



Nota Parkeernormering gemeente Ede

Nota Parkeernormering gemeente Ede

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Artikel 1 Begripsbepaling	4
Artikel 2 Toetsingsprotocol	4
Artikel 3 Parkeernorm	5
Artikel 4 Maatvoering	5
Artikel 5 Laden en Lossen	5
Artikel 6 Parkeervraag in de openbare ruimte	5
Artikel 7 Drempelwaarde	6
Artikel 8 Afkoopsom	6
Artikel 9 Ontheffing	6
Toelichting	7
Artikel 1 Begripsbepaling	7
Artikel 2 Toetsingsprotocol	7
Artikel 3 Parkeernorm	9
Artikel 4 Maatvoering	9
Artikel 5 Laden en Lossen	9
Artikel 6 Parkeervraag in de openbare ruimte	9
Artikel 7 Drempelwaarde	10
Artikel 8 Afkoopsom	10
Artikel 9 Ontheffing	10
Bijlage I Lijst parkeernormen Gemeente Ede	
Bijlage II Kaarten gebiedsbepalingen	

Inleiding

In deze nota is het Edese parkeernormenbeleid vastgelegd. Het gaat daarbij om de parkeereis die gesteld wordt aan nieuw- en verbouwplannen die beoordeeld dienen te worden in het kader van RO-procedures.

Het doel van deze nota is duidelijkheid te scheppen voor bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden over het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden wanneer bouwplannen worden ingediend. In deze nota staat beschreven hoeveel parkeerplaatsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Bovendien wordt aangegeven welke mogelijkheden bestaan om af te wijken van de gestelde parkeereis. Deze mogelijkheden om af te wijken zijn beschreven met daarbij de voorwaarden en redenen waarom een afwijking al dan niet mogelijk is.

In de bestemmingsplannen, die in het kader van de nieuwe Wro worden gemaakt, worden de normen en procedures uit deze nota overgenomen. Deze nota dient als onderliggend beleid waarop terug gevallen wordt wanneer een nieuw bestemmingsplan of projectbesluit wordt gemaakt.

In deze nota wordt de procedure artikelsgewijs uiteengezet. Hiermee wordt duidelijk dat de verschillende stappen in de procedure volgtijdelijk genomen worden.

Artikel 1 Begripsbepaling

In deze nota wordt verstaan onder:

- a. Ede centrum: het gebied begrensd door de Molenstraat tussen de Telefoonweg en Not. Fischerstraat, de Not. Fischerstraat tussen de Molenstraat en de Amsterdamseweg, de Amsterdamseweg tussen de Not. Fischerstraat en de Bunschoterweg, de Bunschoterweg tussen de Amsterdamseweg en de Molenstraat, de Molenstraat tussen de Bunschoterweg en de Raadhuisstraat, de Raadhuisstraat tussen de Molenstraat en de Arnhemseweg, de Arnhemseweg tussen de Raadhuisstraat en de Detmarlaan, de Detmarlaan tussen de Arnhemseweg en de Breelaan, de Breelaan tussen de Detmarlaan en de Klinkenbergerweg, de Stationsweg tussen de Telefoonweg en de Breelaan, de Maanderweg tussen de Beukenlaan en de Telefoonweg, de Telefoonweg tussen de Maanderweg en de Molenstraat;
- b. Ede schil: het gebied begrensd door de Rijksweg N224 tussen de Amsterdamseweg en de Sweelincklaan, de Sweelincklaan, de Ceelman van Ommerenweg, de Nieuwe Kazernelaan tussen de Ceelman van Ommerenlaan en de Eikenlaan, de Eikenlaan, de Larixlaan, het spoor tussen de Larixlaan en de Schaapsweg, de Schaapsweg tussen het Spoor en de Van Voorthuizenlaan, de Van Voorthuizenlaan tussen Schaapsweg en de Thomaslaan, de Thomaslaan en de Ruijterstraat, niet zijnde Ede centrum.
- c. Het stationsgebied: het gebied begrensd door de Ariënsweg, de Prins Bernhardlaan tussen de Ariënsweg en de Berkenlaan, de Berkenlaan tussen de Prins Bernhardlaan en de Klinkenbergweg, De Klinkenbergweg tussen de Berkenlaan en de Parklaan, de Parklaan vanaf de Klinkenbergweg tot aan Sijsselt, Sijsselt vanaf de Parklaan tot aan de Dr. Hartogweg, het toekomstige Enka terrein cf het bestemmingsplan, de Reehorsterweg tussen de Bennekomseweg en de Diedenweg, de Diedenweg tussen de Reehorsterweg en de Rietveldlaan, de Rietveldlaan, de Sportlaan tussen de Rietveldlaan en de Nassaulaan, de Nassaulaan, de Parkweg tussen de Nassaulaan en de Blokkenweg, De Blokkenweg tussen de Parkweg en het spoor.
- d. Ede-stad; het gebied liggend binnen de bebouwde kom van de kern Ede, niet zijnde Ede centrum, Ede schil, stationsgebied, bedrijventerrein Kievietsmeent en bedrijventerrein A12;
- e. Lunteren en Bennekom; de bebouwde kom van Lunteren, respectievelijk Bennekom;
- f. Buitengebied en overige buitendorpen: het gebied binnen de gemeentegrens van de gemeente Ede inclusief de kernen van de gemeente Ede, niet zijnde de in sub a t/m e genoemde gebieden.

