



Beleidsnota

Parkeernormen Valkenburg aan de Geul

Status:
Eindrapportage

Afdeling Gemeentewerken,
Auteur: ing. B.P.M. van Eijsden
Versie: 1.1
Datum: 17 december 2007

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.1.1 Algemeen	3
1.1.2 Landelijke trend; 'autobezit per huishouden blijft de komende jaren groeien'	3
1.2 Doelstelling	3
2 Valkenburg aan de Geul in cijfers	5
2.1 Algemeen	5
2.2 De cijfers	5
3 Visie parkeernormering	6
3.1 Gebiedsindeling.....	6
3.2 Functionele indeling	6
3.3 Parkeernormen	6
3.3.1 Normen per gebied	6
3.3.2 Opmerkingen bij de normen	7
3.4 Toepassing van de normen	8
3.4.1 Algemeen	8
3.4.2 Flexibiliteit	8
3.4.3 Vrijstelling	8
3.4.4 Mobiliteitsfonds	9
3.4.5 Aanwezigheidspercentages.....	10
3.4.6 Parkeren op eigen terrein	10
3.4.7 Gehandicaptenparkeerplaatsen	11
4 Planvorming	13
4.1 Nota parkeernormen	13
4.2 Bestemmingsplannen en Artikel 19 Wro-procedure	13
4.3 Bouwverordening	13
4.4 Organisatie	13
Bijlage 1: Gebiedsindeling	14
Bijlage 2: Parkeernormen per gebied	15
Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 Algemeen

De gemeente Valkenburg aan de Geul is voornemens om de bouwverordening aan te passen. Een van de onderdelen van de bouwverordening is de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen. De huidige bouwverordening is nog voorzien van verouderde parkeernormen welke niet meer passen bij de huidige tijd. Het toegenomen autobezit en autogebruik en het nieuwe landelijke beleid vragen om een aanpassing van de parkeernormen. Deze nota beschrijft de nieuwe voorgestelde beleidslijn ten aanzien van parkeernormen.

Parkeernormen zijn van toepassing op nieuwbouwplannen, verbouwplannen en plannen voor het wijzigen van de functie van een bestaand gebouw. In de vernieuwde bestemmingsplannen zijn geen parkeernormen opgenomen. De verouderde parkeernormen uit de huidige bouwverordening zijn daarom maatgevend bij de toetsing van alle bouwplannen. In de praktijk leidt dit tot parkeerproblemen zodra grotere projecten zijn afgerond. Bewoners kampen dan met een tekort aan parkeerplaatsen. Zij wenden zich vervolgens tot de gemeente voor een oplossing.

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

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

Het beleid op lokaal niveau sluit aan bij de gedachte vanuit het nationaal beleid. In met name de kern Valkenburg zijn nog veel ruimtelijk ontwikkelingen te verwachten, zoals bijvoorbeeld de invulling van het Centrumplan, de ontwikkeling van de Geulhal-locatie, de invulling van het Villa Nova terrein en het verder uitwerken van de Wellnessboulevard. De mobiliteit zal hierdoor ook in Valkenburg blijven toenemen.

Al geruime tijd weten we dat het aantal auto's toeneemt. De laatste jaren is het aantal personenauto's veel sterker gestegen dan het aantal huishoudens. Het gemiddeld autobezit per huishouden is toegenomen, van 0,82 auto's per huishouden in 1980 tot 0,97 auto's in 2003. Deze sterke toename betekent een extra vraag naar parkeerplaatsen. Het ingezette beleid zal naar verwachting leiden tot een blijvende stijging van het autobezit per huishouden. Nog meer huishoudens nemen een tweede of zelfs derde auto. Een eerste verklaring hiervoor is dat weliswaar het gebruik van de auto duurder wordt gemaakt door eventueel kilometerheffing of rekeningrijden, maar dat het autobezit goedkoper wordt. Een tweede verklaring voor de toename van het autobezit is het fiscale klimaat voor lease-auto's. Het maken van privé-kilometers met een leaseauto is duurder geworden. In een aantal gevallen is het zelfs voordeliger een tweede auto aan te schaffen voor de privé-kilometers en de lease-auto alleen te gebruiken voor de zakelijke kilometers. Ook deze auto's staan veelal bij de woning geparkeerd, waardoor de parkeerdruk in de wijk nog verder stijgt. De verwachting is dat het autobezit per huishouden tussen 2000 tot 2020 nog met circa 10% zal stijgen naar een gemiddeld autobezit van meer dan één auto per huishouden.

1.2 Doelstelling

Het doel van de nota 'Parkeernormen' kan als volgt worden geformuleerd: Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente Valkenburg aan de Geul om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen.

Hierbij dienen de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de ontwikkeling van de kernen;
- elke initiatiefnemer van bouwplannen draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing;
- een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte moet ernaar gestreefd worden zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen waarbij de mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik niet uit het oog verloren mogen worden.

De volgende aandachtspunten dienen in ogenschouw te worden genomen:

- De nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Valkenburg aan de Geul. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort).
- De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en bouw- en verbouwprojecten in Valkenburg aan de Geul en niet voor bestaande parkeersituaties.
- De nota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota niet in alle gevallen direct toepasbaar is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van de nota gehandeld worden.

2 Valkenburg aan de Geul in cijfers

2.1 Algemeen

Alvorens in te gaan op de parkeernormering worden in dit hoofdstuk enkele kerncijfers weergegeven van de gemeente Valkenburg aan de Geul. Deze cijfers vormen in het volgende hoofdstuk de basis voor de te hanteren gebiedsindeling en daarmee de parkeernormering. De parkeernormering is in sterke mate gekoppeld aan de stedelijkheid van de gemeenten.

Aan bod komen de omvang van de gemeenten, de stedelijkheidsfactor en het autobezit in de gemeenten.

De gegevens zijn afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek 'Regionale Kerncijfers Nederland' (Voorburg/Heerlen, 2007).

2.2 De cijfers

Inwoners en werkgelegenheid

	Valkenburg aan de Geul
inwoners	17.280
arbeidsplaatsen	4.920

Tabel 2.1: Inwoners en werkgelegenheid 2006 (bron: 'Regionale Kerncijfers Nederland' (CBS, 2007))

Stedelijkheid

Binnen de CBS-normering heeft Valkenburg aan de Geul als gemeente een stedelijkheidsfactor vier (weinig stedelijk gebied). Binnen de gemeente is diversiteit in de mate van stedelijkheid. Dit is in tabel 2.2 weergegeven.

	stedelijkheidsklasse	Valkenburg aan de Geul
zeer sterk stedelijk gebied	1	-
sterk stedelijk gebied	2	-
matig stedelijk gebied	3	2.220
weinig stedelijk gebied	4	4.910
niet stedelijk gebied	5	10.150

Tabel 2.2: Inwoners naar stedelijkheid (1 januari 2006)

Autobezit

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

	Valkenburg aan de Geul	Limburg	Nederland
autobezit (personenauto's)	475	450	434

Tabel 2.3: Autobezit per 1.000 inwoners

Het autobezit in de gemeente Valkenburg aan de Geul is 5,5% hoger dan gemiddeld in de provincie Limburg. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde is het autobezit zelfs 10% hoger.

