Ferdinand Huycklaan 20a, 20b en 20c

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de regels **3**

Bijlage 1 **Staat van bedrijfsactiviteiten aan huis** **4**

Bijlage 2 **Nota parkeernormen auto en fiets 4e herziening** **7**

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten aan huis

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

Bijlage 2 Nota parkeernormen auto en fiets 4e herziening

GEMEENTE SOEST

Nota parkeernormen auto en fiets

4e herziening



Vastgesteld
14 oktober 2021

GEMEENTE
SOEST

Nota parkeernormen auto en fiets

(4e herziening)

Datum: 14 oktober 2021

Status: Vastgesteld

Kenmerk: 80277

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5

2. Juridisch kader 7

3. Berekening van de parkeereis 8
   - 3.1 Berekenen van de parkeereis 8
   - 3.2 Ondergeschikte functies 8
   - 3.3 Fietsparkeernormen 9
   - 3.4 Bestaande druk op het openbaar gebied 9
   - 3.5 Bestaand overschot aan parkeerplaatsen 10
   - 3.6 Bestaande parkeerplaatsen die verloren gaan 10
   - 3.7 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (parkeerbalans) 10
   - 3.8 Afronden parkeereis 10
   - 3.9 Laden en lossen 11

4. Eisen aan parkeervoorzieningen voor fiets en auto 12
   - 4.1 Autoparkeerplaatsen 12
     - 4.1.1 Bruikbaarheid 12
     - 4.1.2 Afmetingen 13
     - 4.1.3 Openbaar parkeren bij woningen 16
     - 4.1.4 Correctiefactoren bij woningen 16
   - 4.2 Fietsparkeerplaatsen 17
     - 4.2.1 Bruikbaarheid 17
     - 4.2.2 Afmetingen 18
     - 4.2.3 Aanvullende eisen bij woningen 18
   - 4.3 Parkeren op afstand 19
     - 4.3.1 Loopafstand 19
     - 4.3.2 Ligging op een naburig perceel 19
     - 4.3.3 Ligging op gemeentegrond 19

5. Ontheffing van de parkeereis en afkoopregeling 21
   - 5.1 Uitzondering voor beroep of bedrijf aan huis 21
   - 5.2 Flexibiliteitbepaling bij kleine ontwikkelingen 21
   - 5.3 Toepassing van mobiliteitsdiensten, zoals deelauto’s 21
   - 5.4 Afkoopregeling 21
   - 5.5 Overige afwijkingen van het beleid 22

Bijlagen:

I. Parkeernormen 23
II. Parkeernormen centrumgebieden 27
III. Aanwezigheidspercentages 30
IV. Onderbouwing tarief parkeerbijdrage 31
V. Waarom deelauto’s geen effect hebben op de parkeernorm 33

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.

Doelstelling

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

Het realiseren van genoeg ruimte voor parkeren blijkt vaak een lastige opgave, waarbij de belangen van ontwikkelaars, bewoners, bezoekers, bedrijven en winkeliers tegenover elkaar kunnen staan. Het zorgen voor genoeg parkeerplaatsen vinden we niet alleen een verantwoordelijkheid van de gemeente. Wij verwachten van particulieren en bedrijven dat zij bij nieuwe ontwikkelingen zelf genoeg parkeerplaatsen maken. Daarom staan in deze nota parkeernormen.

Parkeernormen zijn in het belang van een goede ruimtelijke ordening. We zorgen er daarmee voor dat buren of andere ondernemers geen parkeerprobleem krijgen. We voorkomen ook dat de kosten om parkeerproblemen op te lossen bij de gemeente komen te liggen. We hebben daarbij ook de wettelijke verplichting om kosten die we maken te verhalen op een initiatiefnemer.

Werkwijze

De parkeernormen leiden we af uit landelijke kengetallen van CROW. Daar voegen we een Soester accent aan toe. 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 kunnen we het parkeerareaal in evenwicht houden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid gewaarborgd.

Met deze 4e herziening van de parkeernota voeren we vooral technische wijzigingen door. De aanleiding voor deze herziening is een juridische aanpassing van het paraplubestemmingsplan. Deze procedure geeft ons de kans voor een tussentijdse inhoudelijke herziening. We doorlopen dit keer geen uitgebreid traject waarin de we de gemeenteraad vooraf om kaders vragen en projectontwikkelaars, makelaars, woningcorporaties en bedrijvenkringen betrekken. Dat deden we eerder wel en dat zijn we ook bij een volgende (grotere) herziening weer van plan. We kijken wel naar bij ons bekende (politieke) wensen over de parkeernota.

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 omschrijven we 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 waar we in de verschillende hoofdstukken naar verwijzen.

2. Juridisch kader

2.1 Uitgangspunt ruimtelijke plannen

De parkeernormen in deze nota zijn van toepassing 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 gaan niet over bestaande situaties of herinrichtingen van wegen. In bestaande gevallen geldt de parkeereis die in een vergunning staat. Deze nota geeft geen 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 alle parkeerplaatsen kan aanleggen, 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 5.3 beschrijven we de afkoopregeling.

2.4 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 een jaar na inwerkingtreding is ingediend, mag nog worden gerekend met de 3^{e} herziening van de Nota parkeernormen auto en fiets.

3. Berekening van de parkeereis

In dit hoofdstuk leggen we uit 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 of GO waarover we de parkeereis berekenen.

3.2 Ondergeschikte functies

De parkeereis berekenen we over de hoofdfunctie(s) van een verblijfsobject[2]. 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

[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.

