

Inleiding

Op 25 januari 2005 stelde het college van burgemeester en wethouders van de voormalige gemeente Eijsden de parkeerbijdrageregeling vast. De voormalige gemeente Margraten kende deze regeling niet. Als gevolg van de fusie dient deze beleidslijn te worden geharmoniseerd.

Deze beleidslijn bestaat uit een tweetal documenten. Deel A is een document met begrippen en definities zoals deze voorkomen in de beleidslijn. Deel B is een document dat het voorstel bevat voor een beleidslijn. Daarnaast zijn enkele bijlagen toegevoegd.

Bevoegdheid

De bouwverordening is vastgesteld door de raad op 27 maart 2011. Artikel 2.5.30 lid 1 van de bouwverordening geeft aan dat aan voldoende parkeer- c.q. stallingsruimte moet worden voldaan. Ingevolge lid 4 kan het bevoegd gezag een ontheffing op deze bepaling verlenen.

Ingevolge artikel 2.10 van de Algemene plaatselijke verordening is het verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan. Lid 2 van dit artikel geeft aan dat het bevoegd gezag nadere regels kan bepalen.

Artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat een bestuursorgaan beleidsregels kan vaststellen met betrekking tot aan hen toekomende bevoegdheden. In dit geval zijn B&W bevoegd tot het verlenen van een ontheffing en derhalve tot het vaststellen van een beleidsregel met betrekking tot de ontheffing van de parkeernorm, zulks binnen de door de raad in de bouwverordening en de APV gestelde kaders. In de toelichting is een en ander uitgewerkt.

Bij besluit van 10 januari 2012 is door het college van burgemeester en wethouders de mandaat- en machtigingsregeling van de gemeente Eijsden-Margraten 2011 vastgesteld. In deze regeling is de teamleider Vergunningen gemandateerd om ter zake bovengemelde artikelen te besluiten.

Deel A: definities en begrippen

Onder de beleidslijn parkeerbijdrage wordt verstaan:

De gemeentelijke beleidslijn, waarin de realisatieplicht van parkeerplaatsen bij ver-, en nieuwbouwprojecten alsmede bij het aanleggen van een terras op de openbare weg ten behoeve van horecadoeleinden wordt vastgesteld.

Doel:

Het doel van de beleidslijn parkeerbijdrage is het vaststellen van nadere richtlijnen om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van initiatiefnemers en ontwikkelaars van ver- en nieuwbouwprojecten en het benutten van openbaar gebied voor terrassen ten behoeve van horecadoeleinden mogelijk te maken door de realisatieplicht af te kopen en met deze middelen openbare parkeerplaatsen aan te leggen (tegenprestatie).

Juridische basis bouwverordening

Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van 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.
2. De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's.
Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:
 - a. indien de desbetreffende afmetingen in overeenstemming zijn met het bepaalde in NEN 2443, uitgave 2000, of;
 - b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte in overeenstemming zijn met het bepaalde in NEN 2443, uitgave 2000, met dien verstande dat de breedte van een dergelijke parkeerruimte – voorzover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst – moet zijn vermeerderd met 0.60 meter.
3. 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 dat gebouw behoort.
4. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:
 - a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 - b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

Algemene Plaatselijke Verordening

Artikel 2.10 Het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg in strijd met de publieke functie ervan

1. het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan
2. het bevoegd bestuursorgaan kan in het belang van de openbare orde, de verkeersveiligheid of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen ten aanzien van terrassen, uitstallingen, tijdelijke aankondigingsborden en spandoeken, en overige objecten op of aan de weg.
3. Het bevoegd gezag kan ontheffing verlenen.....(de volledige tekst is opgenomen in bijlage 6)

Nadere regels zijn vastgelegd in de beleidsregels terrassen

Toepassingsgebied:

De beleidslijn parkeerbijdrage is van toepassing op de gehele gemeente Eijsden-Margraten.

Realisatieplicht en parkeernormering:

Bij realisatie van ver- en nieuwbouwprojecten moet een (minimum) aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd afhankelijk van de functie van het te (ver)bouwen of te realiseren object. De desbetreffende parkeernormen zijn vastgelegd in de bouwverordening. De bouwverordening, en daarmee de parkeernorm, is door de raad op 27 maart 2012 vastgesteld.