3 Visie parkeernormering

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de visie met betrekking tot de parkeernormering. De visie is opgebouwd uit een drietal elementen:

- gebiedsindeling;
- functionele indeling;
- parkeernormen;
- toepassing.

Voor elk onderdeel wordt in de volgende paragrafen een voorstel gedaan.

3.1 Gebiedsindeling

CROW-principe

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

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

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

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

Valkenburg aan de Geul

De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling sluit voor een deel aan bij de situatie in Valkenburg aan de Geul. Voor de normering wordt voor Valkenburg aan de Geul uitgegaan van de volgende indeling (zie ook bijlage I):

- a. centrum: centrum Valkenburg (gebied omsloten door de doorgaande wegen);
- b. gebied 2: overig kern Valkenburg, kern Berg;
- c. gebied 3: overig gemeente Valkenburg aan de Geul (Geulhem, Houthem, IJzeren, Oud Valkenburg, Schin op Geul, Sibbe, Terblijt, Vilt, Walem en landelijke gebied).

3.2 Functionele indeling

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

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

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

3.3 Parkeernormen

3.3.1 Normen per gebied

Per gebied, zoals omschreven in paragraaf 3.1, zijn parkeernormen opgesteld. De normen zijn in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de eerder genoemde CROW publicatie

'parkeerkerncijfers' waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie van Valkenburg aan de Geul. Deze parkeernormen zijn per gebied in tabelvorm opgenomen in bijlage 2.

3.3.2 Opmerkingen bij de normen

Woningen

De parkeernormen voor woningen zijn ingedeeld naar grootte van de woning en prijsklasse. De prijsgrenzen worden door de gemeente zelf bepaald en kunnen jaarlijks bijgesteld worden. De parkeernormen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 a 0,4 parkeerplaats per woning bestaat. Daarom moet minimaal 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte worden gerealiseerd. In uitzonderingssituaties worden deze niet in de openbare ruimte maar in een openbaar toegankelijk gebied gerealiseerd. Appartementen hebben een gelijke norm als woningen. Ook hierbij is de parkeernorm afhankelijk van de locatie, het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen en van de omvang van het appartement.

In veel gevallen is in de planfase van een te ontwikkelen gebied nog niet op het detailniveau van tabel 3.1 duidelijk hoe de voorzieningen er uit komen te zien. In deze gevallen wordt gerekend met een algemene norm van 1,7 parkeerplaatsen per woning.

Ouderenhuisvesting

Bij woningen die voor ouderenhuisvesting zijn bestemd, wordt onderscheid gemaakt in een zelfstandige woning, een woning in of bij een zorginstelling (met ten minste beperkte zorgvoorzieningen), een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers en een woning specifiek bestemd voor 55-plussers met een zorgindicatie.

Een zelfstandige woning voor ouderen, waarbij geen relatie (fysiek of organisatorisch) bestaat met een zorginstelling, wordt als een normale woning aangemerkt. Dit met uitzondering van de volgende situaties:

Een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers krijgt een lagere norm, mits dit ook als zodanig in een overeenkomst met de gemeente is vastgelegd. Dit geldt ook voor een woning die specifiek bestemd is voor 55-plussers met een zorgindicatie. Dit soort woningen is qua parkeernorm vergelijkbaar met aanleunwoningen en krijgt dan ook dezelfde norm opgelegd als de functie 'serviceflat/aanleunwoning'.

Deze laatste twee typen woningen gaan in de toekomst veelal onderdeel uitmaken van grotere wooncomplexen, met 'gewone woningen'. In de overeenkomst met de gemeente moet dan worden aangegeven om hoeveel woningen per complex het gaat.

Commerciële ruimten in woongebieden

De afgelopen jaren worden er steeds vaker woningen gebouwd met een commerciële ruimte aan huis. Deze ruimte kan gebruikt worden voor verschillende doeleinden zoals zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen, zoals bijvoorbeeld een kapper, een accountant, een schoonheidssalon of een ambachtelijk bedrijfje. Een belangrijk kenmerk van deze ruimten is dat ze kleinschalig zijn en dat het moet passen binnen het woonmilieu. Afhankelijk van de mogelijkheden die het bestemmingsplan voorschrijft, zal per situatie maatwerk geleverd moeten worden wat de parkeernorm betreft.

Scholen/kinderdagverblijven

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

3.4 Toepassing van de normen

3.4.1 Algemeen

In de toekomstige situatie is het bij nieuwbouw of verbouw een basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Er zijn drie situaties waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt:

1. Door de locatie van de (nieuw)bouw zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet wenselijk. Hierbij kan worden gedacht aan een locatie binnen het voetgangersgebied. Parkeren op eigen terrein betekent dan immers extra rijdende voertuigen van en naar de desbetreffende locatie via het voetgangersgebied.
2. Het is fysiek niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren;
3. Voor bezoekersparkeren bij woningen in principe uitgaan van 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte.

Voor deze situaties kán dus een uitzondering worden gemaakt, het hoeft niet. Met name in het tweede geval, kan het voorkomen dat extra parkeerdruk op de openbare weg ongewenst of eenvoudig onmogelijk is.

3.4.2 Flexibiliteit

De voorkeur van de gemeente Valkenburg aan de Geul gaat uit naar een vaste norm per functie. Indien minimum en maximumnormen worden opgesteld, wordt immers in vrijwel alle situaties de minimumnorm als realisatienorm gehanteerd.

De parkeernorm zoals in paragraaf 3.3.1 is opgenomen is de door de gemeente Valkenburg aan de Geul vereist parkeernorm. Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan deze norm wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare weg niet toegestaan. Het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de norm wordt uitsluitend onder voorwaarden toegestaan. Meer parkeerplaatsen realiseren betekent het faciliteren van meer verkeersbewegingen naar de locatie. Dit betekent een extra belasting van de infrastructuur die niet in alle situaties kan worden toegestaan.

