

Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren



Inhoudsopgave

Inleiding	4
Juridische kaders en reikwijdte nota	5
Artikel 1. De parkeernorm	6
Artikel 2. Berekening parkeerbehoefte	7
Artikel 3. Bepaling parkeeraanbod	8
Artikel 4. Locatie van het parkeren	9
Artikel 5. Afwijkingsmogelijkheid	11
Artikel 6. Documenten	12
Bijlage	13
Tabel 1: Parkeerkencijfers	14
Tabel 2: Aanwezigheidspercentages	19
Tabel 3: Acceptabele loopafstanden	20
Stappenschema toetsing	21
Raadsvoorstel 31 januari 2018	22
Raadsbesluit 31 januari 2018	25

Inleiding

Bijna iedere functie trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en genereert daarmee ook een bepaalde parkeerbehoefte. Het hebben van voldoende parkeergelegenheid is niet alleen een verantwoordelijkheid van de gemeente. Van particulieren en bedrijven wordt verwacht dat zij zelf in voldoende parkeervoorzieningen voorzien en daar ook in investeren. Parkeren maakt integraal onderdeel uit van een ontwikkeling en uitgangspunt is dan ook dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd. Met het begrip “eigen terrein” wordt het gehele grond- of plangebied bedoeld waarvoor de ontwikkeling van toepassing is.

Om de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te waarborgen moet de vraag naar en het aanbod van autoparkeerplaatsen in elke situatie in balans zijn. Met andere woorden, er moet in voldoende mate worden of zijn voorzien in parkeerruimte. Met deze beleidsregels leggen we vast wanneer in voldoende mate in parkeerruimte wordt voorzien. Daartoe geven we aan hoe we de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen berekenen. Daarbij beschrijven we hoe in de parkeerbehoefte moet worden voorzien.

Het resultaat is een eenduidig toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is het een eenduidig toetsingskader voor het voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Met de beleidsregels willen we er voor zorgen dat er bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een goed evenwicht is tussen bereikbaarheid en leefbaarheid enerzijds en ruimte voor economische ontwikkeling anderzijds.

Deze beleidsregels zijn niet bedoeld voor bestaande situaties en biedt geen oplossing voor bestaande parkeerproblemen.

Leeswijzer

Hierna wordt ingegaan op de juridische kaders en de reikwijdte van de nota. Vervolgens gaan de artikelen 1 tot en met 4 nader in op de parkeernorm, de berekening van de parkeerbehoefte, bepaling parkeeraanbod en locatie van parkeren. In artikel 5 is een mogelijkheid opgenomen om van het bepaalde in de artikelen 1 tot en met 4 af te wijken. In artikel 6 is aangegeven welke stukken relevant zijn om in te dienen in het kader van de parkeerpeertoets.

Juridische kaders en reikwijdte nota

Deze beleidsregels zijn gebaseerd op artikel 4:81, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht.

Deze beleidsregels hebben betrekking op de bevoegdheid van:

- Het college van burgemeester en wethouders om te besluiten over een aanvraag om een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, lid 1 onder a van de Wabo;
- Het college van burgemeester en wethouders om te besluiten over een aanvraag om een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, lid 1 onder c van de Wabo;
- Het college van burgemeester en wethouders om te besluiten over het wijzigen of uitwerken van een bestemmingsplan als de bevoegdheid daartoe in een bestemmingsplan is opgenomen op grond van artikel 3.6 van de Wro;
- De gemeenteraad om op grond van artikel 3.1 van de Wro te besluiten over het vaststellen van een bestemmingsplan.

Om te bepalen of de ontwikkeling voor wat parkeren betreft doorgang kan vinden, toetsen we de aanvraag aan de parkeernorm in het bestemmingsplan of, als deze ontbreekt, aan de parkeereis in de bouwverordening. De bouwverordening is een vangnet voor het geval er geen parkeernorm in het bestemmingsplan is opgenomen. Op dit moment zijn ook al nieuwe bestemmingsplannen vastgesteld waarin de koppeling met deze beleidsregels ontbreekt. Op die bestemmingsplannen zijn deze beleidsregels daarom niet van toepassing.

In het parkeerartikel van de bouwverordening van De Fryske Marren is opgenomen dat in voldoende mate in parkeerruimte voor het stallen van auto's moet worden voorzien. De bouwverordening blijft voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018 als vangnetbepaling van kracht. Voor nieuwe bestemmingsplannen (vanaf 29 november 2014) geldt dat het bestemmingsplan zelf een parkeernorm moet bevatten. Voor nieuwe plannen kan de Bouwverordening dus niet meer als vangnetbepaling fungeren. In het handboek bestemmingsplannen De Fryske Marren is een bepaling opgenomen die vergelijkbaar is met de parkeerbepaling in de Bouwverordening: er moet in voldoende mate in parkeergelegenheid worden voorzien. De begrippen "in voldoende mate" of "voldoende parkeergelegenheid" vullen we in met deze beleidsregels.