Ontheffingsgronden parkeernorm bij bouwen:

Zoals blijkt uit het vierde lid van artikel 2.5.30 van de bouwverordening, kan het bevoegd gezag ontheffing verlenen:

- a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
- b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien.

Weigeringsgronden parkeernorm bij aanleg terras

Het bevoegd gezag kan ontheffing verlenen en kan in het belang van verkeersveiligheid nadere regels stellen.

Overeenkomst:

In het geval de ontwikkelaar de realisatieplicht afkoopt, wordt een overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelaar, waarin de hoogte van de bijdrage en de tegenprestatie van de gemeente worden vastgelegd.

Hoogte bijdrage:

De hoogte van de bijdrage bedraagt € 5.000 per parkeerplaats

*Tegenprestatie:*Volgend:

De gemeente dient binnen 10 jaar binnen een afstand van 750 m (met als middelpunt het onderhavige bouwwerk) het aantal afgekochte parkeerplaatsen te realiseren.

Aan de hand van de periodieke evaluatie van het parkeerbeleid en de parkeersituatie wordt vastgesteld of de gemeente aan haar verplichtingen heeft voldaan. De gesloten overeenkomsten worden geacht in chronologische volgorde te zijn afgehandeld. In het geval de gemeente in gebreke is gebleven heeft de ontwikkelaar, waarmee een overeenkomst is gesloten, recht op teruggaaf van 75 % van het gestorte bedrag.

Sturend:

Op dit moment blijkt in algemene zin dat het aanbod van parkeerplaatsen voldoende is om de vraag te kunnen dekken. Onlangs is de oude kern in Eijsden onderzocht en geen parkeerprobleem geconstateerd. Bij de lokaties Amerikaplein te Margraten, Centrumplan te Eijsden en MFA te Margraten worden voldoende parkeergelegenheden gecreëerd conform de norm. Indien een grote parkeerplaats wordt aangelegd door de gemeente, en een initiatiefnemer heeft iets ontwikkeld binnen een afstand van 750 meter en heeft de parkeernorm afgekocht bij de gemeente, dan heeft de gemeente de tegenprestatie reeds geleverd en is aan de realisatieplicht reeds voldaan. Met deze initiatiefnemer wordt een zogenaamde sturende overeenkomst afgesloten.

Parkeervoorziening

De parkeervoorziening is een voorziening waarin de gelden worden gestort die door initiatiefnemer(s) worden betaald. De gemeente beheert deze voorziening en gebruikt deze voorziening voor het oplossen en voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld door aanleg en/of beter structureren van parkeerlocaties of aanleg van parkeerverwijzing.

Terrassenbeleid

Het beleid ten aanzien van de terrassen ten behoeve van horeca-doeleinden is vervallen, momenteel wordt gewerkt aan een nieuw terrassenbeleid.

Gebruikte afkortingen:

NEN = Nederlandse eenheidsnorm

NPR = Nederlandse Praktijkvorm

NVN = Nederlandse Voornorm

NEN, NPR en NVN zijn uitgaven van het Nederlands Normalisatie-instituut

C.R.O.W. = Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

ASVV 2012 = Aanbeveling voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

Deel B: Voorstel beleidslijn

Probleemstelling

Een initiatiefnemer zijnde een aspirant-bouwer of horecaexploitant veroorzaakt extra parkeerproblemen, door:

- (ver)nieuwbouw waarvoor functie- en/of bestemmingsplanwijziging van een onroerend goed of een bouwvergunning nodig is en het parkeren niet op eigen terrein opgelost kan worden. Hierdoor ontstaan problemen, doordat de parkeerbehoefte op openbaar terrein toeneemt.
- het aanleggen van een terras in openbaar gebied voor horecadoeleinden, waardoor de parkeervraag stijgt en het parkeren niet op eigen terrein wordt opgelost. Het komt voor dat een terras wordt aangelegd of ingericht op een parkeerstrook, waardoor het parkeerprobleem wordt versterkt.

Als er sprake is van gedeeltelijk vernieuwen, veranderen of vergroten geldt de parkeereis slechts voor zover deze direct verband houdt met die gedeeltelijke vernieuwing, verandering of vergroting. Een eventueel reeds bestaand tekort aan parkeerplaatsen per object moet in mindering worden gebracht op de parkeereis op grond van de parkeernormen.