3.4.3 Vrijstelling

De basiseis stelt dat bij nieuwbouw, verbouw of bij functiewijziging voldoende parkeerplaatsen, conform de parkeernorm gerealiseerd moeten worden. Het gemeentebestuur kan echter besluiten om vrijstelling van deze parkeereis te verlenen. Deze vrijstelling kan alleen verleend worden als het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, of omdat er een bijzonder gemeentelijk belang met de verwezenlijking is gemoeid.

Het is wenselijk om aan een vrijstelling een financiële consequentie te koppelen. Aan deze zogenaamde afdracht in het parkeerfonds wordt in de volgende paragraaf aandacht besteed.

Aan het afgeven van de vrijstelling zijn twee voorwaarden verbonden:

1. omgevingstoets: toets of realisatie van meer of minder parkeerplaatsen geen problemen in de omgeving veroorzaakt;
2. mobiliteitstoets: toets op nut en noodzaak van meer of minder parkeerplaatsen dan door de gemeente vastgestelde parkeernorm.

Ad 1. Omgevingstoets

Bij het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft, is het noodzakelijk om te onderzoeken of dit op de omliggende infrastructuur geen problemen oplevert. Meer parkeerplaatsen betekent verkeerskundig gezien een hogere intensiteit en een hogere (subjectieve) verkeersonveiligheid. Hierbij moet een afweging gemaakt worden tussen zoekverkeer op vooral de parkeervoorziening zelf en een hogere intensiteit vooral op de toe- en afleidende wegen. De aanleg van meer parkeerplaatsen heeft daarnaast ook financiële consequenties, maatschappelijke en ruimtelijke consequenties (een parkeerplaats neemt ongeveer 13 m² in beslag), beide zijn echter voor de ontwikkelaar.

Bij het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft, is het noodzakelijk te onderzoeken of er in de omgeving voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er kan vrijstelling worden verleend voor het niet oplossen van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein, indien aantoonbaar parkeercapaciteit op acceptabele afstand beschikbaar is;
- Deze parkeerplaatsen kunnen zijn:
 - o parkeerplaatsen die behoren tot het openbaar aanbod, waarbij via een parkeerdrukmeting aangetoond dient te worden of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn op de momenten dat hiervan gebruik wordt gemaakt (dubbelgebruik);
 - o parkeerplaatsen die de initiatiefnemer zelf (op eigen terrein) in de nabijheid realiseert;
 - o parkeerplaatsen die worden gehuurd van derden, waarbij de initiatiefnemer dient aan te tonen (door middel van contracten) dat deze parkeerplaatsen tenminste voor 10 jaar lang voor zijn functie beschikbaar zijn.

Ad 2. Mobiliteitstoets

De mobiliteitstoets vindt plaats op basis van een door de initiatiefnemer opgesteld mobiliteitsprofiel. In een mobiliteitsprofiel geeft de initiatiefnemer inzicht in de aard en omvang van het verkeer (modal split) van en naar de functie, de initiatieven op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding (bedrijfsvervoerplan), aangevuld met gegevens over het autogebruik ten behoeve van de functie.

3.4.4 Parkeerfonds

Wanneer bij een bouwvergunning vrijstelling wordt verleend om meer of minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft te realiseren, dan kan de gemeente de aanvrager verplichten een financiële bijdrage in een gemeentelijk parkeerfonds te storten.

De afkoopregeling is aan de orde bij:

1. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, waarbij de extra parkeervraag kan worden opgevangen op bestaande openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (250 meter) van het plan. Deze storting dient als compensatie voor de extra belasting van de openbare parkeergelegenheden.
2. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein waarbij de extra parkeerplaatsen op termijn door de gemeente worden aangelegd binnen acceptabele afstand van het plan (500 meter). De storting dient overeen te komen met de werkelijke investeringskosten van een parkeerplaats.

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

Voor de compensatiesom per parkeerplaats, als bedoeld onder lid 2, geldt als uitgangspunt € 20.000 voor het centrum en € 3.500 voor het gebied buiten het centrum. De compensatiesom voor het centrum is gebaseerd op de werkelijke kosten van de aanleg van een parkeerplaats in een gebouwde voorziening en voor het gebied buiten het centrum op de werkelijke kosten van de aanleg van een parkeerplaats op maaiveld.

De hoogte van het te storten bedrag bij realisatie van minder parkeerplaatsen dan de parkeerplaatsverplichting voorschrijft maar met een opvang op de openbare weg, zoals bedoeld in lid 1, is afgeleid van 50% van de reële aanleg- of stichtingskosten. Dit bedrag geldt als bijdrage in de aanleg en het onderhoud van openbare parkeerplaatsen.

Bij het vaststellen van de definitieve compensatiesom moet een afweging gemaakt worden tussen enerzijds een te hoog bedrag, waardoor ontwikkelingen worden geremd, en anderzijds een te laag

bedrag waardoor de gemeente uiteindelijk moet bijpassen. Ten behoeve van transparantie gaat de voorkeur uit naar één bedrag voor het centrum en één bedrag voor het overige gebied en dus niet naar bijvoorbeeld een trapsgewijze compensatiesom.

Jaarlijks wordt door de beheerder van het parkeerfonds een toets uitgevoerd of de gehanteerde bedragen nog toereikend zijn. Indien nodig wordt een voorstel gedaan tot wijziging van de tarieven.

Ten behoeve van de storting in het parkeerfonds wordt een parkeervereenkomst opgesteld (een rechtshandeling naar burgerlijk recht). De bijdrage in het parkeerfonds verplicht de gemeente Valkenburg aan de Geul binnen een periode van 10 jaar te investeren in parkeercapaciteit binnen 500 meter van het initiatief.

Als de gemeente Valkenburg aan de Geul niet binnen de gestelde periode aan haar verplichting heeft voldaan, volgt restitutie (inclusief interest) van de stortingen in het parkeerfonds aan de oorspronkelijke betalers.

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

3.4.5 Aanwezigheidspercentages

Parkeerplaatsen zijn dikwijls uitwisselbaar, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen, maar slechts een deel ervan. Onder uitwisselbaarheid wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid in een gebied hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling worden verleend. In bijlage 3 is de procentuele parkeerbehoefte per dag of dagdeel weergegeven.

3.4.6 Parkeren op eigen terrein

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan, tenzij aantoonbaar is dat er nu en in de toekomst op de openbare weg in de directe omgeving van de functie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. Over het algemeen wordt een parkeerdruk van 85% van de totale capaciteit nog als acceptabel beoordeeld. Bij een hogere parkeerdruk wordt het lastiger een parkeerplaats te vinden en ontstaat ongewenst zoekverkeer.