Ter beantwoording van de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening moet onder andere worden bekeken of met het oog op het initiatief kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. We gebruiken deze beleidsregels dan ook om die vraag te beantwoorden.

Overgangsregeling

Deze beleidsregels zijn van toepassing op schriftelijke verzoeken en aanvragen die zijn ingediend na de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregels, met uitzondering van verzoeken en aanvragen op basis van bestemmingsplannen waarop deze beleidsregels niet van toepassing zijn.

Artikel 1. De parkeernorm

1. Om te bepalen wat de parkeerbehoefte is voor een bepaalde functie moeten de parkeernormen zoals opgenomen in tabel 1 van de Bijlage in acht worden genomen.
2. Komt een functie niet voor in tabel 1 van de Bijlage, dan wordt gemotiveerd een functie uit de tabel 1 van de Bijlage toegepast die voor wat betreft parkeren naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is.
3. Komt een functie niet voor in tabel 1 van de Bijlage, en kan niet worden gemotiveerd dat een functie uit de tabel 1 van de Bijlage kan worden toegepast die voor wat betreft parkeren naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is, dan dient de hoogte van de parkeernorm te worden gemotiveerd.

Artikel 2. Berekening parkeerbehoefte

1. De parkeerbehoefte wordt berekend door de parkeernorm zoals bedoeld in artikel 1, te vermenigvuldigen met het totaal aantal eenheden of totale oppervlakte van de ontwikkeling. De rekeneenheid per functie is opgenomen in tabel 1 van de Bijlage.
2. De benodigde ruimte voor inparkeren wordt niet meegerekend in het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak waarvoor de parkeerbehoefte wordt berekend.
3. De totale parkeerbehoefte wordt altijd naar boven afgerond naar een heel aantal parkeerplaatsen, nadat het bepaalde in lid 4 tot en met 7 is verrekend.
4. Bestaande parkeertekorten uit het verleden hoeven niet te worden opgelost.
5. Op basis van de parkeernormen als bedoeld in artikel 1, wordt de parkeerbehoefte van de oude/huidige situatie in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Bij een leegstandsperiode van meer dan 5 jaar is de oude/huidige parkeerbehoefte gelijk aan '0'.
6.
 - a. Het aantal bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, moeten worden gecompenseerd.
 - b. Indien parkeerplaatsen op eigen terrein verloren gaan, geldt hiervoor een maximaal aantal te compenseren parkeerplaatsen dat gelijk is aan de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.
 - c. Wanneer op eigen terrein meer parkeerplaatsen verloren gaan dan de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie, hoeft het deel boven de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie niet gecompenseerd te worden.
7. Als in een ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan eventueel sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het drukste moment kan per functie namelijk verschillen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte mag een parkeerbalans worden opgesteld. De aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 2 van de Bijlage moeten hierbij worden toegepast. De parkeerbalans kan alleen worden toegepast wanneer verschillende functies binnen de ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid.

Artikel 3. Bepaling parkeeraanbod

1. Gehandicaptenparkeerplaatsen worden op zo kort mogelijke loopafstand van de hoofdingang aangelegd.
2. De parkeerplaatsen en eventuele toegangsweg moeten voldoen aan de afmetingen, zoals opgenomen in CROW publicatie "ASVV 2012, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (publicatienummer 723). Een individuele parkeerplaats moet voldoen aan de volgende minimale afmetingen:
 - ten minste 2,50 m breed en 5,50 m lang (carport of oprit);
 - ten minste 2,80 m breed en 5,50 m lang (garagebox);
 - kleinere parkeerplaatsen worden niet als parkeerplaats beschouwd.Voor parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen gelden de maten zoals opgenomen in de meest recente NEN2443:2013.
3. Parkeerders moeten onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves inzichtelijk worden gemaakt.
4. Bezoekersparkeerplaatsen dienen tijdens de openingsuren van de functie voor de bezoekers feitelijk openbaar toegankelijk te zijn en te blijven.
5. Indien een ontwikkeling gefaseerd wordt uitgevoerd, wordt vóór in gebruik name minimaal de parkeerbehoefte van de betreffende fase gerealiseerd.
6. Indien het plan voorziet in parkeerplaatsen bij woningen op eigen terrein wordt, tenzij in het bestemmingsplan anders is bepaald, gerekend met de volgende rekenwaarde

parkeervoorziening	theoretisch	berekenings-aantal	opmerkingen
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5	Oprit min. 10,0 meter diep
dubbele (brede) oprit zonder garage(box)	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,25	
garage(box) (niet bij woning)	1	0,5	
garage(box) met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
garage(box) met lange oprit	3	1,5	Oprit min. 10,0 meter diep
garage(box) met dubbele (brede) oprit	3	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed

