangeven.

4.2.3 Aanvullende eisen bij woningen

Bij woningbouw wordt voldaan aan de fietsparkeereis als elke woning beschikt over een afsluitbare bergruimte op maaiveld om fietsen beschermd tegen weer en wind[9] te kunnen opbergen en bij appartementen per drie appartementen ten minste 1 fiets buiten bij de ingang geplaats kan worden.

Het vloeroppervlak van de bergruimte bij een woning is afhankelijk van het aantal fietsen dat daarin gestald moet kunnen worden, zoals bepaald in bijlage 1 bij deze nota. In de onderstaande tabel staan de benodigde afmetingen.

2 fietsen = 5,0 m^2 bvo
3 fietsen = 5,8 m^2 bvo

[8] Fietsparkeur is een keurmerk dat de Stichting Fietsparkeur toekend als een fietsparkeervoorziening voldoet aan gestelde normen. Op www.fietsparkeur.nl is een overzicht van de fietsparkeersystemen met een licentie weergeven.

[9] Zoals bepaald in de NEN 2778.

4 fietsen = 7,3 m^2 bvo
5 fietsen = 8,4 m^2 bvo
6 fietsen = 9,5 m^2 bvo

Bij appartementengebouwen met kleine woningen mag volgens het bouwbesluit ook een gemeenschappelijke fietsenberging gerealiseerd worden. We gaan daarbij uit van een minimale oppervlakte van 1,5 m^2 bvo per fiets.

Als een fietsenberging wordt gecombineerd met een garage, dan rekenen we ten behoeve van de auto 18 m^2 extra (3,0 x 6,0 m).

4.3 Parkeren op afstand

In deze paragraaf staan eisen met betrekking tot parkeren op afstand.

4.3.1 Loopafstand

Parkeerplaatsen voor fietsen bevinden zich op het perceel, in de directe nabijheid van de (hoofd)ingang van het pand of als dit niet mogelijk is, op een loopafstand van maximaal 50 meter daarvan.

Parkeerplaatsen voor auto's kunnen binnen een loopafstand van 100 meter van de (hoofd)ingang van het pand worden gerealiseerd, voor zo ver het een woonfunctie of een maatschappelijke functie betreft. Voor de functies kantoor en/of bedrijf, horeca, detailhandel en centrumfuncties geldt een maximale loopafstand van 200 meter tot de hoofdingang. Als een ontwikkeling in een parkeer(schijf)zone ligt (bijvoorbeeld in een winkelgebied), mogen de parkeerplaatsen ook binnen de aaneengesloten grenzen van deze zone liggen.

4.3.2 Ligging op een naburig perceel

Als gebruik wordt gemaakt van een ander (privaat) perceel binnen de loopafstand, dan moet middels een privaatrechtelijke overeenkomst worden aangetoond dat de te realiseren parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en beschikbaar blijven.

In deze overeenkomst nemen de partijen op dat de parkeerplaatsen gedurende de openingstijden (ook wanneer deze in de toekomst worden gewijzigd) toegankelijk zijn voor een ieder (waaronder eigenaren, bewoners, bezoekers, personeel en leveranciers) die zijn bestemming heeft bij de bedoelde ontwikkeling. Bij de toegang van het pand moet in een dergelijk geval herkenbaar worden aangegeven waar de parkeervoorziening ten behoeve van bezoekers en leveranciers zich bevindt. De gemeente registreert de overeenkomst in het bouwdossier van beide percelen.

Als het gaat om bestaande parkeerplaatsen toont de aanvrager aan dat er op de betreffende locatie sprake is van een parkeeroverschot op basis van de actuele parkeernormen zoals

4.3.3 Ligging in het openbaar gebied

Het uitgangspunt van het verkeersbeleid is dat elke ontwikkeling in de eigen parkeerbehoefte voorziet. In deze parkeernota bieden we daarom geen mogelijkheid om de parkeerdruk af te wentelen op bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Bij een lage parkeerdruk in de omgeving van een ontwikkeling behoudt de gemeente de mogelijkheid om uit kostenoverwegingen het aantal openbare parkeerplaatsen te beperken.