[2] Hierbij hanteren we de definitie van een verblijfsobject uit de Wet basisregistratie adressen en gebouwen (BAG), waarbij één pand uit meerdere verblijfsobjecten kan bestaan. Bijvoorbeeld een bedrijfsverzamelgebouw.

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.

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 of 2, staat daarom een kolom met fietsparkeernormen en een lagere autoparkeernorm waaraan in dat geval beide voldaan moet worden.

3.4 Bestaande druk op het openbaar gebied

Bij ontwikkelingen hoeft de bestaande parkeerdruk op het openbaar gebied niet verkleind te worden. De bestaande druk 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, legale 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 - bestaande druk op openbaar gebied
Bestaande druk op openbaar gebied = Parkeereis van de oude functie - aantal parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij het bepalen van de bestaande druk op het openbaar gebied kijken we niet naar fietsparkeerplaatsen. Als we bij een eerdere vergunning fietsparkeerplaatsen hebben geëist, volgens paragraaf 3.3, dan moeten deze fietsparkeerplaatsen in een nieuwe situatie worden teruggebracht of gecompenseerd worden door middel van autoparkeerplaatsen volgens de verhoudingen in bijlage 1 of 2.

Bij het bepalen van de bestaande parkeerdruk op het openbaar gebied gebruiken we een parkeerbalans (zie paragraaf 3.7). De bestaande druk op het openbaar gebied kan op verschillende momenten van de dag namelijk anders zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de herbestemming van een kantoorgebouw in een woonwijk. Overdag kan personeel van dezelfde openbare parkeerplaatsen gebruik maken waar ’s nachts omwonenden parkeren. Als het kantoorgebouw wordt omgebouwd tot woningen is die ruimte er niet. Dan kan in de nachtperiode extra parkeerdruk ontstaan. Bij een ontwikkeling mag de druk op het openbaar gebied daarom niet groter worden op een ander moment van de dag. Daarop kunnen we een uitzondering maken als aantoonbaar gemaakt kan worden dat de bestaande druk op het openbaar gebied ook op andere momenten van de dag opgevangen kan worden. In paragraaf 3.7 leggen we uit hoe we de parkeerbalans berekenen aan de hand van aanwezigheidspercentages.

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 (fiets)parkeerplaatsen die verloren gaan

Bestaande (fiets)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 voor auto's op de rijbaan[3] of in gebruik zijnde fietsparkeerruimte op bijvoorbeeld een trottoir moeten gecompenseerd worden. Daarbij geldt dat openbare (fiets)parkeerplaatsen ook openbaar gecompenseerd moeten 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.[4] We vermenigvuldigen daarvoor de parkeernormen met de aanwezigheidspercentages op verschillende momenten van de dag. De aanwezigheidspercentages per functie staan in bijlage 3. Bij functies waarvoor geen aanwezigheidspercentage beschikbaar is, rekenen we op elk moment van de dag met 100%. 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 aanwezige parkeerplaatsen op gemeentegrond (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.[5] 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 de eventuele bestaande druk op het openbaar gebied (zie 3.4) en dubbelgebruik (zie 3.7). De parkeereis ronden we pas aan het einde van alle berekeningen af.

---

[3] Op een 30 km/h-weg met een breedte van 5 meter of meer kan – als er geen parkeerverbod is - aan een zijde op de rijbaan geparkeerd worden.

[4] Op basis van CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.

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

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 de bestaande druk op het openbaar gebied niet verkleind hoeft te worden bij nieuwe ontwikkelingen. Als we verwachten dat wekelijks grotere voertuigen dan een bestelbus nodig zijn voor het laden en lossen, dan moeten de laad- en losplek en de rijcurves voor het maatgevende voertuig door de aanvrager onderbouwd worden.

4. Eisen aan parkeervoorzieningen voor auto en fiets

In dit hoofdstuk staan de (inrichtings)eisen 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 paragraaf 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 (toegangs)wegen voldoen aan de afmetingen in paragraaf 4.1.2. Er is pas sprake van een bruikbare parkeerplaats als aan de eisen is voldaan.
- 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 bedrijf en kantoor wordt minimaal elke 50^{e} parkeerplaats ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. Bij alle overige functies (met uitzondering van wonen) 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 vaste eisen voor het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen. Dan moet er naar behoefte in worden voorzien.
- Volgens het bouwbesluit moet een bouwwerk voldoende laadinfrastructuur hebben ten behoeve van elektrische voertuigen. Dat staat in afdeling 5.4. Wij hanteren de eisen die volgens het bouwbesluit op het perceel gelden ook als de parkeerplaatsen niet op eigen terrein, maar op een naburig perceel (zie 4.3.2) of op gemeentegrond (zie 4.3.3) worden gerealiseerd.
- Bij woningen moet bovendien in functionerende oplaadpunten worden voorzien, namelijk:
    - t/m 10 parkeerplaatsen: geen
    - t/m 25 parkeerplaatsen; voor 2 auto's
    - t/m 50 parkeerplaatsen; voor 4 auto's
    - t/m 75 parkeerplaatsen; voor 6 auto's etc.
- Betaald parkeren op particulier terrein mag niet leiden tot leegstand van parkeerruimte. De verkoop of verhuur van parkeerplaatsen en/of het hanteren van een parkeertarief voor parkeerplaatsen is in strijd met deze parkeernota als de beoogde doelgroep structureel uitwijkt

naar alternatieve parkeermogelijkheden in de omgeving en dit naar het oordeel van het college van B&W voor onevenredige parkeerdruk en/of parkeeroverlast in de omgeving zorgt.
- Het gebruik van een parkeerplaats mag niet beperkt worden door andere functies, bijvoorbeeld door openslaande (garage)deuren.