Artikel 4. Locatie van het parkeren

1. Parkeren maakt integraal onderdeel uit van een ontwikkeling en dient op eigen terrein te worden ingepast. Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:
 - de parkeerplaats in eigendom is bij de initiatiefnemer of;
 - de parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven aan de initiatiefnemer of;
 - in de omgevingsvergunning, bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of;
 - in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de initiatiefnemer.
2. Indien is aangetoond dat niet aan het bepaalde zoals bedoeld in lid 1 kan worden voldaan, dient het parkeren opgevangen te worden met reeds aanwezige openbare parkeergelegenheid op redelijke loopafstand als bedoeld in tabel 3 van de Bijlage, van de hoofdingang van de ontwikkeling. De aanvrager moet met een parkeeronderzoek (niet ouder dan 2 jaar) aantonen dat na realisatie van de ontwikkeling nog voldoende openbare parkeerruimte aanwezig is. Er is sprake van voldoende openbare parkeerruimte indien de bezettingsgraad na realisatie van de ontwikkeling op het maatgevend moment niet boven de 85% komt. Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd door een verkeersadviesbureau. De onderzoek momenten worden in overleg met de gemeente bepaald. Zowel de resultaten van het onderzoek als een bijbehorend advies over eventueel voldoende openbare parkeerruimte in de omgeving, wordt door de aanvrager ter beoordeling aan het college voorgelegd. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en het bijbehorend advies zijn voor de aanvrager. De gemeente kan reden hebben geen openbare parkeerplaatsen aan te wenden ten behoeve van de ontwikkeling. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de gemeente andere ontwikkelingen in de omgeving voorziet. Wanneer dit laatste het geval is, zal de gemeente dit aangeven bij het overleg over de momenten waarop het onderzoek moet plaatsvinden.
3. Indien niet aan het bepaalde zoals bedoeld in lid 2 kan worden voldaan, dient het parkeren op een naburig (privaat) perceel te worden gerealiseerd op redelijke loopafstand, als bedoeld in tabel 3 van de Bijlage, van de hoofdingang van de ontwikkeling. Door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst moet worden aangetoond dat deze parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en blijven.
4. Indien niet aan het bepaalde zoals bedoeld in lid 3 kan worden voldaan, dient het parkeren in de openbare ruimte te worden aangelegd op redelijke loopafstand, als bedoeld in tabel 3 van de Bijlage, van de hoofdingang van de ontwikkeling. Voor de openbare parkeerplaatsen dient de aanvrager een inrichtingsvoorstel in, voorzien van maatvoering en op schaal getekend. De kosten voor het opstellen van een dergelijk ontwerp zijn voor de aanvrager. De realisatie van de parkeerplaatsen dient stedenbouwkundig en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn. Het college laat het werk uitvoeren en stelt voorwaarden ten aanzien van uitvoering en materiaalkeuze. Aanleg- en uitvoeringskosten zijn voor de aanvrager. Hiervoor wordt een schriftelijke overeenkomst gesloten.
5. Indien niet aan het bepaalde zoals bedoeld in lid 4 kan worden voldaan, dient het parkeren met een gelijkwaardig alternatief te worden gerealiseerd. Een dergelijke oplossing betreft maatwerk. Een voorbeeld zou kunnen zijn het op grotere afstand aanleggen van parkeergelegenheid in combinatie met een bus- of shuttle dienst. Ook het realiseren van een

(gebouwde) parkeervoorziening samen met andere ontwikkelaars in de omgeving behoort tot een mogelijk gelijkwaardig alternatief.

Artikel 5. Afwijkingsmogelijkheid

1. Indien is aangetoond dat de ontwikkeling niet kan voldoen aan een of meer van de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 1 tot en met 4 en de ontwikkeling geen significant, negatief effect heeft op de parkeerdruk in de omgeving, kan het college dan wel gemeenteraad afwijken van het bepaalde in dit beleid.
2. Indien het bepaalde in dit beleid door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, kan het college dan wel gemeenteraad hiervan afwijken.