De genoemde straten behoren met de adressen aan weerszijden van die straat (of dat straatdeel) tot de gebieden waarvan zij de grens vormen. (zie bijlage II)

Artikel 2 Toetsingsprotocol

In geval van nieuwbouw, herbouw of verbouw binnen de gemeente Ede wordt het bouwplan getoetst volgens het bij deze nota behorende toetsingsprotocol. Bij het besluit over de bouwvergunning worden de overwegingen die uit dit toetsingsprotocol naar voren komen gevoegd.

Artikel 3 Parkeernorm

1. Een gebouw moet, afhankelijk van de omvang en de bestemming van het gebouw, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's parkeerruimte in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, worden aangebracht conform de lijst "Parkeernormen Gemeente Ede" die bij deze nota hoort. Daarbij wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages zoals die zijn aangegeven in de lijst "Parkeernormen Gemeente Ede".

Indien sprake is van sloop en nieuwbouw van schoolgebouwen dient ten minste de reeds aanwezige parkeerruimte te worden teruggebracht. Indien de nieuwbouw een groter programma kent dan het te slopen gebouw, wordt op het meerdere de parkeernorm toegepast.

2. In geval van functiewijziging of bij- en aanbouw wordt van de parkeereis zoals berekend volgens het eerste lid van dit artikel afgetrokken de parkeereis zoals deze zou hebben gegolden voor de oude functie, tijdens het maatgevende moment van de nieuwe functie, welke niet op eigen terrein is opgelost.
3. De indelingen als beschreven in artikel 1, a t/m f worden in de daarbij behorende kaartbeelden aangeduid
4. Burgemeester en wethouders kunnen deze kaartbeelden wijzigen vooruitlopend op de verwachte wijzigingen ten gevolge van toekomstige nieuwbouwlocaties.

Artikel 4 Maatvoering

De - in de voorgaande artikelen bedoelde - ruimten voor het parkeren van auto's moeten afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:

- a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten in het geval van lengterichting aan het trottoir (langsparkeren) bij een manoeuvreerruimte van minimaal 3 meter ten minste 1,80 meter breed bij 5,50 meter lang bedragen en in het geval van haaksparkeren ten minste 2,30 meter breed bij 5,00 meter lang danwel 4,50 meter lang met 0,50 meter overstek bedragen;
- b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte bij lengterichting aan een trottoir ten minste 3,50 meter breed bij 6,00 meter lang bedragen en bij haaksparkeren met een uitstapstrook langs het parkeervak ten minste 3 meter breed en zonder uitstapstrook ten minste 3,50 meter breed en ten minste 5 meter lang bedragen.

