

Nieuwegein



Verkeer

Nota Parkeernormen 2011-2015

Raadsnummer

Datum 23 februari 2011

Auteur Christian Ratering

Versie 3

Inhoudsopgave

1	Nota Parkeernormen 2011-2015	3
	1. INLEIDING	3
	1.1 Aanleiding van de Nota Parkeernormen	3
	1.2 Doelstelling	3
	1.3 Uitgangspunten	4
2	Wat is een parkeernorm?	5
	2.1 Parkeernormentabel	5
	2.2 Definities Parkeernormentabel	10
	2.3 Privé parkeervoorzieningen bij grondgebonden woningen	12
	2.4 Aanwezigheidspercentages	12
3	Toepassing van de parkeernormen	13
	3.1 Uitzonderingen bij parkeerplaatsen op eigen terrein bij bedrijven	13
	3.2 Parkeerbehoefte oplossen binnen het plangebied	13
	3.3 Afwijken van de parkeernorm	13
	3.4 Mobiliteitstoets biedt mogelijkheden voor een lagere parkeernorm	14
	3.5 De aard van de te vestigen functie(s) (arbeidsintensiteit, mate van zakelijk autoverkeer, het aandeel lease-auto's, het aantal bezoekers).	14
	3.6 De mate waarin de functie mobiliteitsbeleid uitvoert (vervoermanagement)	14
	3.7 De uitstraling naar de omgeving (eventuele noodzaak voor vergunningenstelsel).	15
	3.8 De mate van uitwisselbaarheid van beschikbare parkeerplaatsen	15
	3.9 De beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen (bereikbaarheidsprofiel).	15
	3.10 Minimum parkeernormen bij vrijstelling	15
4	Implementatie	17
	4.1 Nota Parkeernormen 2011 – 2015	17
	4.2 Bestemmingsplan	17
	4.3 Bouwverordening	18
	4.4 Toekomstige ontwikkelingen	18

1 Nota Parkeernormen 2011-2015

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding van de Nota Parkeernormen

De Nota Parkeernormen maakt onderdeel uit van het verkeersbeleid voor de gemeente Nieuwegein. Tot op heden worden de parkeernormen toegepast die opgenomen zijn in de Nota Parkeren van 1999. Deze zijn gedateerd, niet meer van deze tijd, onvolledig of in enkele gevallen niet meer toepasbaar. Zo wordt bijvoorbeeld voor reguliere woningen met parkeren in de openbare ruimte (dus niet op eigen terrein) geen relatie gelegd tussen omvang van de woning en de parkeernorm. Een reguliere woning heeft in de Nota Parkeren 1999 een parkeernorm van 1,25 per woning voor heel Nieuwegein, wooneenheden (een tweekamer appartement met parkeren in de openbare ruimte) hebben hierin een parkeernorm van 1,10 per wooneenheid. Er zijn op basis van die Nota nauwelijks mogelijkheden om hiervan af te wijken, terwijl de praktijk hier wel vaak om vraagt. Wat betreft de parkeernorm voor woningen met parkeren op eigen terrein bestaat er maar één parkeernorm, namelijk die voor grondgebonden woningen met parkeren op eigen terrein (1,65 per woning waarvan 1,0 op eigen terrein en 0,65 in de openbare ruimte). Een parkeernorm voor appartementen met parkeren op eigen terrein is niet in de Nota Parkeren 1999 opgenomen, terwijl de huidige praktijk hier vaak om vraagt. Ook houdt de Parkeernota van 1999 onvoldoende rekening met de invloed van de locatie en de aanwezigheid van alternatieve vervoerwijzen op de parkeervraag. Functies in centra hebben een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Naarmate een locatie verder van het centrum gelegen is, neemt het aanbod en kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af en neemt de parkeerbehoefte toe. Alleen al deze voorbeelden van hiaten in het huidige beleid bieden aanleiding om de parkeernormen te actualiseren. De komende tijd wordt een aantal bestemmingsplannen geactualiseerd en zijn er diverse bouwplannen in ontwikkeling. Actuele parkeernormen die aansluiten bij de hedendaagse praktijk zijn hierbij een noodzakelijk instrument. Om parkeernormen te definiëren zonder alles in ieder bestemmingsplan te beschrijven, is deze Nota Parkeernormen gemaakt. In bestemmingsplannen kan naar deze Nota verwezen worden.