Verkeersveiligheid:
- Bij een parkeerplaats parallel aan de openbare weg (langs parkeren) mag geen fietspad of trottoir worden gekruist om het parkeervak te bereiken.
- Een parkeerplaats mag nooit liggen op een plek waar (gedeeltelijk) een fietspad of voetpad moet worden gevolgd om de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer 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;
    - de weg geen deel uitmaakt van een fiets-[6] 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, centrumfuncties en horeca.

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 en er gelden correctiefactoren voor parkeren op eigen terrein uit paragraaf 4.1.3.

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. Dit geldt ook voor bestaande toegangswegen, tenzij een bredere toegangsweg nodig is door een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.

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

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 of laatste parkeervak in een strook via een inrit bereikt kan worden of via een uitrijhoek van ten minste 45 graden).

Langs parkeren is bij openbare parkeerplaatsen niet mogelijk als er sprake is van een doodlopende weg zonder keermogelijkheid. Na het laatste parkeervak loopt de rijweg altijd minimaal 5,0 m rechtdoor om achteruit inparkeren mogelijk te maken.

Een rijweg langs een parkeervak is ten minste 3,50 m breed (éénrichtingsverkeer) of 4,80 m breed[7] (tweerichtingsverkeer).

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 11.2.8 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)

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

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

Onder een garage verstaan we in deze parkeernota een ruimte bij een woning voor het stallen van een of meerdere motorvoertuigen, met een binnenmaat van minimaal 3,00 bij 6,00 m. Een garagedeur heeft een breedte van minimaal 2,30 meter (bij voorkeur 2,50 meter).

Inritten en toegangswegen

Voor (openbare) wegen in een plangebied gelden de inrichtingseisen uit de 'Leidraad fysieke leefomgeving'. Inritten moeten voldoen aan de 'Beleidsregels inritvergunningen'. Hieronder staan aanvullende eisen voor toegangswegen. Dat gaat om wegen die vanaf een inrit leiden naar een parkeerterrein op eigen terrein.

De breedte van een toegangsweg voor eenrichtingsverkeer is ten minste 3,25 meter (bij medegebruik door fietsers bij voorkeur 3,75 meter). De breedte van een toegangsweg voor tweerichtingsverkeer is ten minste 4,80 meter.

Een toegangsweg voor eenrichtingsverkeer volstaat ook voor verkeer in twee richtingen in de volgende gevallen:

1. Als de lengte maximaal 50 meter is en
   a. er maximaal 10 parkeerplaatsen door ontsloten worden bij detailhandel, centrumfuncties en horeca, of
   b. er maximaal 25 parkeerplaatsen door ontsloten worden bij overige functies.
2. Als er voldoende passeerplaatsen[8] zijn én voldoende opstelruimte is zodat doorgaand verkeer op de openbare weg niet wordt gehinderd én er daarbij voldoende zicht is of een (tweekleurig) verkeerslicht wordt aangebracht.

[8] Het aantal passeerplaatsen is in deze gevallen afhankelijk van de hoeveelheid verkeersbewegingen te onderbouwen door een verkeerskundig adviesbureau, maar bedraagt minimaal 1 passeerplaats per 150 meter. Een passeerplaats heeft een breedte van 4,80 meter (inclusief de rijbaan) over een lengte van 10 meter.

De rijbaan van een toegangsweg voor eenrichtingsverkeer mag 2,75 meter zijn, mits zich aan weerszijden een obstakelvrije zone van 0,25 meter bevindt (bijvoorbeeld een trottoir op maximaal 8 cm hoogte). De minimale obstakelvrije breedte blijft dan 3,25 meter.

Een passage van 2,75 meter zonder obstakelvrije zone is ook mogelijk tussen bestaande elementen (waaronder erfgrenzen, bomen of gebouwen), mits:

a. De lengte maximaal 15 meter bedraagt.
b. Er bij verkeer in twee richtingen aan weerszijden voldoende opstelruimte is én er voldoende zicht is of een (tweekleurig) verkeerslicht wordt aangebracht.

Een bredere inrit dan 4,00 meter is volgens de 'Beleidsregels inritvergunningen' alleen toegestaan als dat noodzakelijk is voor de afwikkeling van het verkeer op het perceel. Dat is in elk geval het geval bij een inrit waarmee 10 of meer parkeerplaatsen worden ontsloten, zodat onafhankelijk van elkaar op en afrijden van het perceel mogelijk is.

4.1.3 Openbaar parkeren bij woningen

Bij woningen moet een deel van de autoparkeerplaatsen voor bezoekers openbaar zijn. Bij een samenhangende ontwikkeling van 6 of meer woningen moet per 3 woningen ten minste 1 parkeerplaats openbaar zijn. Dat wil zeggen bij 6 woningen ten minste 2 parkeerplaatsen en bij 7, 8 of 9 woningen ten minste 3 parkeerplaatsen etc.