Het kan voorkomen dat in de omgeving van de ontwikkeling ruimte in het openbaar gebied aanwezig is om (fiets)parkeerplaatsen te realiseren. In een dergelijk geval kunnen met de gemeente aanvullende afspraken worden gemaakt. Op basis van een overeenkomst kunnen (fiets)parkeerplaatsen worden gerealiseerd die de gemeente in beheer en onderhoud neemt. Bij woningbouw bestaat de verplichting een deel van de parkeerplaatsen in het openbaar gebied te realiseren (zie paragraaf 4.1.3 en 4.2.3).

5. Ontheffing van de parkeereis en afkoopregeling

Hoofddoel bij een aanvraag voor een vergunning is dat de aanvrager er alles aan doet om te voldoen aan de parkeereis. In sommige gevallen is dit echter onmogelijk. Het college van B&W moet in dergelijke gevallen een afweging maken, tussen het (economische) belang van de ontwikkeling en de eventuele (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en daarmee een goede ruimtelijke ordening ex art. 3.1 Wro. In dit hoofdstuk staan daarom de uitzonderingen en afwijkingsmogelijkheden.

5.1 Uitzondering voor beroep of bedrijf aan huis

De gemeente Soest wil het beginnen van een kleinschalig bedrijf aan huis stimuleren. Als onder de definities van het vigerende bestemmingsplan sprake is van een beroep of bedrijf aan huis en het redelijkerwijs niet mogelijk is om de benodigde parkeerplaatsen (geheel of gedeeltelijk) op eigen terrein te realiseren, verlenen we in principe ontheffing van de parkeereis (zonder dat we hier financiële consequenties aan verbinden). Hierbij geldt dat er sprake moet zijn van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis maximaal 3,0 parkeerplaatsen bedraagt.

5.2 Flexibiliteitbepaling

Als de parkeereis bij een ontwikkeling na afronding maximaal 1,0 parkeerplaats bedraagt (of 1,5 bij woningbouw) of de extra parkeerbehoefte niet meer dan 5% van de bestaande parkeereis bedraagt en als strikte toepassing van de parkeereis onredelijk is, verlenen we ontheffing van de parkeereis (zonder dat we hier financiële consequenties aan verbinden). Per perceel kan een aanvrager eenmalig een beroep op dit artikel doen. Bij een ontwikkeling die onderdeel uitmaakt van een grotere samenhangende ontwikkeling die in delen wordt uitgevoerd passen we deze bepaling slechts een keer toe over het geheel. Deze bepaling passen we niet toe als gebruik wordt gemaakt van de afkoopregeling (zie 5.3).

5.3 Afkoopregeling

Een aanvrager die naar het oordeel van het college van B&W alles in het werk heeft gesteld om aan de parkeereis te voldoen (waaronder aanpassen van het bouwvolume en het zoeken naar parkeerruimte binnen de loopafstand), kan bij het college een gemotiveerd schriftelijk verzoek indienen tot (gedeeltelijke) ontheffing van de parkeereis door het storten van € 10.000,-[10] per ontbrekende parkeerplaats in het parkeerfonds.

Omdat we in de parkeereis voor woningbouw niet met hele parkeerplaatsen rekenen, kunnen tekorten ontstaan op een cijfer achter de komma. In dit geval ronden we het aantal ontbrekende parkeerplaatsen altijd naar boven af op hele parkeerplaatsen. Dit doen we omdat wij een resterende verplichting om bijvoorbeeld 0,2 parkeerplaatsen aan te leggen niet over kunnen nemen en alsnog een hele parkeerplaats moeten realiseren.

[10] Een onderbouwing van dit bedrag is opgenomen in bijlage 4. Dit tarief wordt niet geïndexeerd.