1.2 Doelstelling

Het doel van deze nota is het vaststellen van nieuwe parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in Nieuwegein om in de toekomst in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. In de Nota Parkeernormen 2011-2015 zijn de parkeernormen gedifferentieerd, wordt bij het bepalen van de norm veel meer rekening gehouden met locatiespecifieke eigenschappen en zijn er minimum parkeernormen

bij vrijstelling. Dit zijn lagere normen dan de standaard parkeernormen die toegepast kunnen worden wanneer uit een mobiliteitstoets blijkt dat die toelaatbaar zijn. Om te voorkomen dat een bouwvergunning om formele reden geweigerd zou moeten worden, kunnen Burgemeester en Wethouders dan vrijstelling verlenen. De verwachting is dan ook dat de Parkeernormen in deze nota veel meer rekening houden met de dagelijkse praktijk dan de verouderde parkeernormen in de Nota Parkeren uit 1999. In 2014 wordt geëvalueerd of die verwachting juist is.

De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort).

Daarnaast is de Nota Parkeernormen ook voor intern gebruik opgesteld. De Nota Parkeernormen 2011-2015 maakt onderdeel uit van de Nota Parkeren 1999 en strekt alleen ter vervanging van de hierin opgenomen parkeernormen. Het Parkeerbeleid in bredere zin is onderdeel van het Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan dat naar verwachting in 2012 ter vaststelling aan het gemeentebestuur zal worden voorgelegd. Hierbij zal bijvoorbeeld ook aandacht zijn voor het onderzoeken van de voor- en nadelen van het eventueel toepassen van een Parkeerfonds.

1.3 Uitgangspunten

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor functies gelden de volgende uitgangspunten:

- de parkeercapaciteit dient te voldoen aan de minimum parkeernorm (er geldt geen maximum), maar onder bepaalde voorwaarden kan hiervan worden afgeweken;
- de parkeercapaciteit wordt bij afwezigheid van een parkeernorm afgeleid van de kengetallen die in de CROW-publicatie 182 staan. Gemeente Nieuwegein rekent dan met sterk stedelijk. Op basis van de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen wordt vervolgens bepaald of met centrumgebied, schil/overloopgebied of overig gebied moet worden gerekend;
- de parkeercapaciteit dient voor bedrijven op eigen terrein te worden aangelegd, maar er zijn uitzonderingen mogelijk;
- de mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik worden niet uit het oog verloren. Ruimte is een schaars goed waar zo efficiënt mogelijk mee moet worden omgegaan. Daarom is het van belang om eerst het beschikbare parkeeraanbod optimaal te benutten, voordat overgegaan wordt tot het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen ("eerst benutten, dan bouwen").
- een bouwinitiatief (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerprobleem veroorzaken in de omgeving.
- het toepassen van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid van de stad.

2 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat gebruikt wordt bij het berekenen van de parkeerbehoefte bij een functie. Per functie is de parkeernorm bepaald en de parkeerbehoefte te berekenen. De parkeernorm is in beginsel bindend.