Artikel 5 Laden en Lossen

Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort. Manoeuvreerruimte mag geen hinder opleveren in de openbare ruimte.

Artikel 6 Parkeervraag in de openbare ruimte

Indien, en nadat is gebleken dat, een nieuw-, her- en/of verbouwplan niet kan voldoen aan de parkeereis in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort en het bouwplan redelijkerwijs niet kan worden aangepast teneinde alsnog de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort te realiseren, wordt onderzocht of het niet te realiseren aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden opgenomen.

Het parkeren als gevolg van het betreffende bouwplan kan slechts dan in de openbare ruimte worden opgenomen wanneer voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- a. De aanvrager heeft schriftelijk aangetoond dat de parkeereis niet redelijkerwijs in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, gerealiseerd kan worden en;

- b. Het bouwplan is door de gemeente beoordeeld als zijnde niet zodanig aanpasbaar dat de parkeereis in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, kan worden gerealiseerd en;
- c. De directe omgeving van het gebouw heeft tijdens de drukste parkeertijden van het gebouw en na realisering van het gebouw een verwachte parkeerdruk die lager is dan 85%.

Het parkeeronderzoek wordt door de gemeente uitgevoerd, voor de kosten voor dit onderzoek wordt € 1.500,00 in rekening gebracht bij de ontwikkelende partij.

Artikel 7 Drempelwaarde

Indien, en nadat gebleken is dat, een nieuw-, her- en/of verbouwontwikkeling een deel, niet groter dan 5% van de parkeereis dan wel 2 of minder parkeerplaatsen, niet kan realiseren conform de artikelen 3 en 4 en niet kan worden voldaan aan het bepaalde in artikel 6 onderdeel c, wordt de parkeersituatie van het bouwplan voldoende geacht.

Artikel 8 Afkoopsom

Lid 1

- a. Indien, en nadat gebleken is dat, het bouwplan niet voldoet aan het gestelde in artikel 3, 4, 6 en 7, bestaat, onder de voorwaarden zoals benoemd in lid 2 van dit artikel, de mogelijkheid de parkeereis af te kopen.
- b. De gemeente Ede verplicht zich de geïnde afkoopsom aan te wenden om binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom, de parkeerdruk veroorzaakt door het bouwplan, aan te pakken. De gemeente geeft aan op welke wijze zij aan deze verplichting zal voldoen en op welke termijn.
- c. De hoogte van de afkoopsom is in overeenstemming met de kostprijs van de te nemen maatregel(en).
- d. De hoogte van het door de gemeente te innen bedrag is het aantal niet te realiseren parkeerplaatsen vermenigvuldigd met de afkoopsom behorend bij compenserende maatregel die de gemeente Ede mogelijk en nodig acht, conform lid 3 van dit artikel.

Lid 2

- a. De mogelijkheid tot afkopen van de parkeereis bestaat alleen indien aantoonbaar niet voldaan kan worden aan het gestelde in artikel 3, 4, 6 en 7, en;
- b. De gemeente Ede aantoonbaar maakt dat de afkoopsom aangewend kan worden of reeds is aangewend voor het aanpakken van de toename in de parkeerdruk als gevolg van het bouwplan.

Lid 3

De hoogte van de afkoopsom per niet te realiseren parkeerplaats bedraagt:

- a. € 25.000,00 in Ede Centrum, de gemeente verplicht zich binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom een gebouwde parkeervoorziening te realiseren dan wel aan te tonen dat reeds gebouwde parkeervoorzieningen de parkeerbalans voor het centrum, inclusief de nieuwe ontwikkeling in evenwicht houdt;
- b. € 12.000,00 buiten Ede Centrum daar waar de gemeente Ede zich verplicht binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom een bovengrondse gebouwde parkeervoorziening te realiseren;
- c. € 2.500,00 buiten Ede Centrum daar waar de gemeente Ede zich verplicht binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom maaiveld parkeerplaatsen te realiseren;
- d. € 1.000,00 buiten Ede Centrum daar waar de gemeente Ede zich verplicht binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom parkeerregulering in te stellen.