Artikel 6. Documenten

1. Bij een aanvraag om omgevingsvergunning of het wijzigen van een bestemmingsplan voor een bouwactiviteit en/of een gebruikswijziging overlegt de initiatiefnemer de benodigde documenten. Te denken valt aan:
 - het (bouw)plan;
 - een berekening van de parkeerbehoefte voor auto, inclusief onderbouwing;
 - bij de parkeeroplossing wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (niet openbaar toegankelijk) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
 - het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto, inclusief maatvoering en openbaarheid;
 - de wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen voor auto zal worden voldaan door de initiatiefnemer;
 - benodigde onderzoeken en overeenkomsten/contracten (indien van toepassing);
 - mogelijke consequenties voor de gebruiker(s) van het (bouw)planEen van de mogelijke consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeerontheffing. Uitzondering hierop is de situatie dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

Bijlage

Tabel 1: Parkeerkencijfers

Wonen

functie	eenheid	bebouwde kom	buiten-gebied	incl. aandeel bezoek	toelichting
koop, vrijstaand	woning	2,3	2,4	0,3 per woning	
koop, twee-onder-een-kap	woning	2,2	2,3	0,3 per woning	
koop, tussen/hoek	woning	2	2	0,3 per woning	
koop, etage, goedkoop	woning	1,6	1,6	0,3 per woning	
koop, etage, midden	woning	1,9	1,9	0,3 per woning	
koop, etage, duur	woning	2,1	2,1	0,3 per woning	
huur, etage, midden/goedkoop	woning	1,4	1,4	0,3 per woning	
huur, etage, duur	woning	1,9	1,9	0,3 per woning	
huurhuis, sociale huur	woning	1,6	1,6	0,3 per woning	
huurhuis, vrije sector	woning	2	2	0,3 per woning	
kamerverhuur	kamer	0,7	nvt	0,2 per kamer	
kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	kamer	0,25	nvt	0,2 per kamer	
aanleunwoning, serviceflat	woning	1,2	1,2	0,3 per woning	

Werken

functie	eenheid	bebouwde kom	buiten-gebied	incl. aandeel bezoek	toelichting	1)
kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	2,55	2,55	5%		
kantoren met baliefunctie	100 m ² bvo	3,55	3,55	20%		*
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100 m ² bvo	2,35	2,35	5%		
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	100 m ² bvo	1,05	1,05	5%		
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,95	1,95	5%		

1) bij de functies met een * dient ten minste 1 op de 50 parkeerplaatsen te worden uitgevoerd als gehandicaptenparkeerplaats

Winkelen en boodschappen

functie	eenheid	bebouwde kom	buiten-gebied	incl. aandeel bezoek	toelichting	1)
bouwmarkt	100 m ² bvo	2,45	2,45	87%		
tuincentrum	100 m ² bvo	2,65	2,85	89%	incl. buitenruimte	
groencentrum	100 m ² bvo	2,65	2,85	89%	incl. buitenruimte	
bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	8,15	9,25	92%		
kringloopwinkel	100 m ² bvo	1,95	2,25	89%		
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m ² bvo	1,95	1,95	91%		
meubelboulevard/woonboulevard	100 m ² bvo	2,55	nvt	93%	verzameling van meerdere, vaak grootschalige, detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, gericht op één gezamenlijk thema	*
winkelboulevard	100 m ² bvo	4,45	nvt	94%	verzameling van meerdere, vaak grootschalige, detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, niet gericht op één gezamenlijk thema	*
outletcentrum	100 m ² bvo	10,4	10,4	94%		*
buurtsupermarkt	100 m ² bvo	4,1	nvt	89%		*
discountsupermarkt	100 m ² bvo	7,5	nvt	96%		*
fullservice supermarkt (laag/middellaag prijsniveau)	100 m ² bvo	6,2	nvt	93%		*
fullservice supermarkt (middelhoog/hoog prijsniveau)	100 m ² bvo	5,6	nvt	93%		*
grote supermarkt	100 m ² bvo	8,6	nvt	84%		*
groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	7,1	nvt	80%	bijvoorbeeld Makro, HANOS en Sligro	
buurt- en dorpscentrum	100 m ² bvo	4	nvt	72%		*
wijkcentrum (klein)	100 m ² bvo	4,9	nvt	76%		*
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² bvo	5,5	nvt	79%		*
wijkcentrum (groot)	100 m ² bvo	6,1	nvt	81%		*
weekmarkt	1m kraam	0,225	nvt	85%		

1) bij de functies met een * dient ten minste 1 op de 50 parkeerplaatsen te worden uitgevoerd als gehandicaptenparkeerplaats.