Aan deze eis wordt voldaan als de parkeerplaatsen voor het openbaar verkeer openstaand zijn. Die parkeerplaatsen zijn dan voor iedereen te gebruiken. Ook mensen die geen bestemming op het perceel hebben. Openbare parkeerplaatsen liggen bij voorkeur op gemeentegrond, maar mogen ook in privaat eigendom zijn (bijvoorbeeld een mandeligheid of terrein van een vereniging van eigenaren). In dat geval moet op de situatietekening het openbare gebied gearceerd worden met een aanduiding in de legenda dat dit gebied openbaar of 'voor het openbaar verkeer openstaand' is. Bordjes die het gebruik beperken (zoals 'parkeren alleen voor bewoners') zijn dan niet toegestaan. De toegang mag wel beperkt worden voor derden die niet komen parkeren. Dat onderscheidt kan gemaakt worden op grond van artikel 461 Wetboek van strafrecht. Een bordje "verboden toegang voor onbevoegden" met de toevoeging "parkeren voor iedereen toegestaan" is daar een voorbeeld van.

In de bestaande situatie kan er een parkeerdruk op het openbaar gebied zijn (zie 3.4). Die parkeerdruk hoeft niet opgelost te worden. We gaan er (fictief) vanuit dat deze parkeerplaatsen al in het omliggende openbaar gebied aanwezig zijn. In dat geval kan daarmee ook aan de eis om in openbare parkeerplaatsen te voorzien zijn voldaan.

4.1.4 Correctiefactoren bij woningen

Autoparkeerplaatsen op eigen terrein die niet voor het openbaar verkeer open staan rekenen we niet als volledige parkeerplaats. Die parkeerplaatsen worden namelijk in de praktijk minder goed gebruikt.

De parkeernorm voor woningen is een gemiddelde per woning. Bij een norm van 1 parkeerplaats per woning kan het goed zijn dat het ene huishouden geen auto heeft en de buren 2 auto's hebben. Onze normen zijn daarom gebaseerd op openbare parkeerplaatsen. Die worden door bewoners en bezoekers het meest efficiënt gebruikt. Op de oprit van een bewoner die geen auto heeft, kan de buurman namelijk zijn 2e auto niet parkeren. Ook op (grote) parkeerterreinen of in parkeergarages kunnen parkeerplaatsen met bordjes aan specifieke bewoners of gebruikers worden toegewezen. De situatie is dan hetzelfde als in het voorbeeld met de oprit.

Wij kunnen (de wijze van) het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein niet afdwingen. Daarom gelden correctiefactoren voor parkeren op eigen terrein bij woningen. Bij het bepalen of een ontwikkeling voldoet aan de parkeereis rekenen we daarom met het aantal parkeerplaatsen volgens het berekeningsaantal in de onderstaande tabel.

Type parkeerplaats	Feitelijk aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Openbaar parkeerterrein of -garage[9]	1	1,0	Per parkeerplaats
Niet openbaar parkeerterrein of -garage	1	0,8	Per parkeerplaats
Stallingsgarage *(garage met beperkte maatvoering)*	1	0,7	Per parkeerplaats
Oprit achter de voorgevelrooilijn *(in de achtertuin)*	1	0,6	Oprit minimaal 5,0 m diep en 2,5 m breed
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 (volgens 4.1.2)*	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.

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.

[9] Alleen van toepassing als op de situatietekening het openbare gebied gearceerd is met een aanduiding in de legenda dat dit gebied openbaar toegankelijk is of 'voor het openbaar verkeer openstaand'. Zie voor een nadere uitleg paragraaf 4.1.3.

- Een fietsparkeerplaats bevindt zich op maaiveld of is bereikbaar via een helling van maximaal 5% of via een lift.
- De route naar de fietsenstalling is drempelvrij (comfortabel) en veilig.
- Eventuele tussendeuren openen mechanisch, bijvoorbeeld door een automatische deurdranger.
- 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[10] 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 een woning beschikt over een afsluitbare bergruimte op maaiveld om fietsen beschermd tegen weer en wind[11] te kunnen opbergen en bij appartementen per drie appartementen ten minste 1 fiets buiten bij de hoofdingang 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 van de bergruimte.

Aantal	m^2 bvo
1 of 2 fietsen	5,0
3 fietsen	5,8
4 fietsen	7,3
5 fietsen	8,4
6 fietsen	9,5

[10] 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.

[11] Zoals bepaald in de NEN 2778.

Bij appartementengebouwen met kleine woningen tot 50 m^2 bvo 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

Parkeerplaatsen mogen binnen de loopafstand ook op een ander (privaat) perceel liggen. Op dat perceel moet dan een overschot aan parkeerplaatsen zijn op basis van de actuele parkeernormen. Alleen het overschot aan parkeerplaatsen kan gebruikt worden voor de ontwikkeling.

Om dit te regelen moet een notariële akte worden ingeschreven in het kadaster. Daarbij moet voor onbepaalde tijd en zonder ontbindende voorwaarden een erfdienstbaarheid op het perceel worden gevestigd die het gebruik van de parkeerplaatsen regelt. De erfdienstbaarheid houdt in dat de eigenaar van het dienende (naburige) erf het benodigde aantal parkeerplaatsen in stand moet houden en moet dulden dat iedereen die zijn bestemming heeft op het heersende erf (de ontwikkeling) gebruik mag maken van de parkeerplaatsen. Daaronder zijn in elk geval, maar niet uitsluitend, bezoekers, personeel en leveranciers. De eigenaren van beide percelen kunnen in de notariële akte een retributie (betalingsregeling) afspreken en afspraken maken over beheer en onderhoud.

4.3.3 Ligging op gemeentegrond

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

beperken en de ruimte te gebruiken voor andere voorzieningen zoals groen, waterberging of afvalinzameling.