Indien de mogelijkheid ontstaat dat de gemeente een gebouwde parkeervoorziening kan realiseren anders dan beschreven in sub a en b, kan een afkoopsom worden vastgesteld van € 25.000,00 in geval van een ondergrondse garage of € 12.000,00 in geval van een bovengrondse garage.

Artikel 9 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen, indien en nadat is aangetoond dat niet voldaan kan worden aan het bepaalde in de voorgaande artikelen, ontheffing verlenen van het bepaalde in de voorgaande artikelen indien gemotiveerd sprake is van bijzondere maatschappelijke, culturele en/of economische belangen welke zwaarder wegen dan het voldoen aan het gestelde in artikel 3, 4, 5 en 6.

TOELICHTING

Algemeen

Deze nota bedoelt aansluiting te zoeken bij het rijksbeleid, zoals dat tot uitdrukking komt in:

- De nota Ruimte (17 mei 2005);
- De nota Mobiliteit (14 februari 2006).

Uit het rijksbeleid volgt dat mobiliteit beschouwd wordt als noodzakelijk voor economische en sociale groei. Daarbij houdt het rijk zich bezig met mobiliteitsvraagstukken die op landelijk niveau spelen en de provincie en gemeenten op regionaal en lokaal niveau.

Mobiliteit als noodzaak voor economische en sociale groei betekent op lokaal niveau dat naast het rijden van auto's ook het parkeren een zwaarwegende factor is. In deze nota is dan ook vastgelegd waaraan nieuw-, her- en verbouw ontwikkelingen moeten voldoen waar het gaat om parkeren en laden en lossen.

Het doel van deze nota is ontwikkelingen binnen de gemeente Ede mogelijk te maken en de bijbehorende parkeervraag op te lossen met een minimale overlast voor de openbare ruimte en andere gebruikers van de omgeving van de betreffende ontwikkeling.

In deze nota wordt met het begrip "maatgevend moment" bedoeld het moment waarop de parkeerdruk van een bepaalde functie het grootst is. In geval van een menging van functies geldt als maatgevend moment dat moment dat de parkeerdruk van de gecombineerde functies samen het grootst is. Deze maatgevende momenten zijn per functie vastgesteld door het CROW in publicatie 182 en opgenomen in de, bij deze nota behorende, lijst "Parkeernormen gemeente Ede".