De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van het parkeerfonds ligt bij het college van B&W. Het college van B&W kan besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis in ruil voor een bijdrage in het parkeerfonds, als de realisatie van het initiatief naar de mening van het college van B&W belangrijker is dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Een aanvrager kan geen rechten ontlenen aan het bestaan van het fonds.

Bij dit besluit weegt het college af of we binnen een periode van 10 jaar de parkeerplaatsen binnen de in 4.3.1 bepaalde loopafstand van het bouwplan kunnen realiseren. Als het college van B&W ontheffing verleent van de parkeereis, nemen we de verplichting van de aanvrager over om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid.

De bijdrage in het parkeerfonds kunnen we ook gebruiken om bestaande (al dan niet voorgefinancierde) parkeerplaatsen in stand te houden. Parkeerplaatsen die we in het kader van deze afkoopregeling realiseren zijn openbaar toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager geen rechten ontlenen.

Een parkeerbijdrage die we ontvangen, storten we in de bestemmingsreserve parkeerfonds. Het is voor ons niet mogelijk om dit geld anders te gebruiken dan voor de aanleg van parkeerplaatsen. Als we niet binnen de redelijke termijn van 10 jaar[11] parkeerplaatsen realiseren, betalen we het bedrag terug aan de aanvrager.

5.4 Overige afwijkingen van het beleid

Burgemeester en Wethouders handelen volgens deze nota, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen heeft die door bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de doelen van deze nota. Dit is de zogenaamde inherente afwijkingsbevoegdheid die in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) onder artikel 4:84 is opgenomen. Door deze opname in de Awb staat in deze nota geen specifieke hardheidsclausule.

[11] Volgens jurisprudentie is een periode van 10 jaar acceptabel. NB: De gemiddelde ontwikkeltijd van een bouwplan is 7 a 8 jaar.

Bijlage 1 Parkeernormen

Hieronder staan de tabellen, waarin staat welke parkeernorm voor welke functie van toepassing is. De parkeernormen gelden ook voor naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen functies die niet in de onderstaande tabellen staan. Voor andere functies stelt het college van burgemeester en wethouders de parkeereis per geval vast.

In de Winkelpromenade Soestdijk, winkelgebied Soest-Zuid en winkelgebied Rademakerstraat in Soesterberg gelden afwijkende parkeernormen. De grenzen van die winkelgebieden en de parkeernormen die daar gelden staan in bijlage 2.

Achter elke functie staat eerst de reguliere parkeernorm (). In de kolom daarna staat aangegeven aan welke autoparkeernorm moet worden voldaan als ook wordt voldaan aan de fietsparkeernorm ().

Wonen

Type				Eenheid
Woning tot 45 m^2 GO	0,7	0,6	2,0	per woning
Woning van 46 tot 60 m^2 GO	1,2	1,1	3,0	per woning
Woning van 61 tot 80 m^2 GO	1,5	1,4	4,0	per woning
Woning van 81 tot 120 m^2 GO	1,8	1,7	5,0	per woning
Woning van 121 m^2 GO of groter	2,0	1,8	6,0	per woning

Uitsluitend voor toegelaten instellingen				Eenheid
Sociale huurwoning tot 45 m^2 GO	0,6	0,55	2,0	per woning
Sociale huurwoning van 46 tot 60 m^2 GO	1,1	1,0	3,0	per woning
Sociale huurwoning van 61 m^2 GO of groter	1,5	1,4	4,0	per woning

De normen gelden voor alle typen woningen, dus inclusief kamerverhuur, intra- en extramurale zorg en verpleeg- en verzorgtehuizen, seniorenwoningen, aanleunwoningen en serviceflats. Alleen binnen de bestemming maatschappelijk hebben zorgwoningen een afwijkende norm (zie maatschappelijk- zorg).