2.1 Parkeernormentabel

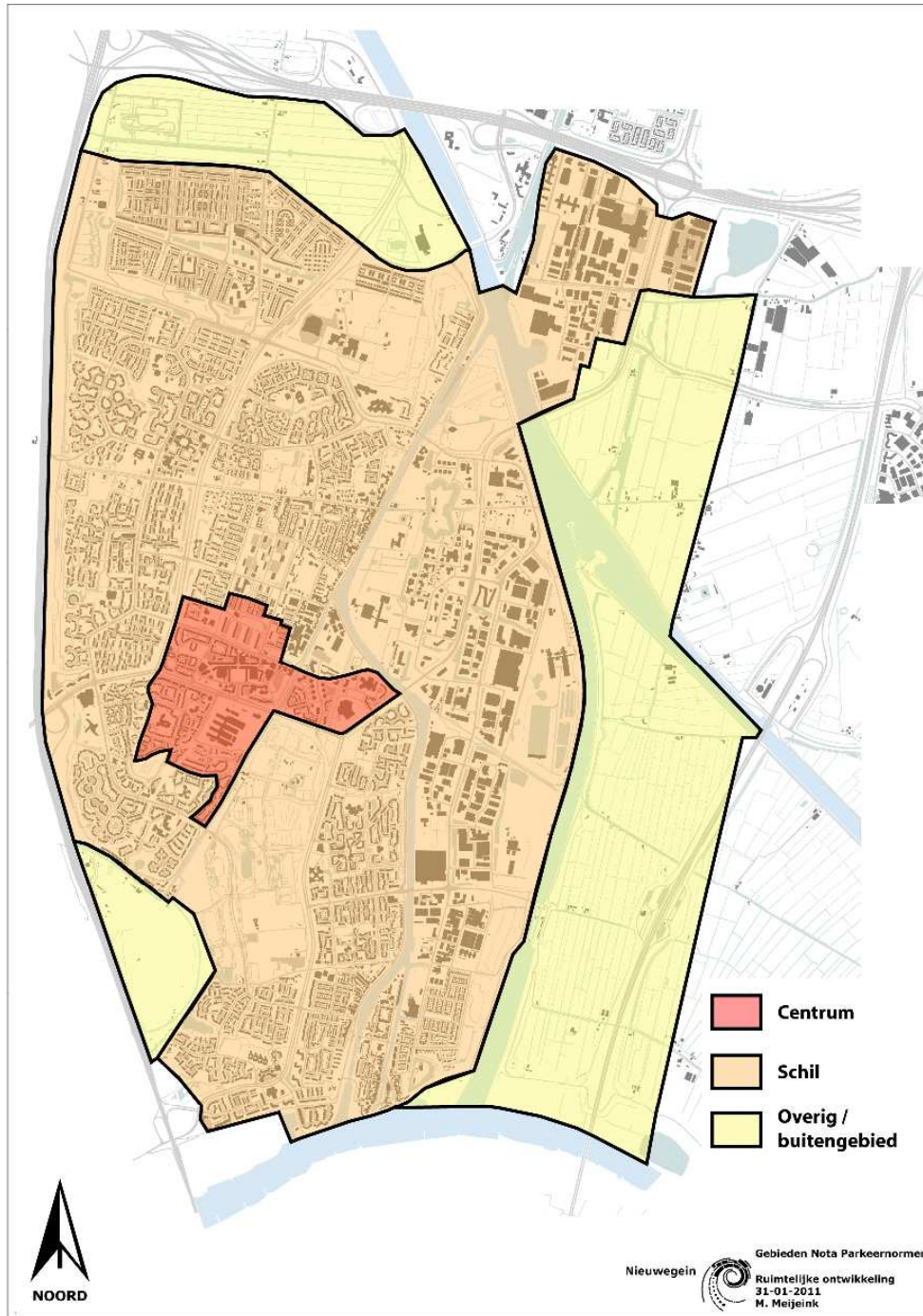
In de parkeernormentabel zijn de parkeernormen per functie opgenomen. In eerste instantie zijn ze gebaseerd op de parkeerkcijfers uit de CROW publicatie 182¹ waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie van gemeente Nieuwegein. De parkeernormen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers.

Aangezien de parkeervraag bepaald wordt door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van vervoerwijzen is onderscheid gemaakt in centrum, schil en overig/buitengebied. In de tabel staan ook de kolommen "Centrum vr.norm*", "Schil vr.norm*" en "Overig/Buitengebied vr.norm*". "Vr.norm" staat voor vrijstellingsnorm. De normen in deze kolommen zijn de minimum parkeernormen die van toepassing zijn wanneer een functie op basis van de Mobiliteitstoets (zie paragraaf 3.3) in aanmerking kan komen voor vrijstelling van de parkeernormen die in de kolommen Centrum, Schil, en Overig/Buitengebied staan.

De parkeernormen voor de gestapelde woningen en grondgebonden woningen zijn van toepassing per woning.

¹ CROW, Parkeerkcijfers-basis voor parkeernormering, publicatie 182, Ede, juni 2003.

Afbeelding 1. Geografische afbakening van Centrum, Schil en Overig/Buitengebied.



Parkeernormen tabel Gemeente Nieuwegein

Categorie	Functies	Parkeernormen per gebied						
		Centrum	Centrum vr.norm*	Schil	Schil vr.norm*	Overig	Overig vr.norm*	
Wonen ²	Grondgebonden woning	Grond gebonden woning groter dan 160m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,8	1,5	1,8	1,5	2,0	1,7
		Grond gebonden woning groter dan 160m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,7	1,4	1,7	1,4	2,0	1,65
		Grond gebonden woning tussen de 100m ² en 160m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,7	1,3	1,7	1,3	1,75	1,65
		Grond gebonden woning tussen de 100m ² en 160m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,35	1,2	1,35	1,2	1,7	1,65
		Grond gebonden woning kleiner dan 100m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,4	1,2	1,4	1,2	1,7	1,55
		Grond gebonden woning kleiner dan 100m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	1,25	1,0	1,5	1,25
	Gestapelde woning	Gestapelde woning groter dan 80m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,6	1,35	1,6	1,35	1,7	1,65
		Gestapelde woning groter dan 80m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	1,25	1,0	1,55	1,45
		Gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60m ² en 80m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,4	1,2	1,4	1,2	1,7	1,55
		Gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60m ² en 80m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	1,25	1,0	1,5	1,25
		Gestapelde woning met een oppervlakte tot 60m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,2	1,0	1,2	1,0	1,45	1,2
		Gestapelde woning met een oppervlakte tot 60m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,2	0,8	1,2	0,8	1,35	1,2
		Serviceflat/ bejaardenwoning/aanleunwoning	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6	0,6

² Bij woning met parkeren op eigen terrein geldt dat minimaal 1,0 parkeerplaats op eigen terrein moet worden aangelegd en de rest bij voorkeur openbaar toegankelijk is. Daarnaast gaat het bij woningen om parkeernorm per woning.