In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een grote rol. Het parkeerbeleid is gericht op de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied en het verhogen van de leefbaarheid. Het stimuleren van meervoudig gebruik (van private parkeerplaatsen) en gebouwde voorzieningen dragen hier aan bij. Bij de functies werk en winkel moeten de bezoekersparkeerplaatsen mede om deze reden openbaar toegankelijk zijn.

Meervoudig gebruik

Zoals bij de parkeernormen is aangegeven, moeten parkeerplaatsen zo veel mogelijk op eigen terrein gerealiseerd worden. Dit impliceert echter niet dat de parkeerplaatsen afgeschermd, en dus niet openbaar, zijn. Door parkeerplaatsen af te schermen is het niet mogelijk dat meerdere doelgroepen van dezelfde parkeerplaatsen gebruik maken. Ruimte is juist een schaars goed waar zo efficiënt mogelijk mee omgegaan moet worden. Daarom is het van belang om eerst het beschikbare parkeeraanbod optimaal te benutten, voordat overgegaan wordt tot het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen.

In bepaalde gevallen kan het wenselijk zijn om de parkeerplaatsen, waarin door middel van een bouwplan wordt voorzien, beschikbaar te stellen voor openbaar gebruik. Uitgangspunt daarbij is wel

dat de primaire gebruikers hiervan geen hinder mogen ondervinden. Gedacht kan worden aan het openstellen van parkeerplaatsen op twee manieren:

- incidenteel tijdens piekmomenten (zoals op feestdagen);
- structureel, bijvoorbeeld bij een kantoor buiten kantooortijden.

Voordeel voor de gemeente is dat voor een korte piekbelasting geen (dure) parkeerplaatsen hoeven te worden aangelegd die op andere momenten veelal leegstaan.

In relatie tot de stortingen in het parkeerfonds bij het realiseren van te weinig of te veel parkeerplaatsen is het logisch en wenselijk dat de gemeente eventuele meerkosten voor het geschikt maken van de parkeervoorziening voor gebruik door derden voor haar rekening neemt. Daarnaast kan gedacht worden aan een vergoeding (huur) per gebruiksmoment of per gebruiker.

3.4.7 Gehandicaptenparkeerplaatsen

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

3.4.8 Gebiedsgerichte aanpak

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

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

Een parkeerbalans is een goed instrument om de benodigde parkeerruimte in een gebied te achterhalen en/ of te prognosticeren. Voor het opstellen van een parkeerbalans dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

- bepalen parkeerbeleid;
- afbakening van het onderzoeksgebied en het gebied opdelen in deelgebieden;
- definiëren onderzoeksgebied (bepalen parkeernormen);
- inventarisatie parkeervraag- en aanbod;
- berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen, hierbij wordt rekening gehouden met mogelijkheden van dubbelgebruik.
- bepalen van de (on)balans en vormen van nieuw beleid.

Rekenfactoren

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein (garage, oprit) wordt niet altijd uniform vastgesteld. Soms wordt een garage als een volwaardige of halve parkeerplaats meegeteld bij het opstellen van de parkeerbalans, soms wordt deze helemaal niet meegeteld. De ervaring is dat garages steeds minder benut worden voor het parkeren van de auto.

In tabel 3.1 zijn de rekenfactoren weergegeven.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal ⁴	opmerking
woning met garage en oprit	2	1,0	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met garage, zonder oprit	1	0 ²	garage min. 5,0 meter diep en 4,5 meter breed
woning met oprit/opstelplaats op eigen terrein ¹	1	1,0	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met carport ¹	1	1,0	carport min. 6,0 meter diep en 3,0 meter breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,4	garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
woning met/zonder garage, met lange oprit	2	1,3 ³	oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
woning met/zonder garage, met brede oprit	2	1,7 ³	oprit min. 5,5 meter diep en 4,5 meter breed

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

2) Alleen in oudere woonwijken wordt deze situatie in de parkeerberekening meegenomen en wordt een rekenwaarde van 0,4 gehanteerd.

3) Berekeningsaantal is nooit hoger dan de parkeernorm.

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

Tabel 3.1: Rekenfactoren parkeervoorzieningen bij woningen

Rekenvoorbeeld 1:

Centrumgebied: 10 woningen dure sector met oprit/opstelplaats op eigen terrein.

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

*Aanwezig conform berekeningsaantal: $10 * 1,0 = 10$ parkeerplaatsen*

Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening):

$17 - 10 = 7$ parkeerplaatsen.

*Per woning is altijd tenminste 0,4 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk. Dit betekent dat $10 * 0,4 = 4$ parkeerplaatsen op openbaar terrein noodzakelijk zijn. Hieraan wordt ruim voldaan.*

Rekenvoorbeeld 2:

Centrumgebied: 10 woningen sociale sector met oprit/opstelplaats op eigen terrein.

*Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen: $10 * 1,3 = 13$ parkeerplaatsen*

*Aanwezig conform berekeningsaantal: $10 * 1,0 = 10$ parkeerplaatsen*

Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening):

$13 - 10 = 3$ parkeerplaatsen.

*Echter, per woning is altijd tenminste 0,4 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk. Dit betekent dat $10 * 0,4 = 4$ parkeerplaatsen op openbaar terrein noodzakelijk zijn.*

Deze rekenwaarden zijn uitsluitend van toepassing op de ontwikkeling van een gebied met meerdere woningen. Bij individuele verbouwplannen gelden deze rekenwaarden niet, maar moeten

er (afhankelijk van de geldende parkeernorm) één of twee theoretische parkeerplaatsen op eigen terrein overblijven.

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

Voor parkeergarages met grotere capaciteit (bijvoorbeeld onder appartementencomplex) gelden dezelfde rekenregels als die in tabel 3.1 staan vermeld. Bij parkeergarages zonder fysieke scheiding tussen de parkeerplaatsen kunnen de parkeerplaatsen wel volledig meegerekend worden. Zijn de plaatsen wel fysiek van elkaar gescheiden en ontstaan daardoor eigenlijk garageboxen, dan worden deze plaatsen meegerekend voor 0,5 parkeerplaats.

4 Planvorming

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

- Beleidsnota parkeernormen; (na vaststelling raad);
- Bestemmingsplan;
- Artikel 19 Wro-procedure;
- Bouwplantoetsing voor nieuwbouw of verbouw (uitbreiding) binnen een vigerend bestemmingsplan.

4.1 Nota parkeernormen

Na vaststelling van deze nota 'Parkeernormen' zijn de hierin beschreven parkeernormen voor de gemeente Valkenburg aan de Geul van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten.