De genoemde oppervlaktes betreffen de privégedeelten. Voor gemeenschappelijke ruimtes binnen bijvoorbeeld een VVE of zorginstelling gelden geen parkeernormen voor zover deze ruimtes uitsluitend bestemd zijn voor (de verzorging van) bewoners of direct daaraan gekoppelde werkzaamheden en deze ruimtes niet door derden worden gebruikt.

De normen voor sociale huurwoningen gelden uitsluitend voor toegelaten instellingen volgens artikel 19 van de Woningwet. Het gaat om "Verenigingen met volledige rechtsbevoegdheid en stichtingen die zich ten doel stellen uitsluitend op het gebied van de volkshuisvesting werkzaam te zijn en beogen hun financiële middelen uitsluitend in het belang van de volkshuisvesting in te zetten (uitsluitend in het belang van de volkshuisvesting werkzaam)".

In paragraaf 4.1.3 (auto) en 4.2.3 (fiets) staan aanvullende eisen aan parkeren bij woningbouw.

Bedrijf en/of kantoor

Type				Eenheid
Bedrijfsgebouw *Alle bedrijven, niet zijnde kantoor of loods/opslag, waaronder ook transport- en garagebedrijven.*	1,9	1,8	1,5	100 m^2 bvo

Kantoor *Een ruimte die blijkens zijn indeling en inrichting is bestemd om uitsluitend te worden gebruikt voor werkzaamheden van administratieve aard.*	1,9	1,8	1,5	100 m^2 bvo
Loods/opslag *Bedrijfsgebouw (of een volgens paragraaf 3.1 niet ondergeschikt deel daarvan) dat uitsluitend dient voor het opslaan van goederen.*	0,9	0,85	0,6	100 m^2 bvo

Detailhandel en centrumfuncties

Type				**Eenheid**
Commerciële dienstverlening *Dienstverlening met overwegend een baliefunctie, zoals reis- en uitzendbureaus, bankfilialen en andere financiële dienstverleners, advocaten- en makelaarskantoren, kopieerservice, videotheken, kap- en schoonheidssalons, stomerijen en wasserettes, schoen- en kledingmakers.*	2,9	2,8	2,0	100 m^2 bvo
Perifere detailhandel *Een detailhandelsbedrijf te onderscheiden in de volgende categorieën:* *- detailhandel in volumineuze goederen, zoals auto's, boten, motoren, caravans, brommers, fietsen, sanitair, land bouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen, zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen en/of materialen;* *- grootschalige meubelbedrijven inclusief in ondergeschikte mate woninginrichting en stoffering;* *- tuincentra en detailhandel in bulk-dierenbenodigdheden / hobbyartikelen;* *- bouwmarkten.*	2,4	2,35	0,4	100 m^2 bvo en 100 m^2 onbebouwd terrein (excl. parkeerruimte voor bezoekers)
Grootschalige detailhandel *Een vestiging van detailhandel met een minimum winkelvloeroppervlak van 2.000 m^2 per vestiging in één branche, met uitzondering van de branches food (zoals supermarkten) en perifere detailhandel.*	7,3	7,25	0,4	100 m^2 bvo
Supermarkt *Zelfbedieningswinkel voor hoofdzakelijk levensmiddelen.*	4,4	4,2	2,9	100 m^2 bvo
Detailhandel *Alle overige detailhandel.*	4,0	3,8	2,7	100 m^2 bvo

Horeca

Type				**Eenheid**
Horeca *Alle horeca inclusief zalencentrum, congresgebouw, partycentrum en casino, exclusief hotelfuncties.*	8,0	7,5	13,2	100 m^2 bvo
Hotel *Waaronder ook motel, pension, jeugdherberg,bed and breakfast en bungalowpark Exclusief horecafuncties.*	0,35	0,3	0,6	slaapplaats
Camping *Exclusief overige (horeca)functies.*	1,2	1,1	2,0	(stand)plaats

Terrassen maken onderdeel uit van de aanpalende horeca. Veelal werken het terras en de inpandige horeca als communicerende vaten. Daarom rekenen we een terras niet apart mee voor zo ver het aantal m^2 van het terras kleiner is dan het GO van het verblijfsgedeelte van de inpandige horecavoorziening. De normering voor het meerdere is gelijk aan die van de aanpalende horeca.