* minimumnorm bij vrijstelling onder bepaalde voorwaarden.

Categorie	Functies	Centrum	Centrum vr.norm*	Schil	Schil vr.norm*	Overig	Overig vr.norm*
Winkelen	Hoofdwinkelgebied per 100m ² BVO	4,5	4,0	-	-	-	-
	Wijk- en buurtcentra per 100m ² BVO	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5
	Weekmarkt per 100m ² BVO (indien geen parkeren achter de kraam dan + 1,0 per standhouder; 1 m' = 6m ²)	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5
Werken	Commerciële dienstverlening per 100m ² BVO	2,0	1,5	2,5	2,0	2,5	2,0
	Kantoor per 100m ² BVO	1,3	0,8	3,0	2,0	3,0	2,0
	Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven per 100m ² BVO ³	1,2	0,7	1,7	1,2	2,0	1,7
	Arbeidsextensieve / bezoekersintensieve bedrijven per 100m ² BVO ⁴	0,6	0,4	0,8	0,6	1,0	0,8
	Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven per 100m ² BVO ⁵	0,3	0,2	0,5	0,3	0,6	0,5
	Bedrijfsverzamelgebouw / atelier per 100m ² BVO	1,7	0,8	1,7	0,8	1,7	0,8
Horeca	Horeca: café, bar, cafeteria per 100m ² BVO	5,0	4,0	5,0	4,0	5,0	4,0
	Horeca: restaurant per 100m ² BVO	10,0	8,0	10,0	8,0	10,0	8,0
Cultureel	Bibliotheek/ Museum per 100m ² BVO	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5
	Bioscoop, Theater, Schouwburg per zitplaats	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2
	Cultureel centrum/wijkgebouw per 100m ² BVO	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0

³ Zie definities

⁴ Zie definities

⁵ Zie definities

Categorie	Funcities	Centrum	Centrum vr.norm*	Schil	Schil vr.norm*	Overig	Overig vr.norm*
Sport	Sporthal per 100m ² BVO	2,0	1,5	2,2	1,7	2,5	2,0
	Sportveld per ha. Netto terrein	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0
	Dansstudio, Sportschool per 100m ² BVO	3,0	2,0	3,0	2,0	4,0	3,0
	Squashbaan per baan	1,5	1,0	1,5	1,0	1,5	1,0
	Tennisbaan per baan	3,0	2,0	3,0	2,0	3,0	2,0
	Golfbaan per hole	-	-	-	-	8,0	6,0
	Bowlingbaan, biljartzaal per baan/tafel	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5
Recreatie	Evenementenhal/beursgebouw per 100m ² BVO	4,0	3,0	6,0	4,0	7,0	5,0
	Zwembad per 100m ² BVO	9,0	7,0	10,0	8,0	11,0	9,0
	Themapark/pretpark per ha netto terrain	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0
	Overdekte speeltuin/hal per 100m ² BVO	12,0	3,0	12,0	3,0	12,0	3,0
	Manege per box					0,5	0,3
Zorg	Ziekenhuis	1,9	1,5	1,9	1,9	1,9	1,9
	Verpleeg-/verzorgingstehuis	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5
	Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	2,0	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5
Onderwijs	Dagonderwijs HBO, WO per collegezaal	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
	Dagonderwijs MBO, ROC, HBO, WO per leslokaal	7,0	5,0	7,0	5,0	7,0	5,0
	Dagonderwijs VWO, HAVO, Vbo per leslokaal	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5
	Avondonderwijs per student	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5
	Basisonderwijs per leslokaal	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5
	Crèche, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal per arbeidsplaats	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8	0,6
Religie	Religiegebouw per zitplaats	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1

2.2 Definities Parkeernormentabel

Centrum, Schil en Overig gebied

Er bestaan bij parkeernormen drie geografische gradaties: centrum, schil en overig. Dit onderscheid is gemaakt omdat functies in het centrum en de directe omgeving daarvan beter bereikbaar zijn per fiets en per Openbaar Vervoer.

Centrum

Centrum is het gebied waar parkeerregulering geldt in de zin van betaald parkeren. Dit zijn de binnenstad, Merwestein, het parkeerreguleringsgebied in Doorslag, het parkeerreguleringsgebied in Wijkersloot. Het gaat hier om gebieden die in aanmerking komen voor stedelijke intensivering en transformatie. Uitbreiding van bestaande reguleringsgebieden met aangrenzende straten houdt in dat die straten onder deze geografische gradatie vallen.