Sport en cultuur

functie	eenheid	bebouwde kom	buiten-gebied	incl. aandeel bezoek	toelichting	1)
bowlingcentrum	baan	2,8	2,8	89%		
biljart-/snookercentrum	tafel	1,35	1,75	87%		
fitnessstudio/sportschool (met voornamelijk fitness-apparaten)	100 m² bvo	4,8	6,5	87%	kleinschalige voorziening (ca 750 m2 bvo)	
fitnesscentrum (met breed pakket activiteiten)	100 m² bvo	6,3	7,4	90%	grotere multifunctionele centra (≥ 1.500 m2 bvo)	
dansstudio	100 m² bvo	5,5	7,4	93%		
golfbaan	18 holes	96	118,3	98%		
golfoefencentrum	centrum	51,1	56,2	93%	pitch & put	
sporthal	100 m² bvo	2,85	3,45	96%	excl. wedstrijdfunctie (met wedstrijdfunctie plus 0,2 parkeerplaatsen per zitplaats)	
sportzaal	100 m² bvo	2,85	3,55	94%	excl. wedstrijdfunctie (met wedstrijdfunctie plus 0,2 parkeerplaatsen per zitplaats)	
indoorspeeltuin, gemiddeld en kleiner	100 m² bvo	4,7	5,1	97%	tot 3.500 m2 bvo	
indoorspeeltuin, groot	100 m² bvo	5,6	6,1	98%	circa 5.000 m2 bvo	
indoorspeeltuin, zeer groot	100 m² bvo	5,9	6,4	98%	> 10.000 m2 bvo	
tennisshal	100 m² bvo	0,5	0,5	87%		
squashhal	100 m² bvo	2,7	3,2	84%		
zwembad overdekt	100 m² bassin	11,5	13,3	97%		*
zwembad openlucht	100 m² bassin	12,9	15,8	99%		*
wellnesscentrum	100 m² bvo	9,3	10,3	99%		*
sauna, hammam	100 m² bvo	6,7	7,3	99%		*
bibliotheek	100 m² bvo	1,15	1,35	97%		*
bioscoop	100 m² bvo	11,2	13,7	94%		*
filmtheater/filmhuis	100 m² bvo	7,9	9,9	97%		*
theater/schouwburg	100 m² bvo	9,8	12	87%		*
musicaltheater	100 m² bvo	4	5,1	86%		*
casino	100 m² bvo	6,5	8	86%		*
volkstuin	10 tuinen	1,35	1,45	100%		
attractie/pretpark	ha netto terrein	8	8	99%		*
dierenpark	ha netto terrein	8	8	99%		*
jachthaven	ligplaats	0,6	0,6	100%		
manege	box	nvt	0,4	90%		
museum	100 m² bvo	1,1	nvt	95%		*
stadion	zitplaats	0,12	nvt	99%		*
sportveld	ha netto terrein	20	20	95%		*

1) bij de functies met een * dient ten minste 1 op de 50 parkeerplaatsen te worden uitgevoerd als gehandicaptenparkeerplaatsen

Horeca en (verblijfs)recreatie

functie	eenheid	bebouwde kom	buiten-gebied	incl. aandeel bezoek	toelichting	1)
bungalowpark	bungalow	1,7	2,1	91%		*
camping	standplaats	nvt	1,2	90%	excl. 10% gasten van bezoekers	*
hotel 1*	10 kamers	2,5	4,5	77%		*
hotel 2*	10 kamers	4,25	6,25	80%		*
hotel 3*	10 kamers	5,2	6,8	77%		*
hotel 4*	10 kamers	7,5	9	73%		*
hotel 5*	10 kamers	11	12,6	65%		*
bed & breakfast	kamer	0,52	0,68	77%		
discotheek	100 m² bvo	20,9	20,8	99%		
café/bar/cafetaria	100 m² bvo	7	nvt	90%		*
restaurant	100 m² bvo	15	nvt	80%		*
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m² bvo	8,5	nvt	99%		*

1) bij de functies met een * dient ten minste 1 op de 50 parkeerplaatsen te worden uitgevoerd als gehandicaptenparkeerplaats

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

functie	eenheid	bebouwde kom	buiten-gebied	incl. aandeel bezoek	toelichting	1)
huisartsenpraktijk	behandelkamer	3,25	3,25	57%		*
fysiotherapiepraktijk	behandelkamer	1,95	1,95	57%		*
consultatiebureau	behandelkamer	2,05	2,15	50%		*
gezondheidscentrum	behandelkamer	2,45	2,45	55%		*
consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	2	2,2	38%		*
tandartsenpraktijk	behandelkamer	2,55	2,65	47%		*
apotheek	apotheek	3,35	nvt	45%		*
ziekenhuis	100 m² bvo	1,9	2	29%		*
crematorium	gelijktijdige plechtigheid	30,1	30,1	99%		*
begraafplaats	gelijktijdige plechtigheid	31,6	31,6	97%		*
penitentiare inrichting	10 cellen	3,25	3,65	37%		
religiegebouw	zitplaats	0,15	nvt	100%		*
verpleeg/verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	nvt	60%		*