Maatschappelijk - zorg

Type				Eenheid
Praktijk *Waaronder gezondheidscentrum, huisarts, tandarts, consultatiebureau, (fysio)therapeuten en dierenarts.*	2,3	2,2	1,7	100 m^2 bvo
Apotheek	1,9	1,5	7,3	100 m^2 bvo
Ziekenhuis	1,7	1,65	0,9	100 m^2 bvo
Verenigingsgebouw *Waaronder dagbesteding.*	3,0	2,7	5,0	100 m^2 bvo
Zorgwoning *Woning voor intramurale zorg binnen de bestemming maatschappelijk, onafhankelijk van het oppervlak van de woning.*	0,6	0,55	2,0	per woning

Voor gemeenschappelijke ruimtes in een gebouw met zorgwoningen gelden geen parkeernormen voor zover deze ruimtes uitsluitend bestemd zijn voor (de verzorging van) bewoners of direct daaraan gekoppelde werkzaamheden en deze ruimtes niet door derden worden gebruikt. De aanvullende eisen bij woningbouw zoals in paragraaf 4.1.3 (auto) en 4.2.3 (fiets) zijn niet van toepassing op zorgwoningen.

Maatschappelijk - onderwijs

Type				Eenheid
Kinderdagverblijf *Waaronder ook crèche, peuterspeelzaal, gastoudergezin en BSO.*	4,0	3,6	6,6	100 m^2 bvo
Basisschool	2,6	2,1	9,1	100 m^2 bvo
Middelbare school en/of ROC	1,0	0,8	14,0	100 m^2 bvo
Hogeschool en/of universiteit	2,3	2,1	3,8	100 m^2 bvo
Avondonderwijs	10,8	10,3	17,8	100 m^2 bvo

Maatschappelijk – sport en recreatie

Type				Eenheid
Verenigingsgebouw *Waaronder ook sportkantine.*	3,0	2,6	5,0	100 m^2 bvo
Tribune	0,2	0,18	0,1	zitplaats
Sporthal *Waaronder ook sportzaal en squashcentrum.*	2,5	2,3	4,0	100 m^2 bvo
Sportschool *Waaronder ook fitnesscentrum en dansstudio.*	4,5	4,3	3,7	100 m^2 bvo
Sportveld *Exclusief verenigingsgebouw.*	0,2	0,15	0,6	100 m^2 netto terrein
Tennisveld *Waaronder ook tennishal, exclusief verenigingsgebouw.*	0,5	0,45	0,8	100 m^2 bvo / netto terrein
Kunstijsbaan	2,1	1,9	3,5	100 m^2 bvo
Golfbaan *Waaronder ook pitch and putt.*	6,0	5,5	9,9	hole
Manege	0,4	0,35	0,7	box
Zwembad	12,4	11,9	24,0	100 m^2 bassin

Zowel overdekt als openlucht.				
Wellnesscentrum *Waaronder ook thermen, kuurcentrum, sauna en hammam.*	6,8	6,3	11,2	100 m^2 bvo
Bowlingcentrum	2,4	2,2	4,0	baan