Schil

De schil bevat het bestaande bebouwde gebied daarom heen. Hieronder vallen de bebouwde niet parkeerreguleringsgebieden van Doorslag en Wijkersloot, en de bebouwde gebieden van Batau Noord, Batau Zuid, Galecop, Blokhoeve, Jutphaas, Zuilenstein, Fokkesteeg, Vreeswijk, Zandveld, Hoog Zandveld, Lekboulevard, Liesbosch, Plettenburg, De Wiers, en De Wiers zuid. Het gaat hier om gebieden die in aanmerking komen voor stedelijke intensivering en transformatie.

Overig gebied

Wat niet tot schil of centrum wordt gerekend, is overig gebied. Dit zijn gebieden die buiten bestaand bebouwd gebied liggen en eventueel in aanmerking kunnen komen voor stedelijke uitbreiding. Dit zijn de niet bestaande bebouwde gebieden van De Liesbosch, Laagraven, Het Klooster, Hogelanden, Galecopperzoom (het deel van Galecop dat begrenst wordt door de Galecopper Wetering, de A12, de A2 en de A.C. Verhoefweg) en het gebied ten noorden van de Taludweg dat begrenst wordt door de A.C. Verhoefweg en het Amsterdam Rijnkanaal. Het gaat hier niet om gebieden die in aanmerking komen voor stedelijke intensivering en transformatie.

Gestapelde woning

Een uit één of meer bouwlagen bestaande woning die deel uitmaakt van een gebouw waarin meer woningen zodanig zijn ondergebracht dat deze elk met een zelfstandige toegang, boven en/of naast elkaar zijn gesitueerd. In de regel is dit een appartement.

Grondgebonden woning

Een woning die rechtstreeks toegankelijk is op het straatniveau en waarvan één van de bouwlagen aansluit op het maaiveld. Dit kan zijn een rijtjeswoning, vrijstaande woning of twee onder een kap 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 die specifiek bestemd is voor 55-plussers met zorgindicatie.

Zelfstandige woning voor ouderen

Een zelfstandige woning voor ouderen, waarbij geen relatie (fysiek of organisatorisch) bestaat met een zorginstelling, wordt als normale woning aangemerkt.

75-plussers

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 als de functie Serviceflat/aanleunwoning.

Serviceflat

Een zelfstandige woonruimte waarbij in de huurovereenkomst minimaal de volgende aspecten zijn begrepen: een nood oproepinstallatie in de woning, maaltijden die door de

verhuurder verstrekt worden, levering van eenvoudige medische of paramedische zorg door de verhuurder (indien nodig), gebruik van recreatieruimten en logeerkamers.

Aanleunwoning

Woningen voor oudere mensen die gebouwd zijn tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Mensen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben kunnen in aanmerking komen voor deze woningen.

Commerciële dienstverlening

De commerciële of zakelijke dienstverlening is een breed begrip. Het betreft vaak commerciële dienstverlening aan bedrijven, zoals banken, accountancy, notarissen, advocaten, makelaars. Maar ook verhuurbedrijven, uitzendbureaus, beveiligings- en schoonmaakbedrijven. Kenmerk is de kantoorachtige omgeving waarin gewerkt wordt.

Kantoor

Bouwkundig object bedoeld om mensen of organisaties in te huisvesten, specifiek afgestemd op zakelijke bezigheden of ambtelijke diensten.

Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven

Bedrijven waar veel mensen in dienst zijn en waar weinig bezoekers komen, zoals industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf (naar voorbeeld van parkeerrichtlijnen in de ASVV/CROW publicatie 182).

Arbeidsextensieve / bezoekersintensieve bedrijven

Showroom: ruimte waar te verkopen artikelen worden tentoongesteld (naar voorbeeld van parkeerrichtlijnen in de ASVV/CROW publicatie 182)..

Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven

Bedrijven waar weinig mensen in dienst of in de detachering werken en waar weinig bezoekers komen, zoals loods, opslag, groothandel, transportbedrijf (naar voorbeeld van parkeerrichtlijnen in de ASVV/CROW publicatie 182).

2.3 Privé parkeervoorzieningen bij grondgebonden woningen

Het beleid met betrekking tot privé voorzieningen bij woningen blijft gehandhaafd. Privé parkeerplaatsen bij de woning worden in vergelijking met de openbare parkeerplaatsen minder goed benut. Deze zijn over het algemeen niet uitwisselbaar met andere gebruikers. Garages krijgen in een aantal gevallen een andere functie dan het parkeren van de auto. Het wordt bijvoorbeeld een berging, woon- of hobbyruimte. In buurten waar parkeren op eigen terrein voor komt, wordt dan ook een hogere parkeernorm toegepast. Een garage op eigen terrein telt niet mee als parkeerplaats in de parkeernorm. Een parkeerplaats op eigen terrein als een oprit, een beschikbare ruimte vóór een garagedeur of carport telt als 1,0 parkeerplaats in de parkeernorm mits de parkeerplaats minimaal 5,50 meter diep is. Ook als er ruimte is om twee voertuigen op eigen terrein te parkeren, wordt de volgens de norm berekende parkeerbehoefte met slechts één parkeerplaats naar beneden bijgesteld.