1) bij de functies met een * dient ten minste 1 op de 50 parkeerplaatsen te worden uitgevoerd als gehandicaptenparkeerplaats

Onderwijs

functie	eenheid	bebouwde kom	buiten-gebied	incl. aandeel bezoek	toelichting
kinderdagverblijf	100 m ² bvo	1,4	1,5	0%	excl. Kiss&Ride: aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2
basisschool	lokaal	0,75	0,75	0%	excl. Kiss&Ride: aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,3
middelbare school	100 leerlingen	4,9	4,9	11%	bezoekers zijn leerlingen
ROC	100 leerlingen	5,9	5,9	7%	bezoekers zijn leerlingen
hogeschool	100 studenten	10,9	10,9	72%	bezoekers zijn studenten
universiteit	100 studenten	16,7	16,8	48%	bezoekers zijn studenten
avondonderwijs	10 studenten	6,8	10,5	95%	bezoekers zijn studenten

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages

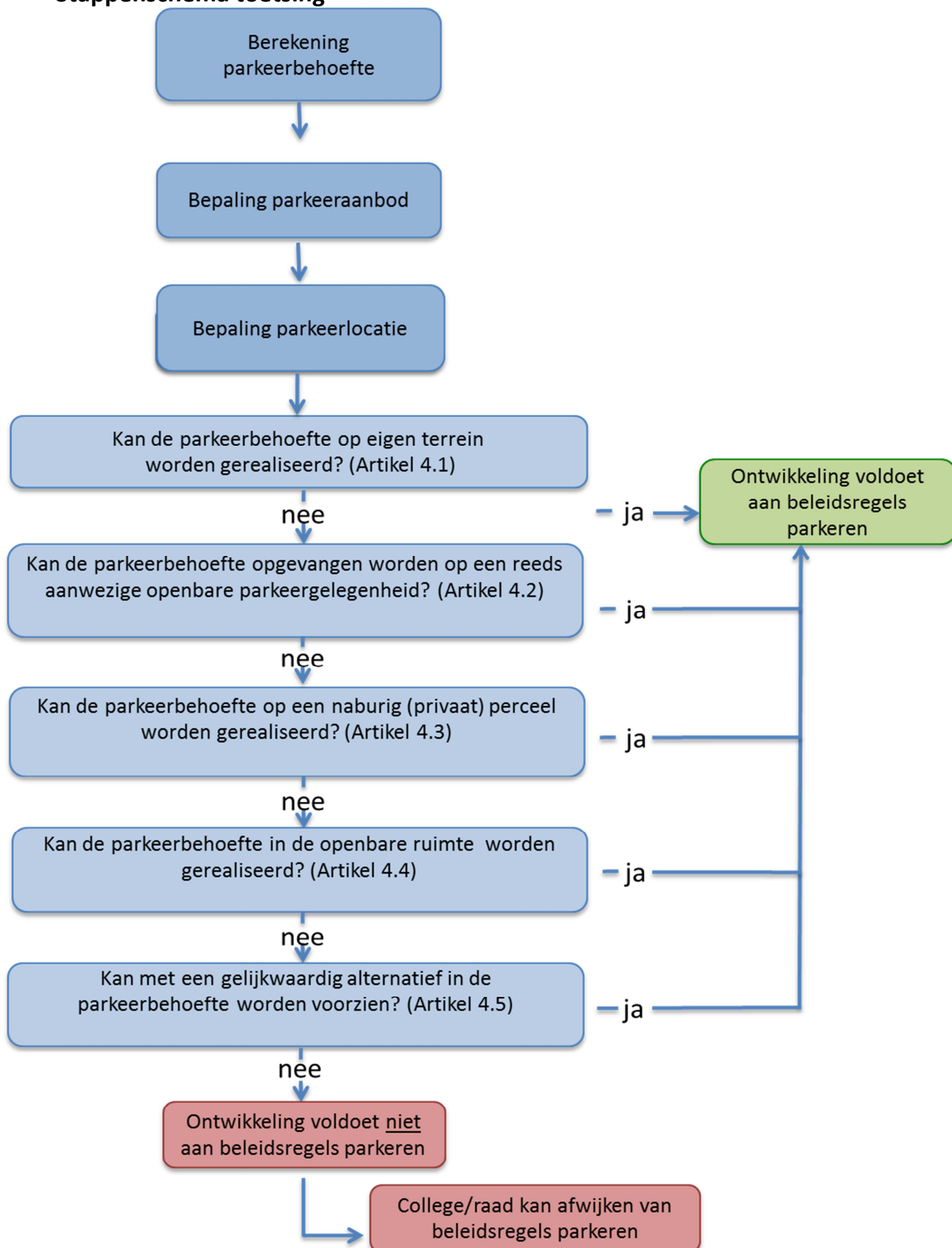
functie	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%*
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%*
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%*
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/ bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