4.2 Bestemmingsplannen en Artikel 19 Wro-procedure

Indien er in het bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, gelden de wettelijke parkeernormen uit het bestemmingsplan. Indien in een bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, is de bouwverordening van toepassing. Hierdoor kan er in de toekomst zonder dat een wijziging op het bestemmingsplan nodig is, geanticipeerd worden op een groeiende vraag naar parkeerplaatsen. Ook voor nieuwe bestemmingsplannen wordt verwezen naar de bouwverordening.

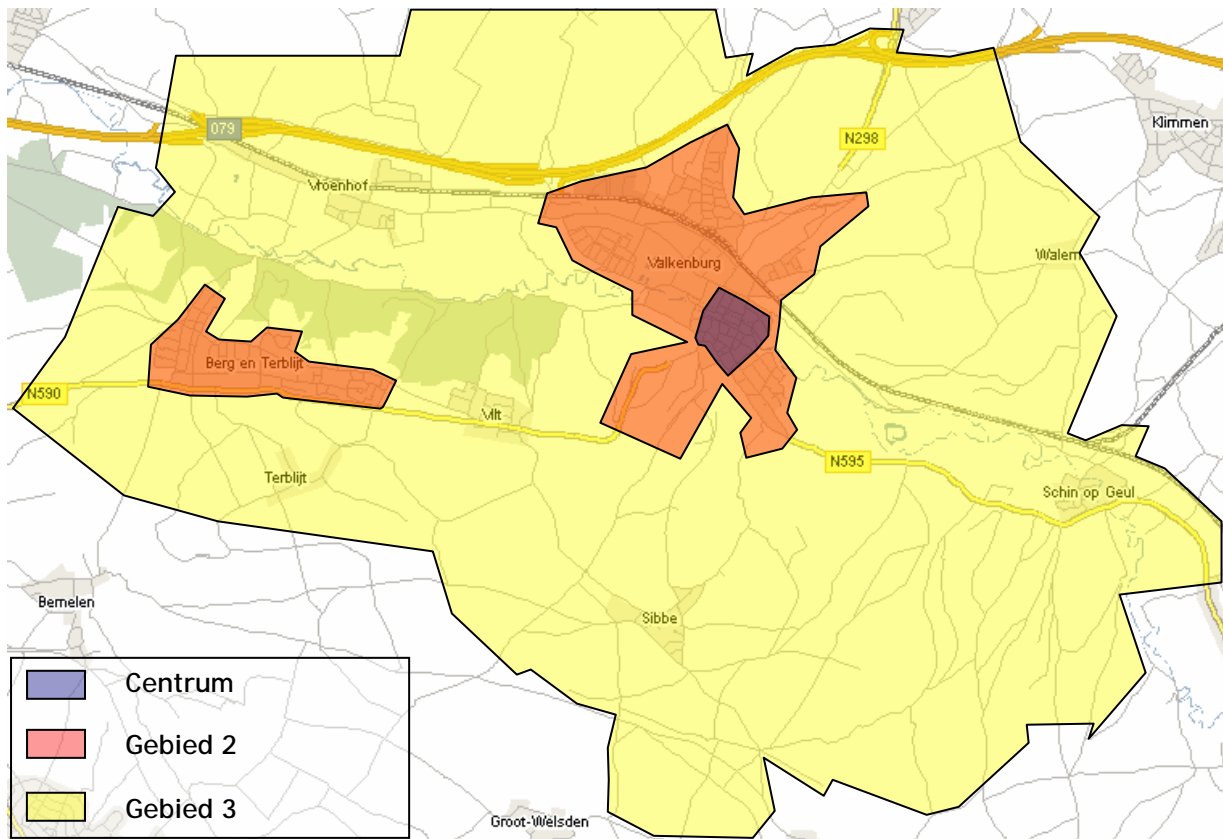
4.3 Bouwverordening

In de bouwverordening wordt verwezen naar de nota 'parkeernormen'. Na vaststelling van deze gewijzigde bouwverordening door de gemeenteraad zijn de nieuwe parkeernormen ook voor nieuwe bouwplannen maatgevend, tenzij in het bestemmingsplan de eisen ten aanzien van parkeren zijn vastgelegd. In de bouwverordening (art. 2.5.30) moet de gewenste parkeernorm worden opgenomen (zie hoofdstuk 3). De gemeente kan een vrijstelling van deze minimumparkeernorm voor een bouwplan verlenen met een door de gemeente goedgekeurd mobiliteitsprofiel.

4.4 Organisatie

Bij het toepassen van de parkeernormen zullen de relevante afdelingen nauw moeten samenwerken. Uitgangspunt is een uniforme en effectieve toepassing van de normen zodat de gemeente richting initiatiefnemers een eenduidig en helder kader naar voren kan brengen. Het toepassen van de parkeernormen vraagt dan ook om een integrale benadering. Elke vakafdeling toetst het initiatief op het relevante gemeentelijke beleid en regelgeving. Het grote voordeel van deze manier van werken is de onderlinge afstemming en informatie-uitwisseling tussen de verschillende afdelingen op alle relevante thema's. Bovenal wordt door deze werkwijze een uniforme toetsing gewaarborgd.

Bijlage 1: Gebiedsindeling



Bijlage 2: Parkeernormen per gebied

Normen centrum

Functie	Parkeer-norm ¹	Bezoekers-aandelen	eenheid
eenpersoonswoning (tot circa 80 m ²)	1,3	0,3	woning
eengezinswoning (vanaf circa 80 m ²)		0,4	woning
- sociale sector	1,3		
- middeldure sector	1,5		
- dure sector	1,7		
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,4	woning
kamerverhuur	0,6	0,2	kamer
detailhandel		85%	100m ² bvo
- hoofdwinkelgebied (non-food)	2,8		
- hoofdwinkelgebied (food)	3,8		
- wijk- of dorpscentrum (non-food)	2,8		
- wijk- of dorpscentrum (food)	4,0		
- bouwmarkten, tuincentra etc.	2,7		
- grootschalige detailhandel (Ikea/Outlet etc.)	6,5		
(commerciële) dienstverlening	2,5	20%	100m ² bvo
kantoren	2,0	5%	100m ² bvo
arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,6	5%	100m ² bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium)	1,5	5%	100m ² bvo
arbeidsextensief/bezoekersintensief (showroom)	1,0	35%	100m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,5	10%	100m ² bvo
café, discotheek, cafetaria	4,0	90%	100m ² bvo
restaurant	9,0	80%	100m ² bvo
museum, bibliotheek	0,5	95%	100m ² bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,2		zitplaats
dansstudio, sportschool	3,0	95%	100m ² bvo
squashbanen	1,0	90%	baan
tennisbanen	2,0	90%	baan
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	95%	baan/tafel
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	5,0	99%	100m ² bvo
zwembad	8,0	90%	100m ² opp.bassin
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	90%	100m ² bvo
verpleeg-, verzorgingshuis	0,5	60%	wooneenheid
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	65%	behandelkamer (min. 3 pp/praktijk)
dagonderwijs (HBO, MBO)	20,0		collegezaal (150 pl.)
	5,0		leslokaal (30 pl.)
middelbaar onderwijs (VWO, HAVO, Vmbo)	1,0		leslokaal (30 pl.)
avondonderwijs	0,5		student
basisonderwijs	1,0		leslokaal (excl. Kiss & Ride)
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8		Arbeidsplaats (max. gelijktijdig aanwezig, excl. Kiss & Ride)
hotel	1,0		kamer
religiegebouw	0,2		zitplaats