Maatschappelijk – overig

Type				**Eenheid**
Cultureel centrum *Waaronder ook verenigingsgebouw of wijkcentrum.*	3,0	2,6	5,0	100 m^2 bvo
Bibliotheek	0,9	0,7	3,0	100 m^2 bvo
Museum	0,9	0,8	1,5	100 m^2 bvo
Indoorspeeltuin	4,8	4,3	7,9	100 m^2 bvo
Theater *Waaronder ook schouwburg, bioscoop, filmtheater en filmhuis.*	7,1	6,8	4,3	100 m^2 bvo
Openluchttheater	0,2	0,15	0,3	zitplaats
Religiegebouw *Waaronder ook kerk en moskee.*	7,1	6,6	11,7	100 m^2 bvo
Penitentiaire inrichting	0,3	0,25	0,5	cel
Begraafplaats *Waaronder ook crematorium.*	30,0	29,0	5,0	gelijktijdige uitvaart

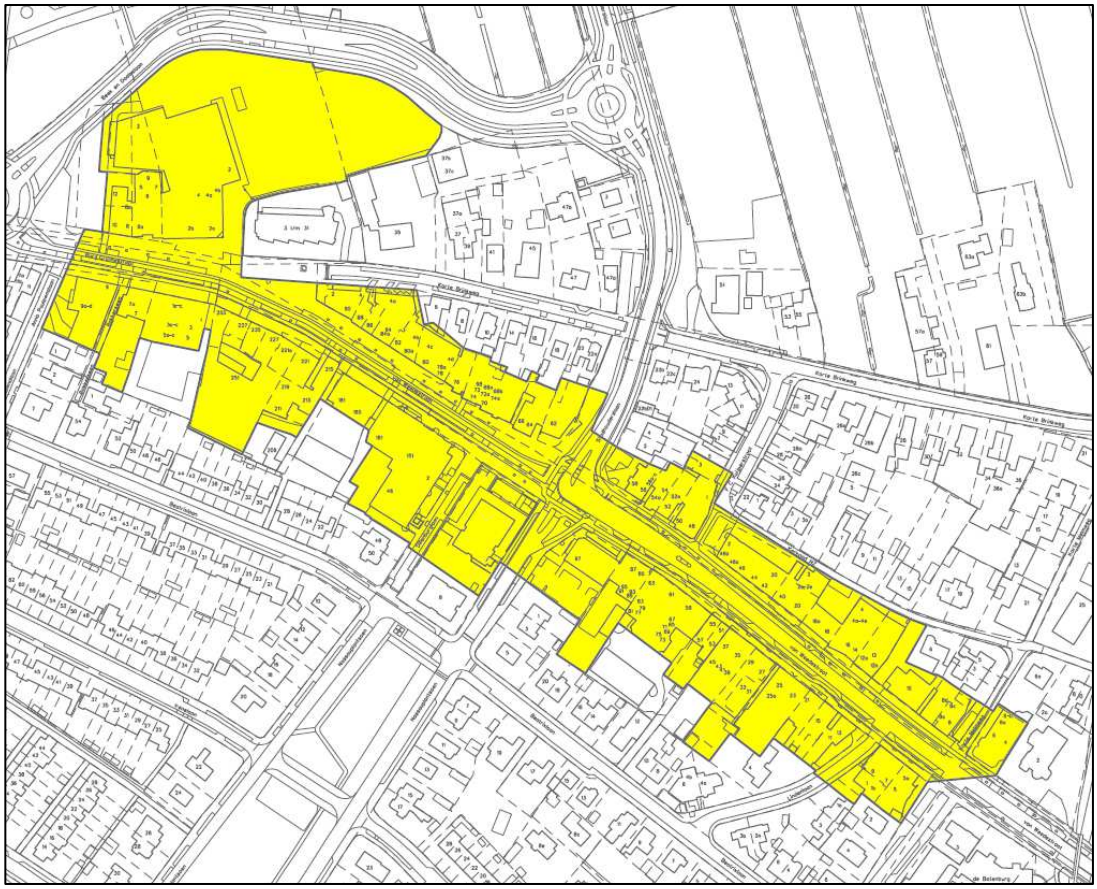
Bijlage 2 Parkeernormen centrumgebieden

Voor de Winkelpromenade Soestdijk, winkelgebied Soest-Zuid en winkelgebied Rademakerstraat in Soesterberg gelden afwijkende parkeernormen voor detailhandel, centrumfuncties en horeca. In deze bijlage staan eerst kaarten met de grenzen van de winkelgebieden. Daarna staan de parkeernormen voor deze gebieden.