2.4 Aanwezigheidspercentages

Bij het maken van herinrichting-, nieuwbouw- en (her)ontwikkelingsplannen is ook de onderlinge uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen aan de orde. Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners of hun bezoekers, door werknemers, of door bezoekers van kantoren, bedrijven, winkels, en andere commerciële voorzieningen kunnen worden gebruikt. Naarmate het aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein toeneemt, neemt de mate van uitwisselbaarheid toe.

De parkeervraag per dagdeel wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening. Voor de aanwezigheidspercentages wordt gebruik gemaakt van de landelijke richtlijnen (Parkeerkencijfers, Basis voor parkeernormering, publicatie 182, CROW, 2003).

3 Toepassing van de parkeernormen

3.1 Uitzonderingen bij parkeerplaatsen op eigen terrein bij bedrijven

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

1. Door de locatie van de (nieuw)bouw zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet wenselijk.
 2. Het is fysiek niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, terwijl de openbare ruimte toelaat om de parkeerbehoefte hier op te lossen.
- In deze gevallen dient een oplossing te worden gezocht in het plangebied van het project. Uitgangspunt is dat er geen verslechtering of onacceptabele situatie in het openbaar gebied ontstaat.

3.2 Parkeerbehoefte oplossen binnen het plangebied

Bij alle functies, met uitzondering van bedrijven die parkeren op eigen terrein kunnen oplossen, geldt dat de parkeerbehoefte binnen het plangebied dient te worden opgelost. Aan de hand van een parkeerbalans kan dan de totale parkeerbehoefte in een plangebied in beeld worden gebracht. Deze benadering bevordert gedeeld ruimtegebruik en het optimaal gebruik maken van de schaarse ruimte.

De verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling/ van het project zijn bepalend voor de afbakening van de grenzen van het plangebied. Hier vallen ook verkeerseffecten op ontsluitingswegen onder.

3.3 Afwijken van de parkeernorm

In een aantal gevallen kan enigszins worden afgeweken van de parkeernorm.

Het vertrekpunt is de parkeernorm: de parkeercapaciteit dient te voldoen aan de parkeernorm en de parkeercapaciteit bij bedrijven dient op eigen terrein te worden aangelegd. Daarna komen pas mogelijkheden aan de orde die onder bepaalde voorwaarden al dan niet tot vrijstelling van de parkeernormen kunnen leiden.

Het optimaal benutten van de op een locatie beschikbare alternatieven, nu en op de langere termijn, heeft de voorkeur boven het voeren van een meer algemeen toepasbaar locatiebeleid. Uitgangspunt is een zo zakelijk mogelijke afstemming te realiseren tussen mobiliteitsvraag en mobiliteitsaanbod. Per situatie kan bepaald worden of op basis van in deze Nota Parkeernormen vastgestelde criteria er mogelijkheden zijn om de toe te passen parkeernorm te verlagen. Het doel hiervan is het bereiken van maatwerk binnen bepaalde grenzen waarbij rekening wordt

gehouden met lokale omstandigheden en om recht te doen aan specifieke omstandigheden en eigenheden van bedrijven.

3.4 Mobiliteitstoets biedt mogelijkheden voor een lagere parkeernorm

Op basis van een mobiliteitstoets is het mogelijk om in aanmerking te komen voor parkeernormen die in de kolommen Centrum*, Schil* en Overig* van de parkeernormentabel staan.

De mobiliteitstoets bestaat uit de volgende onderdelen:

1. De aard van de te vestigen functie(s) (arbeidsintensiteit, mate van zakelijk autoverkeer, het aandeel lease-auto's, het aantal bezoekers).
2. De mate waarin de functie mobiliteitsbeleid uitvoert (vervoermanagement).
3. De uitstraling naar de omgeving (eventuele noodzaak voor vergunningenstelsel).
4. De mate van uitwisselbaarheid van beschikbare parkeerplaatsen.
5. De beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen (bereikbaarheidsprofiel).

Voorbeelden van gebieden die hiervoor in aanmerkingen kunnen komen zijn historische en wijkcentra.

3.5 De aard van de te vestigen functie(s) (arbeidsintensiteit, mate van zakelijk autoverkeer, het aandeel lease-auto's, het aantal bezoekers).