Het kan voorkomen dat in de omgeving van de ontwikkeling op gemeentegrond ruimte aanwezig is om nieuwe (fiets)parkeerplaatsen te realiseren. In een dergelijk geval kan in overleg met de gemeente bekeken worden of die ruimte gebruikt mag worden. Als daar toestemming voor komt, dan worden aanvullende (financiële) afspraken 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 voor bezoekers openbaar te maken (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, stellen we geen parkeereis. 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 bij kleine ontwikkelingen

We willen kleine ontwikkelingen niet tegenhouden als er maar één parkeerplaats te weinig is. Daarvoor hebben we deze flexibiliteitsbepaling. Als de parkeereis bij een ontwikkeling na afronding maximaal 5,0 parkeerplaatsen bedraagt en de parkeereis niet (volledig) op eigen terrein opgelost kan worden, dan verlagen we de parkeereis met maximaal 1,5 parkeerplaats bij woningbouw of met maximaal 1,0 parkeerplaats bij andere ontwikkelingen (zonder dat we hier financiële consequenties aan verbinden). Bij ontwikkelingen tot 1,0 of 1,5 parkeerplaats kan dit ertoe leiden dat de parkeereis volledig achterwege blijft. Per perceel kan eenmalig een beroep op dit artikel worden gedaan. 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.

5.3 Toepassing van mobiliteitsdiensten, zoals deelauto's

Alternatieven voor individueel autobezit, zoals deelauto's, willen wij graag stimuleren. Het effect van deze systemen schatten wij in op maximaal 3% van de parkeernorm (zie bijlage 5). Bij een gebiedsontwikkeling waar andere vormen van mobiliteit centraal staan kan het college van B&W daarom besluiten om de parkeernorm met maximaal 3% te verlagen.

5.4 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,-[12] per ontbrekende

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

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.

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 en het onderhoud van parkeerplaatsen. Als we niet binnen de redelijke termijn van 10 jaar[13] parkeerplaatsen realiseren, betalen we het bedrag terug aan de aanvrager.

5.5 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.

[13] 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 en met 40 m^2 GO	0,7	0,65	1,0	per woning
Woning van 41 tot en met 55 m^2 GO	0,9	0,8	2,0	per woning
Woning van 56 tot en met 70 m^2 GO	1,2	1,1	3,0	per woning
Woning van 71 tot en met 85 m^2 GO	1,5	1,4	4,0	per woning
Woning van 86 tot en met 100 m^2 GO	1,7	1,6	5,0	per woning
Woning van 101 tot en met 115 m^2 GO	1,9	1,8	5,0	per woning
Woning van 116 tot en met 130 m^2 GO	2,0	1,9	6,0	per woning
Woning van 131 m^2 GO of groter	2,2	2,1	6,0	per woning

Uitsluitend voor toegelaten instellingen				Eenheid
Sociale huurwoning tot en met 55 m^2 GO	0,7	0,65	2,0	per woning
Sociale huurwoning van 56 tot en met 70 m^2 GO	1,0	0,9	3,0	per woning
Sociale huurwoning van 71 m^2 GO of groter	1,3	1,2	4,0	per woning

De benodigde afmetingen van bergingen bij woningen om voldoende fietsen te kunnen stallen staan in paragraaf 4.2.3. In paragraaf 4.1.3, 4.1.4 (auto) en 4.2.3 (fiets) staan aanvullende eisen aan parkeren bij woningbouw, zoals maatvoering. Parkeerplaatsen voor auto's op eigen terrein tellen we niet altijd als volledige parkeerplaats. In paragraaf 4.1.4 staan correctiefactoren.

De bovenstaande auto- en fietsparkeernormen bij woningbouw gelden voor alle typen woningen, dus inclusief kamerverhuur (per kamer), intra- en extramurale zorg en verpleeg- en verzorgtehuizen, seniorenwoningen, aanleunwoningen en serviceflats. Deze normen gelden dan per wooneenheid. 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 Vereniging van Eigenaren 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)".

Bedrijf en/of kantoor

Type				Eenheid
Bedrijfsgebouw *Alle bedrijven, niet zijnde kantoor of loods/opslag, waaronder ook transport- en garagebedrijven en internetwinkels (zonder afhaalfunctie).*	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 3.2 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 en internetwinkels (met afhaalfunctie).*	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, 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	0,5	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, 4.1.4 (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 *Zowel overdekt als openlucht.*	12,4	11,9	24,0	100 m^2 bassin
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
Overheidsgebouw *Zoals gemeentehuis, politiebureau, brandweerkazerne, rechtbank en gebouwen van Defensie.*	1,9	1,8	1,5	100 m2 bvo
Cultureel centrum *Waaronder ook verenigingsgebouw of buurt- en 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