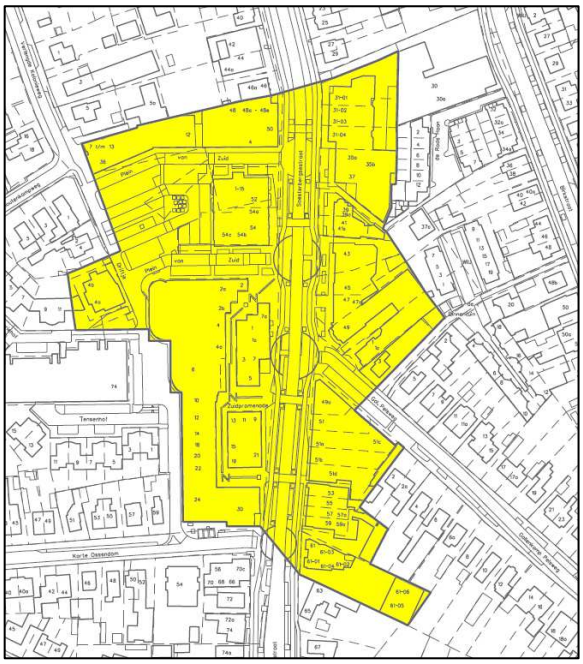
Grenzen winkelgebieden

In de onderstaande afbeeldingen hebben we de winkelgebieden gedefinieerd waarbinnen we rekenen met parkeernormen in deze bijlage in plaats van bijlage 1.

1. Winkelpromenade Soestdijk



2. Winkelgebied Soest-Zuid



3. Winkelgebied Rademakerstraat te Soesterberg



Parkeernormen

De onderstaande parkeernormen zijn alleen geldig in de bovenstaande gebieden. Als een ontwikkeling gedeeltelijk binnen het gearceerde gebied valt, dan gelden voor de hele ontwikkeling de onderstaande normen.

Wonen

volgens bijlage 1

Bedrijf en/of kantoor

volgens bijlage 1

Detailhandel en centrumfuncties

Type			Eenheid
Centrum *Alle vormen van detailhandel, inclusief commerciële dienstverlening, perifere detailhandel, grootschalige detailhandel en supermarkten zoals gedefinieerd in bijlage 1.*	4,0	3,8 2,7	100 m^2 bvo

Horeca

Type			Eenheid
Centrum *Alle horeca exclusief hotelfuncties.*	4,0	3,8 2,7	100 m^2 bvo
Hotel *Waaronder ook motel, pension, jeugdherberg,bed and breakfast en bungalowpark Exclusief horecafuncties.*	0,35	0,3 0,6	slaapplaats
Camping *Exclusief overige (horeca)functies.*	1,2	1,1 2,0	(stand)plaats

Terrassen maken onderdeel uit van de aanpalende horeca. Veelal werken het terras en de inpandige horeca als communicerende vaten. Daarom rekenen we een terras niet apart mee als het aantal m^2 van het terras kleiner is dan het bvo van het verblijfsgedeelte van de inpandige horecavoorziening. De normering voor het meerdere is gelijk aan die van de aanpalende horeca.

Maatschappelijk – alle categorieën

volgens bijlage 1

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond
Wonen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%
Bedrijf en/of kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%
Horeca	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%
Praktijk en/of apotheek	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%
Ziekenhuis	75%	100%	60%	60%	25%	60%	60%
Onderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Sport en recreatie binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%
Sport en recreatie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%
Theater	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%

CROW heeft nog geen aangepaste kengetallen voor zondagopenstelling van detailhandel en centrumfuncties. Hierdoor kan voor de zondagmiddag geen parkeerbalans worden berekend. Op basis van de eerste ervaring gaan we ervan uit dat in centrumgebieden de zaterdagmiddag maatgevend blijft.