Specifieke eigenschappen van een functie zijn medebepalend voor de parkeersituatie. Wanneer twee identieke bedrijven op twee vergelijkbare locaties qua stedelijkheidsgraad en locatie binnen een gemeente zijn gevestigd, zijn de parkeerkencijfers voor beide bedrijven gelijk. Echter, specifieke kenmerken van bedrijven kunnen er toe leiden dat de werkelijke parkeervraag afwijkt van de theoretische parkeervraag.

Er zijn bedrijven die een relatief hoge parkeerbehoefte hebben, bijvoorbeeld een bedrijf dat exclusieve producten verkoopt, een grote verzorgingsgebied of een hoge mate van kwaliteit van dienstverlening heeft en daardoor meer bezoekers aantrekt dan zijn concurrenten of een kantoorgebouw met veel (externe) bezoekers door opleidingen, vergader en/of congresfunctie creëert een behoefte aan relatief veel parkeerplaatsen. Echter, er zijn ook functies die door specifieke kenmerken een veel lagere parkeerbehoefte hebben en daardoor in aanmerking zouden kunnen komen voor de relatief lagere parkeernorm die in de parkeernormentabel vermeld staat.

3.6 De mate waarin de functie mobiliteitsbeleid uitvoert (vervoermanagement)

Ook het structureel toepassen van vervoersmanagement als specifiek kenmerk van een functie kan er aan bijdragen dat de werkelijke parkeerbehoefte afwijkt van de

theoretische parkeervraag en daardoor in aanmerking kunnen komen voor de relatief lagere parkeernormen die in de parkeernormentabel vermeld staan.

3.7 De uitstraling naar de omgeving (eventuele noodzaak voor vergunningenstelsel).

Het maken van de afweging welk belang (economisch, milieu, leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, groen, water) waar prevaleert kan bepalend zijn voor het bepalen van de parkeernorm voor een functie. Dit kan per gebied, locatie, functie en/of project verschillen. Een functie die aantoonbaar bijdraagt aan het bereiken van het belang dat in het gebied waar de functie zou moeten komen beoogd wordt, kan in aanmerking komen voor de relatief lagere parkeernormen die in de parkeernormentabel vermeld staan.

3.8 De mate van uitwisselbaarheid van beschikbare parkeerplaatsen

Op veel bedrijventerreinen beschikt ieder bedrijf over zijn eigen parkeervoorziening. Door verschillende oorzaken (verschillende piektijden, bedrijfsmutaties, toenemend aantal werknemers, toename autogebruik) leidt dit in veel bedrijvenlocaties tot parkeerproblemen, waarbij het ene bedrijf een tekort heeft aan parkeervoorzieningen, terwijl het andere bedrijf voldoende reservecapaciteit beschikbaar heeft die onbereikbaar is doordat ze gereserveerd is voor de eigen medewerkers. Functies waar de uitwisseling van parkeerplaatsen door het nemen van aantoonbare maatregelen wordt bevorderd, kunnen in aanmerking komen voor de relatief lagere parkeernormen die in de parkeernormentabel vermeld staan.

3.9 De beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen (bereikbaarheidsprofiel).

Bepalende factoren voor de parkeerbehoefte zijn ook de aanwezigheid van een openbaar vervoer halte op relatief korte afstand van de functie en de bereikbaarheid per fiets.

Nieuwegein beschikt over een sneltram en buslijnen en daardoor ook over tram- en bushaltes verspreid over de stad. De nabijheid van een tram- of bushalte bij een functie (minimaal 400 meter) in niet centrumgebieden kan een reden zijn om in aanmerking te komen voor relatief lagere parkeernormen die in de parkeertabel staan.

3.10 Minimum parkeernormen bij vrijstelling

Een bouwplan moet worden aangepast of een bouwvergunning kan niet worden verleend als er geen of onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden aangelegd. Soms is het misschien niet mogelijk of wellicht zelfs niet wenselijk om de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Ook kan een bouwproject van zodanig belang zijn dat het wel of niet doorgaan van het project niet afhankelijk moet worden van het parkeren op eigen terrein. Om te voorkomen dat de bouwvergunning om formele reden geweigerd zou moeten worden, kunnen Burgemeester en Wethouders dan vrijstelling verlenen.

Uit jurisprudentie blijkt dat vrijstelling van de parkeernorm niet zomaar kan worden gegeven. Een beslissing omtrent de vrijstelling moet zijn onderbouwd met een onderzoek naar:

- de te verwachten parkeerdruk (aantallen en aard bezoekers, piektijden, soorten middelen van vervoer, verkeersveiligheid);
- de aanwezige parkeermogelijkheden, ook in een wijdere omgeving dan de straat waaraan het bouwperceel ligt.