1) De gepresenteerde norm is de totale norm, dus inclusief bezoek.

2) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw.

Normen gebied 2

Functie	Parkeer-norm ¹	Bezoekers-aandelen	eenheid
eenpersoonswoning (tot circa 80 m ²)	1,3	0,3	woning
eengezinswoning (vanaf circa 80 m ²)		0,4	woning
- sociale sector	1,6		
- middeldure sector	1,7		
- dure sector	1,9		
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,4	woning
kamerverhuur	0,6	0,2	kamer
detailhandel		85%	100m ² bvo
- wijk- of dorpscentrum (non-food)	3,0		
- wijk- of dorpscentrum (food)	4,5		
- bouwmarkten, tuincentra etc.	3,0		
- grootschalige detailhandel	6,5		
(commerciële) dienstverlening	3,0	20%	100m ² bvo
kantoren	2,1	5%	100m ² bvo
arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,7	5%	100m ² bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium)	2,0	5%	100m ² bvo
arbeidsextensief/bezoekersintensief (showroom)	1,4	35%	100m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,5	10%	100m ² bvo
café, discotheek, cafetaria	4,0	90%	100m ² bvo
restaurant	10,0	80%	100m ² bvo
museum, bibliotheek	0,7	95%	100m ² bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,2		zitplaats
sportthal (binnen)	2,1	95%	100m ² bvo
sportveld (buiten)	13-27	95%	ha. netto terrein
dansstudio, sportschool	3,0	95%	100m ² bvo
squashbanen	1,0	90%	baan
tennisbanen	2,0	90%	baan
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	95%	baan/tafel
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	5,0	99%	100m ² bvo
zwembad	9,0	90%	100m ² opp.bassin
themapark/pretpark	8-12	99%	ha. netto terrein
overdekte speeltuin/-hal	10	90%	100m ² bvo
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	90%	100m ² bvo
verpleeg-, verzorgingshuis	0,5	60%	wooneenheid
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	65%	behandelkamer (min. 3 pp/praktijk)
dagonderwijs (HBO, MBO)	20,0		collegezaal (150 pl.)
	5,0		leslokaal (30 pl.)
middelbaar onderwijs (VWO, HAVO, Vmbo)	1,0		leslokaal (30 pl.)
avondonderwijs	0,5		student
basisonderwijs	1,0		leslokaal (excl. Kiss & Ride)
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8		Arbeidsplaats (max. gelijktijdig aanwezig, excl. Kiss & Ride)
hotel	1,0		kamer
religiegebouw	0,2		zitplaats

1) De gepresenteerde norm is de totale norm, dus inclusief bezoek.

2) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw.

Normen gebied 3

Functie	Parkeer- norm ¹	Bezoekers- aandelen	eenheid
eenpersoonswoning (tot circa 80 m ²)	1,3	0,3	woning
eengezinswoning (vanaf circa 80 m ²)		0,4	woning
- sociale sector	1,6		
- middeldure sector	1,8		
- dure sector	2,0		
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,4	woning
kamerverhuur	0,6	0,2	kamer
detailhandel		85%	100m ² bvo
- wijk- of dorpscentrum (non-food)	3,0		
- wijk- of dorpscentrum (food)	4,5		
- bouwmarkten, tuincentra etc.	3,0		
- grootschalige detailhandel	6,5		
(commerciële) dienstverlening	3,0	20%	100m ² bvo
kantoren	2,5	5%	100m ² bvo
arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,9	5%	100m ² bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium)	2,5	5%	100m ² bvo
arbeidsextensief/bezoekersintensief (showroom)	1,6	35%	100m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,5	10%	100m ² bvo
café, discotheek, cafetaria	5,0	90%	100m ² bvo
restaurant	14,0	80%	100m ² bvo
museum, bibliotheek	1,0	95%	100m ² bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,3		zitplaats
sportthal (binnen)	2,5	95%	100m ² bvo
sportveld (buiten)	13-27	95%	ha. netto terrein
dansstudio, sportschool	4,0	95%	100m ² bvo
squashbanen	1,0	90%	baan
tennisbanen	2,0	90%	baan
Golfbaan	8,0	90%	hole
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	95%	baan/tafel
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	6,0	99%	100m ² bvo
zwembad	10,0	90%	100m ² opp.bassin
themapark/pretpark	10-12	99%	ha. netto terrein
overdekte speeltuin/-hal	10	90%	100m ² bvo
manege	0,3	90%	box
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	90%	100m ² bvo
verpleeg-, verzorgingshuis	0,5	60%	wooneenheid
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	65%	behandelkamer (min. 3 pp/praktijk)
dagonderwijs (HBO,MBO)	20,0		collegezaal (150 pl.)
	5,0		leslokaal (30 pl.)
middelbaar onderwijs (VWO, HAVO, Vmbo)	1,0		leslokaal (30 pl.)
avondonderwijs	0,5		student
basisonderwijs	1,0		leslokaal (excl. Kiss & Ride)
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8		Arbeidsplaats (max. gelijktijdig aanwezig, excl. Kiss & Ride)
hotel	1,0		kamer
volkstuin	0,3		perceel
religiegebouw	0,2		zitplaats

1) De gepresenteerde norm is de totale norm, dus inclusief bezoek.

2) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw.