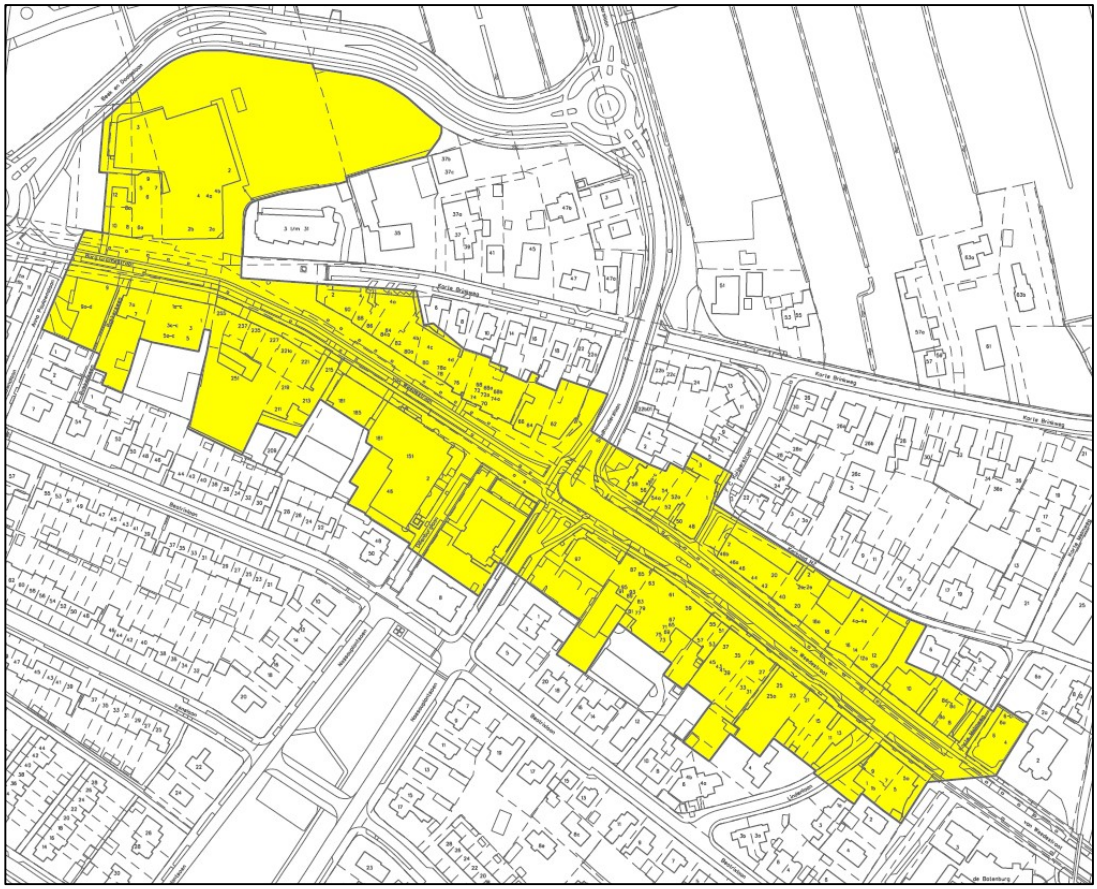
Bijlage 2 Parkeernormen centrumgebieden

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.

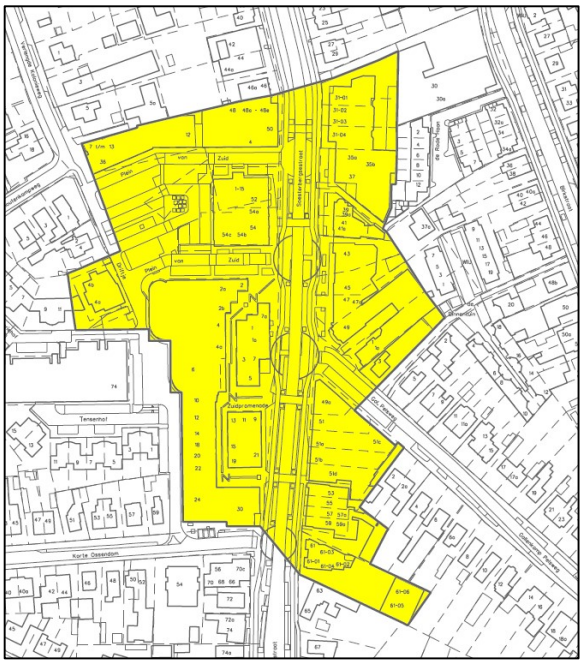
Grenzen winkelgebieden

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

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.

Bijlage 5 Waarom deelauto's geen effect hebben op de parkeernorm

Bij ruimtelijke ontwikkelingen willen ontwikkelaars steeds vaker inzetten op het gebruik van deelauto's. Dat is een goede ontwikkeling in het kader van de energietransitie. Projectontwikkelaars en woningcorporaties zien deelauto's vooral als alternatief voor het aanleggen van dure parkeerplaatsen. Zij vragen ons om de parkeernorm te verlagen. Dat klinkt logisch. In deze paragraaf proberen we antwoord te geven op een viertal vragen.

1. Waarom het stimuleren van het gebruik van deelauto's een goed idee is.
2. Waarom we in Soest in moeten zetten op 'lenen van de buren' (peer-to-peer) en niet op de klassieke (commerciële) deelauto.
3. Waarom deelauto's minder parkeerplaatsen in beslag nemen en toch de parkeernorm niet omlaag kan.
4. Waarom we ontwikkelingen met sociale huurwoningen en seniorenwoningen minder geschikt vinden voor deelauto's.

Samenvatting
Het stimuleren van deelauto's is een goed idee. Het draagt bij aan meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en lagere CO2-emissies. Daarbij is het belangrijk om goed naar de doelgroep te kijken. Vooral jongvolwassenen en huishoudens met veel tweede of derde auto's lijken deelauto's te gebruiken. Om een deelauto te kunnen exploiteren heb je ongeveer 1.000 woningen nodig, met een hoge stedelijke dichtheid. Dat is in Soest niet haalbaar. Daarom adviseren we om in te zetten op lenen van de buren (peer-to-peer systemen). De maximale potentie is 3% minder auto's. Dan heb je wel 2x meer gebruikers nodig dan nu in Amsterdam. Het effect op korte termijn is daarom veel kleiner. En omdat we parkeernormen afronden op 1 cijfer achter de komma is er geen verschil. Daarom kan de parkeernorm niet omlaag. Bij hele grote ontwikkelingen kunnen we wel nadenken over een paar parkeerplaatsen minder.