Alleen na toetsbare motivatie en na gemeentelijke toestemming kan van de parkeernormering worden afgeweken en kan een functie in aanmerking komen voor de relatief lagere parkeernormen die in de parkeernormentabel vermeld staan. De bewijslast c.q. het opstellen van een mobiliteitsprofiel en ook de kosten hiervoor liggen bij de initiatiefnemer. De mobiliteitstoets vindt plaats op basis van een door de initiatiefnemer opgesteld mobiliteitsprofiel waarin inzicht wordt gegeven 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.

Een op basis van de mobiliteitstoets verkregen vrijstelling is niet overdraagbaar. Wanneer een functie verhuist en er een vergelijkbare functie of andere functie voor in de plaats komt, dient hiervoor opnieuw een mobiliteitstoets te worden toegepast om te bepalen of de nieuwe functie in aanmerking kan komen voor parkeernormen met vrijstelling.

4 Implementatie

Er zijn drie juridische instrumenten beschikbaar om parkeernormen dwingend op te kunnen leggen:

- 1) Nota Parkeernormen 2011-2015
- 2) Bestemmingsplan
- 3) Bouwverordening

4.1 Nota Parkeernormen 2011 – 2015

De gemeenteraad kan op grond van een hem toekomende bevoegdheid of voor zover dit bij wettelijk voorschrift is bepaald, beleidsregels vaststellen (artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht). Zodra beleidsregels zijn vastgesteld heeft voor de motivering van een besluit slechts daarnaar worden verwezen. De raad of het college van burgemeester en wethouders handelt volgens de beleidsregel, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen heeft die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.

De Nota Parkeernormen 2011-2015 is, zoals in de inleiding al is beschreven, bedoeld voor het vaststellen van parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in Nieuwegein om in de toekomst in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

4.2 Bestemmingsplan

De raad stelt op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) voor het gehele grondgebied van de gemeente bestemmingsplannen vast. Voor een goede ruimtelijke ordening wijst de raad de bestemming van de in het plan begrepen gronden aan en geeft met het oog daarop regels. Deze zien in ieder geval toe op het gebruik van die gronden. De raad kan dan ook met het oog op een goede ruimtelijke ordening in nog vast te stellen bestemmingsplannen de in deze nota opgenomen parkeernormen vastleggen. Een verwijzing naar deze nota is daarvoor voldoende.

De in deze nota opgenomen beleidsregels gelden vanaf het moment dat deze nota is bekendgemaakt. Daarop zijn twee uitzonderingen. Indien er al in een geldend bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, zijn die parkeernormen uit dat bestemmingsplan onverkort van toepassing. Echter, in dat geval kan een projectbesluit uitkomst bieden. Bij een projectbesluit kunnen wel de nieuwe parkeernormen toegepast worden.

Daarnaast gelden de normen uit deze nota niet voor bestemmingsplannen, waarvan de voorbereiding al zo ver is gevorderd dat redelijkerwijs toetsing aan de normen van deze nota niet meer te rechtvaardigen valt.

4.3 Bouwverordening

Volgens artikel 2.5.30 van de Bouwverordening moet, indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, voor het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer. De parkeernormen in deze nota zijn een nadere uitwerking van deze bepaling. Bouwplannen en projecten worden hieraan getoetst. Ook hier geldt dat de in deze nota opgenomen normen gelden vanaf het moment dat de nota is bekendgemaakt. Voor reeds ver in procedure gevorderde bouwplannen gelden de normen niet, tenzij dit redelijkerwijs nog te rechtvaardigen valt.

4.4 Toekomstige ontwikkelingen

De Wro voorziet in eenvoudigere regels. Bij de Invoeringswet Wro is daarom onder meer bepaald dat artikel 8 van de Woningwet, die regels geeft, waaraan in elk geval de bouwverordening dient te voldoen, komt te vervallen. Dat betekent dat de bouwverordening op termijn geen stedenbouwkundige regels – en dus ook geen parkeernormen – meer mag bevatten. Bij de invoering bleek echter dat er een hiaat ontstond voor die gebieden, waarvoor nog geen bestemmingsplan was vastgesteld. Daarvoor hebben gemeenten nog tot 1 juli 2013 de tijd. Het ministerie bereidt op dit moment daarvoor een reparatiewet voor om te voorzien in een adequaat overgangsrecht voor die gebieden. Zodra die reparatiewet van kracht wordt, kunnen parkeernormen op dat moment dan alleen juridisch van kracht zijn via een bestemmingsplan. Wanneer dat plaatsvindt is nog niet helemaal duidelijk. Tot die tijd zijn de parkeernormen van deze nota nog gebaseerd op twee instrumenten: het bestemmingsplan en de bouwverordening.