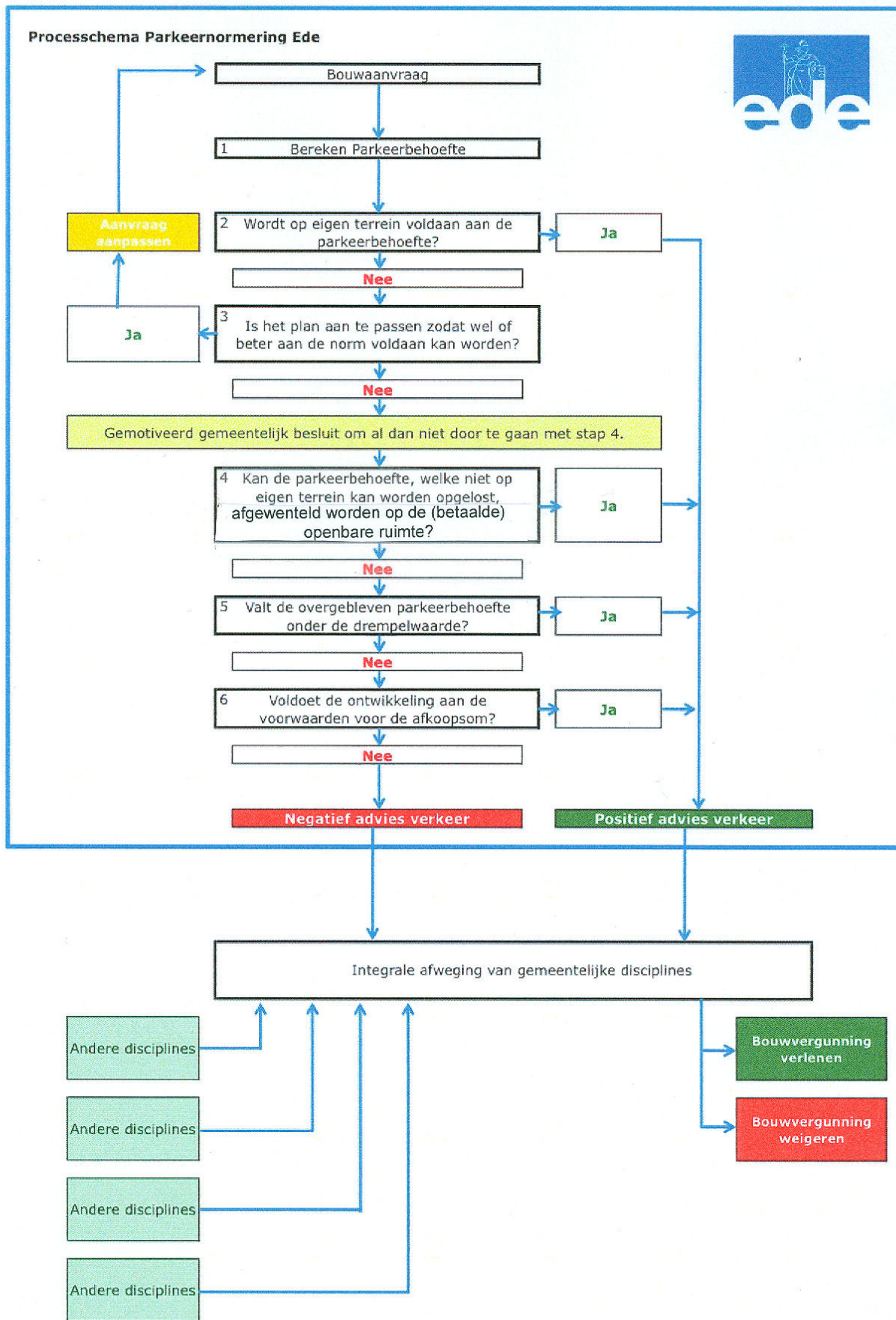
Artikel 1 Begripsbepaling

In dit artikel wordt een aantal gebruikte begrippen in de nota verduidelijkt.

Artikel 2 Toetsingsprotocol

In geval van nieuw- her- of verbouw wordt de toetsing op de parkeersituatie gedaan aan de hand van het onderstaande toetsingsprotocol 'processchema Parkeernormering Ede'.

De in stap 1 genoemde berekening parkeerbehoefte wordt gedaan op basis van de bij deze nota behorende parkeernormenlijst. In bijlage 1 is deze lijst met parkeernormen opgenomen. Deze lijst is gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW (uitgave 182) en onderzoek binnen de gemeente Ede naar de parkeerdruk.



afbeelding 1: processchema Parkeernormering Ede

Artikel 3 Parkeernorm

In dit artikel wordt aangegeven hoe de gemeente Ede de parkeereis bepaald zoals bedoeld in stap 1 van het Processchema parkeernormering (afbeelding 1).