1. Waarom het stimuleren van het gebruik van deelauto's een goed idee is.
Eerst wat feiten over autodelen op een rij:

- Volgens berichtgeving van CBS in maart 2020 groeit het aantal auto's in Nederland nog altijd harder dan het aantal inwoners boven de 18 jaar. Dat legt een steeds grotere druk op de openbare ruimte. Autodelen maakt dat er minder parkeerruimte nodig is.
- Het autobezit van autodelers neemt gemiddeld met 30 procent af ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken.
- Autodelers rijden ongeveer 15 tot 20 procent minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Ze kiezen vaker voor een alternatief, zoals de fiets of het openbaar vervoer.

- Doordat autodelen leidt tot verminderd autobezit en autogebruik, dalen de hieraan gerelateerde CO2-emissies met gemiddeld 8 tot 13 procent.

Dit zijn allemaal redenen waarom het een goed idee is om het gebruik van deelauto's te stimuleren. Het sluit ook aan bij de doelstellingen in ons Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersbeleid en op het gebied van de Energietransitie.

2. Waarom we in Soest in moeten zetten op 'lenen van de buren' (peer-to-peer) en niet op de klassieke (commerciële) deelauto.

De klassieke deelauto gaat het in Soest niet redden. In de jaren '90 dachten we dat 40% van de Nederlanders in 2010 een deelauto zou gebruiken. GreenWheels probeerde het in Soest, maar het marktaandeel blijft beperkt (ze hebben nu 3 deelauto's in heel Soest staan). De stedelijke dichtheid en het potentiële aantal gebruikers zijn daarvoor in Soest te laag. En dat blijven ze in de toekomst waarschijnlijk ook. We leggen dat verderop uit.

Een interessantere ontwikkeling zijn carsharing platforms of peer-to-peer systemen (lenen van je buren). De stijging van het aantal deelauto's is de laatste jaren veruit het sterkst in deze groep. Deze ontwikkeling is nog relatief nieuw en heeft nu al een groter marktaandeel dan de klassieke deelauto. Toch gaat de ontwikkeling nog minder snel dan bijvoorbeeld het delen van woningen (Airbnb). Het is daarom vanuit de energietransitie interessant om te bekijken of we dit kunnen stimuleren. Het is tegelijkertijd een ontwikkeling waar de overheid of projectontwikkelaars minder invloed op hebben. Net als bij Airbnb komt deze ontwikkeling volledig vanuit de markt en kunnen we deze systemen alleen stimuleren en/of reguleren.

Onderbouwing

Hoewel de huidige omvang van het deelautogebruik nog gering is, geeft bijna 20 procent van de Nederlanders aan open te staan voor een of andere vorm van autodelen. Zij vormen het theoretisch potentieel. Doordat slechts een deel van deze Nederlanders ook daadwerkelijk tot autodelen zal overgaan, komt het werkelijke potentieel voor autodelen lager uit. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid schat dat de helft van de 20 procent potentiële autodelers in een toekomstig jaar in meer of mindere mate gebruik gaat maken van de deelauto. Dat betekent maximaal circa 800.000 deelautogebruikers in Nederland. Dat staat in hun rapport 'Mijn auto, jouw auto, onze auto' uit 2015.

Een aandeel van 10% werkelijke autodelers is erg hoog. In Amsterdam zitten we op dit moment op ongeveer 5% van de inwoners die gebruik maakt van deelauto's. Het is daarom niet realistisch om te verwachten dat binnen afzienbare tijd ook 10% van de inwoners in Soest een deelauto gaat gebruiken. Het is realistischer om uit te gaan van 1% van de Soester bevolking die een deelauto gebruikt.

Een van de belangrijkste factoren voor het stimuleren van deelauto's is namelijk het lokale verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij moet je denken aan een duidelijk op de deelauto afgestemd parkeerbeleid, zoals parkeervergunningen voor deelauto's en hoge parkeertarieven voor privéauto's. Dat is vooral in

stedelijke gebieden zoals in Amsterdam en Utrecht realistisch en aan de orde van de dag. We verwachten daar in de woongebieden binnen de gemeente Soest geen draagvlak voor.

Een belangrijke constatering is ook dat de meeste gebruikers van een deelauto daarvoor een tweede of derde auto wegdoen. In gebieden met sterke parkeerregulering is dat eerder het geval, omdat je daar geen vergunning voor krijgt. In Soest heb je nog altijd de mogelijkheid om je tweede auto in een omliggende woonwijk te parkeren, waardoor de noodzaak om te gaan autodelen kleiner wordt. Autodelen gebeurt hier vooral uit kostenoverwegingen (als iemand weinig kilometers rijdt) of ideologische overwegingen.