* bij koopzondag gelden gelijke aanwezigheidspercentages als koopavond

Tabel 3: Acceptabele loopafstanden

(recreatie)wonen	150 meter
winkelen	400 meter
werken	500 meter
ontspanning	150 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter
horeca	450 meter

Stappenschema toetsing



Raadsvoorstel

Raadsvergadering	: 31 januari 2018
Commissievergadering	: 17 januari 2018
Agendapunt	: 6
Nummer	: 2018/004
Datum voorstel	: 31 oktober 2017
Onderwerp	: Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren
Behandeld door	: F. Hoekstra / P. Loonstra
Telefoon en email	: 9117/ f.hoekstra@defryskemarren.nl
Portefeuillehouder	: J. van der Pal
Zaaknummer	: 194087550

Voorstel:

De Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren vaststellen en de datum van inwerkingtreding bepalen op 1 maart 2018.

Inleiding

Bij het realiseren van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang dat er voldoende parkeerruimte voor auto's is. Dit is van belang om de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit in onze gemeente te waarborgen.

We kunnen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op verschillende manieren mogelijk maken. Dit kan via een (wijziging van het) bestemmingsplan of via een omgevingsvergunning voor de activiteit afwijken van het bestemmingsplan. Ook kunnen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt via een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw. Daarbij toetsen we onder andere of er met het oog op de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling wordt voorzien in voldoende parkeerruimte.

Tot 29 november 2014 konden we de parkeernormering op twee manieren regelen, namelijk:

1. via het bestemmingsplan;
2. via de bouwverordening.

Wij regelden tot eind 2014 het parkeren in onze gemeente via de bouwverordening. Sinds 29 november 2014 geldt echter dat het parkeren alleen nog via het bestemmingsplan geregeld kan worden en dus niet meer via de bouwverordening. Wel is voorzien in overgangsrecht. Tot 1 juli 2018 blijven voor bestemmingsplannen die voor 29 november 2014 zijn vastgesteld de parkeerregels van de bouwverordening van kracht.

In het parkeerartikel van onze bouwverordening is bepaald dat in voldoende mate moet worden voorzien in parkeerruimte voor het stallen van auto's.

In het handboek bestemmingsplannen De Fryske Marren is een bepaling opgenomen die vergelijkbaar is met de parkeerbepaling in de bouwverordening: er moet in voldoende mate in parkeergelegenheid worden voorzien. In nieuwe bestemmingsplannen neemt u inmiddels een parkeerbepaling op met deze bewoordingen.

De vraag is vervolgens wanneer sprake is van voldoende parkeergelegenheid. Hoe beoordelen we dat? We kunnen hier op grond van artikel 3.1.2., tweede lid, Bro invulling aan geven via beleidsregels. Daartoe hebben we de bijgevoegde Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren opgesteld. Aan de hand van deze nota kunnen we de parkeerbehoefte bepalen van een ruimtelijke ontwikkeling en kunnen we toetsen of bij de ontwikkeling wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid waardoor wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

Bevoegdheidsverdeling

Een bestuursorgaan kan beleidsregels vaststellen voor de eigen bevoegdheden.

De gemeenteraad kan beleidsregels vaststellen voor parkeren in relatie tot de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen.

Het college van B en W kan beleidsregels voor het parkeren vaststellen in relatie tot:

- de bevoegdheid om te besluiten over aanvragen om omgevingsvergunningen ex artikel 2.1, lid 1 onder a of c van de Wabo;
- de bevoegdheid om te besluiten over het wijzigen of uitwerken van een bestemmingsplan als de bevoegdheid daartoe in een bestemmingsplan is opgenomen op grond van artikel 3.6 van de Wro.

Het is niet logisch dat de gemeenteraad andere beleidsregels voor het parkeren zou vaststellen dan het college van B en W. Als u besluit de Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren (gewijzigd) vast te stellen, zullen wij daarom een gelijkluidend besluit nemen voor onze bevoegdheden.

Met dit voorstel beogen wij dat u de Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren vaststelt.

Beoogd resultaat

Zorgdragen voor een zodanige regeling van het parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen dat er een goed evenwicht is tussen bereikbaarheid en leefbaarheid enerzijds en ruimte voor economische ontwikkeling anderzijds.

Argumenten, risico's en eventuele beheersmaatregelen

Met de beleidsregels kunt u de parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling eenduidig bepalen.

Voor verschillende functies is aangegeven wat de parkeerbehoefte is. Daartoe is een uitgebreide tabel opgenomen in de Nota. De cijfers in de tabel zijn grotendeels gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW.