Sectorindeling woningen

Sector	Koopwoning	Huurwoning
Sociaal	< € 200.000,-	< € 475,- per maand
Middelduur	€ 200.000 - € 350.000	€ 475- € 800 per maand
Duur	> € 350.000,-	> €800 per maand

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages

Type object	werkdag			zaterdag		
	ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond
woningen	50	60	100	90	60	60
detailhandel (food)	30	70	20	100	100	0
detailhandel (non-food)	30	70	0	100	100	0
kantoren	100	100	5	10	5	0
commerciële ruimte aan huis	100	100	80	80	80	80
bedrijven	100	100	5	10	5	0
consumentgerichte bedrijvigheid ¹	30	75	5	100	100	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5
ziekenhuis	85	100	40	25	25	40
dagonderwijs ²	100	100	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0
museum	20	45	0	0	100	0
restaurant	10	40	90	95	70	100
café	10	40	90	85	75	100
bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100
zwembad	100	80	100	100	100	100
sport ³	30	50	100	100	100	90

1) Tuincentra, Doe-het-zelf- en bouwmarkten, autoshowroom.

2) Inclusief crèche, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal.

3) Inclusief sporthal, dansschool.

Bijlage 4: Parkeerfondsverordening Valkenburg aan de Geul

Artikel 1. Algemeen

1. Door de gemeente Valkenburg aan de Geul wordt een reserve geadministreerd onder de naam Parkeerfonds.
2. Het Parkeerfonds heeft tot doel om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, ook als dit binnen een bouwplan niet past. Bij bouwplannen of wijzigingen van de bestemming worden initiatiefnemers geacht om op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Indien hieraan niet kan worden voldaan, kan onder voorwaarden vrijstelling worden verleend. Aan deze vrijstelling is een financiële verplichting gekoppeld, de zogenaamde afkoopregeling. Met deze financiële verplichting wordt de gemeente Valkenburg aan de Geul in staat gesteld alsnog het benodigde aantal parkeerplaatsen op een alternatieve locatie te realiseren.

Artikel 2. Toepassingsbereik parkeerfonds

Het Parkeerfonds geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente Valkenburg aan de Geul.

Artikel 3. Beheer van het parkeerfonds

1. De gelden van het Parkeerfonds worden door het College beheerd.
2. Het is uitsluitend aan het College om besluiten te nemen over het doen van uitgaven uit het Parkeerfonds in het kader van:
 - Het nakomen van op de gemeente Valkenburg aan de Geul rustende verplichtingen welke voortvloeien uit de met de gemeente Valkenburg aan de Geul gesloten overeenkomsten met betrekking tot het voorzien in parkeergelegenheid zoals bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening gemeente Valkenburg aan de Geul;
 - Uitgaven als gevolg van artikel 9 lid 3.
3. Het College neemt bij de te nemen beslissingen de in de volgende artikelen geformuleerde regels in acht.

Artikel 4. Inkomsten van het parkeerfonds

Het parkeerfonds bevat de volgende gelden en inkomsten:

- a. Gelden welke zijn betaald op grond van een met de gemeente Valkenburg aan de Geul gesloten overeenkomst met betrekking tot het voorzien in parkeergelegenheid zoals bedoeld in artikel 2.5.30 (lid) van de Bouwverordening gemeente Valkenburg aan de Geul;
- b. Overige gelden die bij besluit van het College uitdrukkelijk zijn of worden bestemd voor storting in het parkeerfonds;
- c. Rente-inkomsten over de onder sub a en b van dit artikel genoemde gelden.

Artikel 5. Hoogte bijdrage aan het parkeerfonds

1. Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een storting in het parkeerfonds verschuldigd is zal worden vastgesteld door het aantal op eigen terrein gerealiseerde of nog te realiseren parkeerplaatsen in mindering te brengen op de totale hoeveelheid voor het bouwplan te realiseren parkeerplaatsen (de parkeerplaatsverplichting).
2. Voor het bepalen van de te realiseren parkeercapaciteit worden de parkeernormen van de gemeente Valkenburg aan de Geul gehanteerd zoals opgenomen in de beleidsnota "Parkeernormen Valkenburg aan de Geul".
3. Voor de storting in het parkeerfonds kan vrijstelling worden verleend indien: naar oordeel van het College van Burgemeester en Wethouders het belang van de realisatie zwaarder weegt dan het voldoen van de storting in het parkeerfonds.
4. In de onderstaande tabel zijn de tarieven voor de stortingen in het parkeerfonds opgenomen (prijspeil 2007).

situatie	storting parkeerfonds
Centrum	
a. realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting, maar gebruik van restcapaciteit op de openbare weg is mogelijk	€ 10.000,- per parkeerplaats
b. realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting	€ 20.000,- per parkeerplaats

Buiten het centrum	
c. realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting, maar gebruik van restcapaciteit op de openbare weg is mogelijk	€ 1.750,- per parkeerplaats
d. realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting	€ 3.500,- per parkeerplaats

5. Het College draagt zorg voor de jaarlijkse indexering van de onder artikel 5, lid 4 opgenomen tarieven.

Artikel 6. Uitgaven ten laste van het parkeerfonds

1. Ten laste van het parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan ten behoeve van de nakoming van de op de gemeente Valkenburg aan de Geul rustende verplichtingen welke voortvloeien uit de onder artikel 4, sub a bedoelde overeenkomsten.
2. Ten laste van het parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan welke kunnen bijdragen aan het optimaliseren van de benutting van de openbare parkeercapaciteit en aan de uitbreiding van de openbare parkeercapaciteit. Hiervoor geldt de beperking dat hiervoor alleen gelden mogen worden ingezet welke zijn ingebracht in het parkeerfonds op basis van artikel 4, sub b en c.

Artikel 7. Verplichtingen

1. De particulier, natuurlijk persoon of rechtspersoon zijnde, verplicht zich door ondertekening van een privaatrechtelijke overeenkomst op basis van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening gemeente Valkenburg aan de Geul om een bedrag, te berekenen op grond van het bepaalde in artikel 5 van dit reglement, te storten in het parkeerfonds.
2. De gemeente Valkenburg aan de Geul zal na ontvangst van het te storten bedrag, berekend op grond van artikel 5 overgaan tot de besluitvorming inzake de verlening van de bouwvergunning.
3. De gemeente Valkenburg aan de Geul aanvaardt de onder artikel 7, lid 1 genoemde gelden en verplicht zich om binnen periode van 10 jaar na dagtekening van de overeenkomst of datum van vrijstellingverlening:
 - Het uit artikel 5, lid 1 voortvloeiende aantal parkeerplaatsen aan te leggen binnen een straal van 500 meter, met het betreffende bouwinitiatief als middelpunt.
4. Indien de gemeente Valkenburg aan de Geul binnen 10 jaar niet aan de verplichting conform artikel 7, lid 3 heeft voldaan, heeft de particulier, natuurlijk persoon of rechtspersoon zijnde, het recht tot restitutie van het gestorte bedrag inclusief rente of indexering.