Ad 1. In de bijlage van deze nota is de lijst "Parkeernormen Gemeente Ede" opgenomen. In deze lijst is de hoeveelheid parkeerplaatsen aangegeven voor verschillende functies en gebieden. Ook is aangegeven wat de aanwezigheidspercentages zijn voor de verschillende functies. Met behulp van deze aanwezigheidspercentages wordt het mogelijke dubbelgebruik berekend en tevens bepaald wat het maatgevende moment is voor het betreffende bouwplan.

Ad 2. In dit onderdeel wordt rekening gehouden met het huidige gebruik van een locatie. Daarbij wordt de gemiddelde parkeereis over het laatste jaar voor de ontwikkeling, met uitzondering van leegstand, bepaald op basis van de parkeernormen 2009, welke niet op eigen terrein zijn opgelost. Onder leegstand wordt verstaan: het niet definitief in gebruik zijn van een gebouw. Tijdelijke invullingen worden in dit verband dus ook verstaan onder leegstand.

Rekenvoorbeeld:

Huidige situatie, Havo/Vwo schoolgebouw met 20 lokalen en 3 pp op eigen terrein.

Bouwplan: kantoorgebouw van 2000 m² bvo en een parkeereis van 2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

De parkeereis die opgelegd wordt als volgt berekend:

parkeereis bouwplan: $2 \times 20 = 40$ parkeerplaatsen

parkeereis van de huidige functie: $0.5 \times 20 = 10$ parkeerplaatsen waarvan 7 in de openbare ruimte.

De parkeereis die aan het bouwplan wordt gesteld bedraagt: $40 - 7 = 33$ parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

In geval van Sloop en Nieuwbouw wordt deze verrekening niet toegepast. Met uitzondering van schoolgebouwen.

onderdeel 3. Omdat de parkeerbehoefte verschilt tussen de verschillende gebieden in Ede is in de kaartbeelden die bij deze nota behoren, aangegeven waar de grenzen liggen. Op basis van deze kaarten wordt bepaald welke parkeereis voor een bepaalde ontwikkeling geldig is.

onderdeel 4. In geval van nieuwbouw uitbreidingen is het mogelijk dat een gebied in de huidige situatie nog tot het buitengebied hoort maar na realisering van de bouwactiviteiten tot het gebouwde gebied zou moeten behoren. Burgemeester en Wethouders hebben de bevoegdheid de kaartbeelden op voorhand op deze situaties aan te passen.

Artikel 4 Maatvoering

Dit artikel geeft maatvoorschriften voor parkeervakken, omdat deze voorschriften niet kunnen worden gemist bij het afdwingen van een correcte naleving van artikel 1, 2 en 3. De verplichting in die artikelen om een bepaald aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (of onder eigen dak) aan te brengen zou immers gedeeltelijk kunnen worden ontdoken door alleen parkeervakken met afmetingen voor het kleinste type personenauto, respectievelijk het grootste type vrachtauto te maken. Een bijkomende reden voor het opnemen van maatvoorschriften voor parkeervakken is de wenselijkheid om de afwijkende maatvoering vast te leggen van parkeerplaatsen voor gehandicapten.

Artikel 5 Laden en Lossen

De onderhavige bepaling kan ertoe leiden dat een nieuw winkelcentrum wordt voorzien van een zgn. expeditiehof, respectievelijk een nieuw fabrieksgebouw van een laad- en losperron (met een op het fabrieksterrein gelegen, bijbehorende opstelstrook voor vrachtauto's).

Artikel 6 Parkeervraag in de openbare ruimte

Voordat gekeken wordt of er in de openbare ruimte mogelijkheden zijn om de parkeervraag van een ontwikkeling op te vangen, moet aan een aantal voorwaarden voldaan zijn.

Ad a: Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager om aan te tonen dat de parkeereis niet redelijkerwijs op eigen terrein kan worden opgelost.