Bijlage 4 Onderbouwing tarief parkeerbijdrage

De parkeerbijdrage stellen we gelijk aan de gemiddelde reële stichtingkosten van een parkeervoorziening. Daarmee borgen we dat we ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kunnen betalen, zonder zelf extra middelen beschikbaar te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt van het parkeerfonds dat deze kostenneutraal functioneert. Voor het hele grondgebied van de gemeente hanteren we een gelijke parkeerbijdrage. We hebben geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden.

De kosten bestaan uit:

a. kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden
b. stichtingskosten van de parkeervoorziening
c. kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening
d. kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van het parkeerfonds

A. Grondprijs

Het gemiddelde ruimtebeslag dat nodig is voor het aanleggen van een parkeerplaats in de openbare ruimte komt neer op circa 25 m^2. Hierbij rekenen we met het parkeervak zelf en de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden.

De grondprijs hebben we berekend op basis van de gemiddelde grondprijs die we hanteren voor snippergroen (€ 210,- per m^2); er vanuit gaande dat de voorzieningen over het algemeen binnen deze bestemming worden gerealiseerd.

De grondprijs bedraagt daarmee **€ 5.250** (25 x € 210) per parkeerplaats.

B. Stichtingskosten

De bouwkosten van een parkeervoorziening lopen sterk uiteen. Factoren zoals grondslag, bodemopbouw en grondwaterstand zijn in grote mate bepalend voor de hoogte van de bouwkosten. Daar waar deze factoren gunstig zijn kost het aanleggen van een parkeerplaats op maaiveld inclusief de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden ongeveer € 3.500,-.

De stichtingskosten bedragen daarmee **€ 3.500** per parkeerplaats.

C. Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen die we realiseren, worden binnen het regulier onderhoud meegenomen. Dit betekent dat er bij gebruik van het fonds sprake is van areaaluitbreiding van het gemeentelijk verhard oppervlak. Via de reguliere begrotingscycli nemen we dit mee in een toename van de beheer- en onderhoudskosten. Deze kosten komen daarmee voor rekening van de gemeente. Voor beheer- en onderhoudskosten rekenen we **€ 900,-** per parkeerplaats.

D. Apparaatskosten

Het gebruik maken van het parkeerfonds betekent dat de gemeente een verplichting van een aanvrager overneemt. Dat brengt met zich mee dat we binnen de gestelde periode een plan moeten voorbereiden en uitwerken om een parkeervoorziening te realiseren. Hierbij moeten we mogelijk ook procedures doorlopen. Dat gaat ten koste van de ambtelijke capaciteit voor andere, reguliere werkzaamheden. Daarnaast hebben we te maken met ambtelijke inzet voor financieel beheer, verantwoording en instandhouding van het fonds. We schatten in dat per parkeerplaats gemiddeld 20 uur nodig is.

De apparaatskosten bedragen daarmee **€ 1.800** per parkeerplaats.

De totale kosten van een parkeervoorziening komen daarmee op:

Kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden	€ 5.250,00
Stichtingskosten van de parkeervoorziening	€ 3.500,00
Kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening	€ 900,00
Kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van het parkeerfonds	€ 1.800,00
TOTAAL	€ 11.450,00

Dit ronden we af op **€ 10.000,-** per parkeerplaats. De gemeente neemt daarmee een verlies van ongeveer € 1.450 per parkeerplaats die wordt afgekocht via deze regeling. Dit verlies betreft hoofdzakelijk kosten voor het ambtelijk apparaat, wat moet worden opgevangen binnen de reguliere begroting van de gemeente.



GEMEENTE
SOEST

Postbus 2000
3760 CA Soest

Internet: www.soest.nl
E-mail: postbus2000@soest.nl