Artikel 8. Administratieve bepalingen

De afdeling Stedelijke Ontwikkeling en Beheer van de gemeente Valkenburg aan de Geul draagt zorg voor een zorgvuldig beheer van de in het parkeerfonds gestorte gelden. Deze afdeling houdt een overzicht bij van alle ontvangsten en uitgaven van het parkeerfonds. Dit overzicht wordt jaarlijks ter beschikking gesteld van het College. Elke uitgave van het overzicht bevat de mutaties die hebben plaatsgevonden sinds het opmaken en verstrekken van het voorgaande overzicht.

Artikel 9. Wijzigen of opheffen van het parkeerfonds

1. Alleen de gemeenteraad kan besluiten tot het wijzigen of opheffen van het parkeerfonds en de daarvan integraal deel uitmakende onderdelen.
2. De gemeenteraad kan slechts tot opheffing overgaan indien alle verplichtingen uit de met particulieren gesloten overeenkomsten zijn nagekomen.
3. Indien artikel 9, lid 2 niet het geval is, vindt afwikkeling van de gelden plaats op voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders.
4. Indien na afwikkeling van de met particulieren gesloten overeenkomsten nog enig batig saldo mocht resteren zal dit worden overgeboekt naar de algemene middelen van de gemeente Valkenburg aan de Geul.

Artikel 10. Delegatie bevoegdheden

De gemeenteraad is bevoegd om de uitvoering van haar taken in het kader van dit onderhavige reglement te delegeren aan het College van Burgemeester en Wethouders, met dien verstande dat artikel 9 van dit reglement hiervan wordt uitgezonderd.

Bijlage 5: Concept parkeerfondsovereenkomst

1. Gericht op het scheppen van voorwaarden, waaronder de gemeente Valkenburg aan de Geul ontheffing kan verlenen van de parkeereis als bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, zulks in verband met de verbouwing/ uitbreiding van het _____;

- hierna te noemen: _____ -

2. De gemeente Valkenburg aan de Geul, ten deze in gevolge van artikel 171 van de Gemeentewet vertegenwoordigd door de burgemeester, drs. M.J.A. Eurlings
- hierna te noemen: de gemeente-

overwegende,

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

komen overeen als volgt:

Artikel 1

___verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de door de verbouwing/uitbreiding van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend kern ___, sectie ___I , nr . ___ te verwachten parkeerbehoefte te voorzien door betaling van een bedrag ter grootte van € ..., zijnde het verschuldigde bedrag voor het aanleggen vanopenbare parkeerplaatsen.

of

___verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de door de verbouwing/uitbreiding van ___, plaatselijk bekend ___, kadastraal bekend kern ___, sectie ___I, nr. ___ te verwachten parkeerbehoefte te voorzien door betaling van een bedrag ter groot te van € ..., zijnde het verschuldigde bedrag voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen.

Artikel 2

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

Artikel 3

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

Artikel 4

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

Artikel 5

De in artikel 1 lid a en lid b genoemde geldsom moet door ___ binnen 30 dagen na de datum van ondertekening van deze overeenkomst worden gestort op bankrekeningnummer *** ten name van de gemeente Valkenburg aan de Geul.

Artikel 6

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

Artikel 7

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

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend te Valkenburg aan de Geul.

Gemeente Valkenburg aan de Geul

naam/organisatie

drs. M.J.A. Eurlings
Burgemeester

dhr/mevr
functie

Bijlage 6: Checklist ten behoeve van rechtmatigheidstoets**CHECKLIST TEN BEHOEVE VAN DE RECHTMATIGHEIDSTOETS 20__**

Proces: Parkeerfonds (stortingsbedrag à € _____, -)

Datum: _____

Aanvrager: _____

Locatie: _____

<input checked="" type="checkbox"/> ? + Naam	Check op soort handeling (i.k.v. rechtm.toets)	Bevoegdheid / door	Basis
<input type="checkbox"/>	Bouwvergunning ingediend (ja/nee)	B&W/medewerker Vergunningen	
<input type="checkbox"/>	Toetsen bouwaanvraag op relatie parkeren (o.b.v. aard, omvang e.d.) (ja/nee)	B&W/medewerker Vergunningen	Art. 2.5.30 BV
<input type="checkbox"/>	Toetsen bouwaanvraag op parkeernormen (afroonden naar boven) (voldoende/ onvoldoende)	B&W/medewerker Vergunningen (advies GW/beleidsmedewerker VK)	Art. 2.5.30 lid 2b BV
<input type="checkbox"/>	Indien onvoldoende parkeerplaatsen: - Verzoeken aanpassing bouwaanvraag; - Verzoeken schriftelijke motivering aanvrager	B&W/medewerker Vergunningen	
<input type="checkbox"/>	Toetsen nieuwe aanvraag (aantal parkeerplaatsen) of schriftelijke motivering (wel/niet parkeerfonds)	B&W/medewerker Vergunningen (advies bij GW/beleidsmedewerker VK)	Art. 2.5.30 lid 4a / 4b BV
<input type="checkbox"/>	Bepalen stortingsbedrag Parkeerfonds (locatie binnen/buiten centrum)	B&W/medewerker Vergunningen	
<input type="checkbox"/>	Overeenkomst toezenden ter ondertekening	B&W/medewerker Vergunningen	
<input type="checkbox"/>	Overeenkomst ondertekend retour	B&W/medewerker Vergunningen	
<input type="checkbox"/>	Vrijstelling verlenen	B&W/medewerker Vergunningen	
<input type="checkbox"/>	Factuur verzenden	Fin/medewerker X	
<input type="checkbox"/>	Kopie afschrift van ontvangst verzenden aan GW	Fin/medewerker X	
<input type="checkbox"/>	Aanleg parkeervoorziening voorleggen aan B&W	GW/beleidsmedewerker Verkeer	
<input type="checkbox"/>	Uitvoering geven aan besluit B&W (aanleg parkeervoorziening)	GW/beleidsmedewerker Civiele Techniek	
<input type="checkbox"/>	Terugvorderingen op grond van nalatigheid uit de overeenkomst voorleggen aan B&W (wel/niet teruggave)	GW/beleidsmedewerker Verkeer	
<input type="checkbox"/>	Teruggave / uitbetaling	Fin/medewerker X	
<input type="checkbox"/>	Stand van zaken in- en uitgaven in bestuurlijke rapportage	GW/beleidsmedewerker verkeer	