Ad b: In de beoordeling van de parkeersituatie stelt de gemeente vast of het bouwplan op de betreffende locatie inderdaad niet de parkeereis op eigen terrein kan oplossen. Bovendien besluit de gemeente of de aanvraag moet worden afgewezen of verder gezocht kan worden naar de overige oplossingen uit het processchema Parkeernormering Ede (stap 4 en verder). Dit besluit zal van onderbouwning voorzien zijn.

Ad c: De mogelijkheid bestaat dat een bouwplan niet kan voldoen aan de parkeereis op eigen terrein maar dat in de directe omgeving voldoende openbare parkeerruimte aanwezig is. In dat geval hoeft het bouwplan niet afgewezen te worden. Aan deze eis wordt voldaan wanneer in de directe omgeving voldoende ongebruikte parkeerplaatsen aanwezig zijn tijdens het maatgevend moment van het bouwplan. Wanneer in de directe omgeving de parkeerdruk tijdens de gebruikstijden van het bouwplan, inclusief het gebruik door het bouwplan, niet boven de 85% uitkomt, wordt aan deze voorwaarde voldaan. Bij een parkeerdruk hoger dan 85% begint de parkeersituatie problematisch te worden, neemt de zoektijd naar een parkeerplaats fors toe en wordt niet aan deze voorwaarde voldaan. Onder de directe omgeving wordt het gebied verstaan dat redelijkerwijs in het invloedsgebied van het bouwplan valt. De begrenzing van de directe omgeving wordt bepaald door de gemeente.

Artikel 7 Drempelwaarde

Wanneer een bouwplan bijna geheel aan de parkeervraag kan voldoen, wil de gemeente het bouwplan niet frustreren op basis van een klein aantal parkeerplaatsen. Om die reden is een drempelwaarde van 5% van de parkeereis afgesproken. Wanneer een ontwikkeling 1 of 2 parkeerplaatsen niet kan realiseren wordt ook aan de drempel waarde voldaan ook wanneer de 1 of 2 parkeerplaatsen een hoger percentage vertegenwoordigen dan de genoemde 5%. Vanzelfsprekend wordt slechts in dat geval gebruik gemaakt van de drempelwaarde als aan de voorgaande artikelen is voldaan.

Artikel 8 Afkoopsom

Wanneer niet aan artikel 1 tot en met 7 voldaan wordt, is het, onder voorwaarden, mogelijk de parkeereis af te kopen. Met het geld dat de gemeente ontvangt, zorgt de gemeente voor alternatieve parkeerruimte binnen 10 jaar na ontvangst van de afkoopsom. De afkoopsom heeft een relatie met de maatregelen die de gemeente zal treffen. In het centrum van Ede zal de gemeente de parkeerbalans op orde houden door het realiseren van ondergrondse openbare parkeerruimte. De afkoopsom is dan ook relatief hoog. In het overige gebied waar een afkoopsom mogelijk is, zal de gemeente op maaiveld of bovengronds gebouwd parkeerruimte realiseren. De afkoopsom is dan ook lager.

In de gebieden buiten het centrum kan alleen dan worden afgekocht indien de gemeente mogelijkheden heeft om het parkeren binnen 10 jaar dusdanig te reguleren dat het bouwplan geen negatieve invloed heeft op de parkeerbalans.

De gemeente heeft niet altijd en overal mogelijkheden parkeerruimte te realiseren en in dat geval zou een afkoopsom geen bijdrage leveren aan het oplossen van de parkeerproblemen die door de ontwikkeling zouden worden veroorzaakt. In dat geval behoort het afkopen van de parkeereis dan ook niet tot de mogelijkheden.

Artikel 9 Ontheffing

Het kan voorkomen dat een bouwplan aan geen van de bovengenoemde artikelen kan voldoen maar er zwaarwegende argumenten zijn om het bouwplan toch te realiseren. Wanneer de maatschappelijke, culturele en/of economische belangen groter zijn dan de parkeerproblemen die door het bouwplan ontstaan, kan het college van Burgemeester en Wethouders gemotiveerd ontheffing verlenen van de parkeereis.