Een klassieke (commerciële) deelauto heeft volgens CROW 15 tot 18 gebruikers nodig om rendabel te kunnen zijn. GreenWheels heeft gemiddeld 24 gebruikers per geplaatste deelauto. Als je uitgaat van 1% van de bevolking die een deelauto gebruikt, heb je 1.500 tot 1.800 bewoners nodig binnen de loopafstand van de deelauto om deze te kunnen exploiteren. Dan hebben we het over bijna 1.000 woningen. Bovendien moet de dichtheid van de bebouwing dan ook nog zo hoog zijn dat de deelauto op een redelijke loopafstand staat. En één deelauto is onvoldoende om de beschikbaarheid te garanderen. Je moet dus eigenlijk aan nog veel grotere ontwikkelingen denken met een (zeer) hoge stedelijkheidsgraad.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid constateert tot slot dat de maatschappelijke kosteneffectiviteit van autodelen rond nul ligt. Dat wil zeggen dat autodelen, afhankelijk van de context, óf net wel óf net niet maatschappelijk kosteneffectief is. Dat betekent volgens ons ook dat autodelen commercieel nauwelijks kosteneffectief of winstgevend kan zijn. De baten bestaan namelijk voor een belangrijk deel uit maatschappelijke baten en ook de gebruikers hebben netto baten om ze aan het systeem te kunnen binden. Op basis van bovenstaande cijfers is onze inschatting dat klassieke deelauto in Soest in de huidige markt (zonder subsidies) dan ook niet significant kan bijdragen aan onze doelstellingen.

3. Waarom deelauto's minder parkeerplaatsen in beslag nemen en toch de parkeernorm niet omlaag kan.

Dat lijkt op het eerste gezicht nogal tegenstrijdig. Minder parkeerplaatsen betekent namelijk ook een lagere parkeernorm. Sommige gemeenten hanteren een beleid dat bij woningbouwprojecten waarbij een deelauto structureel deel uitmaakt van het woonaanbod per deelauto vier parkeerplaatsen minder nodig zijn. In steden als Amsterdam en Utrecht scheelt het al snel tientallen parkeerplaatsen. Dit heeft echter vooral te maken met de wet van de grote getallen.

Stel dat we ooit bereiken dat in Soest 10% van de huishoudens een deelauto gebruikt. Uit onderzoek blijkt dat huishoudens die autodelen ongeveer 30% minder auto's hebben. Dan hebben we het over een verlaging van de parkeernorm met 3%. De parkeernorm van 1,5 per woning wordt dan 1,46. Vooralsnog is dat echter wensdenken. Je hebt dan 2x meer gebruikers dan nu in Amsterdam. Zoals we hiervoor aangaven is het realistischer om er vanuit te gaan dat 1% van de Soesters een deelauto gaat

gebruiken. We hebben het dan over een parkeernorm die daalt van 1,5 naar 1,496. Omdat we parkeernormen afronden op 1 cijfer achter de komma is er in beide gevallen geen verschil. Daarom kan de parkeernorm niet omlaag. Bij hele grote ontwikkelingen kunnen we wel nadenken over een paar parkeerplaatsen minder.

Projectontwikkelaars denken af en toe dat de parkeernorm wel 20% omlaag kan als ze deelauto's plaatsen. Dat is niet realistisch. De kans is dan groot dat een ontwikkelaar nu minder parkeerplaatsen realiseert (daarmee op korte termijn geld bespaard) en op lange termijn de commerciële deelauto niet meer kan of wil financieren. Ruimtelijk kunnen we in stand houding daarvan niet afdwingen. We worden dan alsnog met een parkeerprobleem geconfronteerd dat we niet op kunnen lossen.

Tot slot nog een vergelijking met de gemeente Amersfoort. In de Hogewegzone doet Amersfoort een pilot met een Mobility as a Service (MaaS) concept met onder andere deelauto's. Bewoners krijgen en pasje voor het gebruik van deelauto's, openbaar vervoer of een taxi. De gemeente legt binnen deze 'proeftuin' 40 parkeerplaatsen minder aan op ruim 1.000 parkeerplaatsen. We hebben het dan over een verlaging van de parkeernorm van 4%. Wat ons betreft is dat zeer ambitieus. Dit gebied is qua stedelijkheidsgraad en alternatieve vervoerwijzen (fietsafstand naar voorzieningen, openbaar vervoer) niet één-op-één te vergelijken met Soest. Een dergelijk grote verlaging van de parkeernorm raden we op basis van de bovenstaande cijfers daarom ook af.

4. Waarom we ontwikkelingen met sociale huurwoningen en seniorenwoningen minder geschikt vinden voor deelauto's.

De bovenstaande cijfers kan je bovendien niet zomaar op elke ontwikkeling plakken. Het zijn gemiddelden, waarbij het belangrijk blijft om goed na te denken over de doelgroep die je wilt bereiken. Een paar voorbeelden.

- De deelauto komt bij huishoudens vooral in de plaats van de tweede of derde auto. Voor een succesvolle proef met deelauto's zoek je daarom een doelgroep met een relatief hoog autobezit. Bij sociale huurwoningen is het autobezit traditioneel laag en zijn er weinig huishoudens met een tweede of derde auto. De kans dat zij een auto inruilen voor een deelauto is dan ook klein. Het risico bestaat zelfs dat het autogebruik toeneemt, omdat bewoners de beschikking over een extra (deel)auto krijgen. Dat staat haaks op onze doelstellingen voor het stimuleren van deelauto's.
- Jongvolwassenen staan meer open voor autodelen dan ouderen. Bezit is voor hen niet per se nodig. Toegang ertoe op het door hen gekozen moment is veel belangrijker. Volgens het CBS is het autobezit in de leeftijdsgroep 18-30 jaar gedaald tussen 2005 en 2015. Autodelen lijkt daarom meer kansrijk bij starterswoningen dan bij seniorenwoningen.



Gemeente Soest