Met de beleidsregels kunt u de parkeertoets voor ruimtelijke ontwikkelingen eenduidig uitvoeren.

Ter beantwoording van de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening moet u onder andere beoordelen of met het oog op het initiatief kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. U kunt de beleidsregels gebruiken om die vraag te beantwoorden. Het uitgangspunt blijft dat parkeren integraal onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling en op eigen terrein plaatsvindt. Als dit niet mogelijk blijkt, is er een aantal andere mogelijkheden om aan de parkeereis te voldoen.

Met de beleidsregels kunt u de parkeertoets flexibel inhoud geven.

Uit de jurisprudentie blijkt dat u de eisen voor het parkeren niet in het bestemmingsplan zelf hoeft op te nemen, maar dat u mag verwijzen naar beleidsregels. De procedure om beleidsregels te wijzigen is veel korter dan de procedure om een bestemmingsplan te wijzigen. Als de inzichten over de parkeerbehoefte en/of eisen wijzigen, kunt u de beleidsregels relatief eenvoudig en snel wijzigen.

De gehanteerde regeling van een afkoopsom is juridisch niet houdbaar.

Dit blijkt uit jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De gehanteerde regeling van de afkoopsom is als volgt. Als initiatiefnemers niet op eigen terrein in de parkeerbehoefte kunnen voorzien, kunnen zij de parkeereis afkopen met een bedrag van € 3000. Dit bedrag wordt toegevoegd aan de algemene middelen, zonder dat daarvan parkeerplaatsen worden aangelegd.

Uit de jurisprudentie blijkt echter dat een bijdrage slechts onder strikte voorwaarden is toegestaan. De belangrijkste voorwaarde is dat in het openbaar gebied voor de betreffende ontwikkeling daadwerkelijk parkeerruimte wordt aangelegd. Dat gebeurt nu niet, terwijl ook inzicht in het effect van de ontwikkeling op de parkeerdruk ontbreekt. Om die reden bevatten de beleidsregels geen regeling voor een afkoopsom.

De beleidsnota legt de primaire verantwoordelijkheid voor het parkeren bij de initiatiefnemer.

Parkeren maakt integraal onderdeel uit van een ontwikkeling en daarom geldt als uitgangspunt dat een initiatiefnemer investeert in parkeren op eigen terrein. Dit betekent dat primair uitgangspunt is dat de initiatiefnemer ook de kosten van de aanleg en onderhoud moet betalen.

De Nota beleidsregels parkeren is juridisch getoetst.

Wij hebben de nota daartoe voorgelegd aan mr. Daniëlle Roelands-Fransen van advocatenkantoor Pels Rijcken & Droogleevers Fortuijn.

Beleid- en regelgeving

De bevoegdheid om beleidsregels vast te stellen is gebaseerd op artikel 4:81, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht.

Financiën

Niet van toepassing.

Communicatie

De beleidsregels worden gepubliceerd in de Staatscourant en via de website van de gemeente De Fryske Marren.

Vervolg en evaluatie

Zodra de gemeenteraad de beleidsregels al dan niet gewijzigd heeft vastgesteld, zullen wij een gelijkkluidend besluit nemen.

Zoals hiervoor al is aangegeven geldt op grond van overgangsrecht voor bestemmingsplannen die voor 29 november 2014 zijn vastgesteld nog de parkeerbepaling van onze bouwverordening. Dit vervalt per 1 juli 2018. Op dat moment zal voor die oude plannen alsnog een parkeerregeling moeten worden gemaakt. Dit kan met een zogenaamd paraplubestemmingsplan. Wij zullen hiervoor tijdig een voorstel doen.

Inwerkingtreding beleidsregels

Vanwege de omstandigheid dat de beleidsregels zowel door de raad als door het college worden vastgesteld, is van belang om een helder moment te creëren waarop de beleidsregels in werking treden. Wij stellen voor om de beleidsregels per 1 maart 2018 in werking te laten treden.

Digitaal bijgevoegd / ter inzage liggende stukken

171023- Collegebesluit Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren-194087550.

171023- Raadsbesluit Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren-194087550.

171023- Bijlage 1-Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren-194087550.

Burgemeester en wethouders van De Fryske Marren,

de secretaris,
B.G.W. Siebers

de burgemeester,
F. Veenstra

Raadsbesluit

Vergadering : 31 januari 2018
Onderwerp : Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren
Agendapunt : 6
Nummer: : 2018/004

De raad van De Fryske Marren

besluit:

De Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren vast te stellen en de datum van inwerkingtreding te bepalen op 1 maart 2018.

Aldus besloten door de raad van De Fryske Marren in zijn openbare vergadering van 31 januari 2018.

de griffier,



H.A. van Dijk-Beekman

de voorzitter,



F. Veenstra