Indien er bijvoorbeeld een algehele renovatie is, waarbij geen functiewijziging of –uitbreiding plaatsvindt, noch splitsing in meerdere eenheden, is de parkeereis niet van toepassing. De eis is wel van toepassing op bijvoorbeeld:

- nieuwbouw;
- splitsing van een woning in meerdere woningen c.q. wooneenheden;
- verbouwing van een pand met een bestemmingswijziging of –onthefing waarbij de nieuwe bestemming een meer verkeersaantrekkelijk karakter heeft;
- vergroting van een pand (voor zover het dus de vergroting betreft), waarbij de vergroting (van bijv. verkoop- of bedrijfsvloeroppervlakte) zal leiden tot verhoogde activiteiten voor wat betreft het parkeren;
- aanleg van een nieuw terras ten behoeve van horecadoeleinden;
- Uitbreiding van een bestaand terras ten behoeve van horecadoeleinden.

Ontheffing

Uitgangspunt is dat de benodigde parkeerplaatsen zoveel mogelijk binnen de grenzen van het bouwperceel moeten worden gerealiseerd. Indien dat niet mogelijk is, komt de vraag aan de orde of het bevoegd gezag al dan niet ontheffing zal verlenen van de parkeernorm. Zoals blijkt uit het vierde lid van artikel 2.5.30 van de bouwverordening, kan het bevoegd gezag ontheffing verlenen:

- a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit;
- b. of voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien.

De toelichting op artikel 2.5.30 lid 4, sub a. zegt dat de mogelijkheid tot ontheffing van de eis in het eerste lid om een parkeergelegenheid van voldoende omvang op eigen terrein of onder eigen dak te maken, onder meer is bedoeld voor bouwvergunningplichtige verbouwingen van winkels e.d. “in binnensteden”. Eventueel kan laatstgenoemde ontheffing worden verleend onder financiële voorwaarden.

Als bijzondere omstandigheid zou derhalve aangemerkt kunnen worden het geheel ingesloten zijn van pand op een locatie waar al een grote parkeerdruk bestaat, zoals bijvoorbeeld een winkelpand in een “binnenstad” (winkelconcentratiegebied). Ook hier geldt dat laatstgenoemde ontheffing kan worden verleend onder financiële voorwaarden.

Van het onder artikel 2.5.30 lid 4 sub b. gestelde “andere wijze” is met name sprake indien de aspirant-bouwer op een andere locatie parkeerplaatsen aanlegt binnen redelijke afstand van het bouwwerk of een financiële bijdrage stort in de gemeentelijk parkeervoorziening en de gemeente hiervoor parkeerplaatsen aanlegt.

Ook artikel 2.10 van de algemene plaatselijke verordening geeft aan dat de bruikbaarheid van de weg, het parkeren, door aanleg van een terras niet in gevaar mag komen. Het bevoegd gezag kan hiertoe de ontheffing voor een terras verlenen.

Werking

De werking van deze beleidslijn parkeerbijdrage is als volgt:

De bouwer krijgt de gelegenheid tot het aangaan van een overeenkomst met de gemeente. In deze overeenkomst verplicht hij zich tot het betalen van een bijdrage aan een voorziening, de parkeervoorziening. De hoogte van deze bijdrage is afhankelijk van het aantal te realiseren parkeerplaatsen en de locatie waarbinnen de activiteit plaatsvindt. Als tegenprestatie verplicht de gemeente zich dan om zorg te dragen voor (de aanleg van) voldoende parkeerplaatsen in de omgeving van het gebouw, dat wil zeggen binnen een afstand van 750 meter met het bouwwerk als middelpunt. Is een dergelijke overeenkomst eenmaal gesloten en is de bijdrage betaald, dan wordt de bouwer geacht "op een andere wijze" (lid 4 ad B) te hebben voorzien in de nodige parkeerruimte en wordt ontheffing van de parkeereis verleend. Komt de overeenkomst niet tot stand, dan kan de ontheffing niet worden verleend. Derhalve wordt de bouwvergunning geweigerd wegens strijd met het bepaalde in de bouwverordening. Tegen die weigering staan vervolgens de gebruikelijke mogelijkheden van bezwaar en beroep open.

Als een horecaexploitant een terras aanlegt of uitbreidt op openbaar gebied, kunnen parkeerplaatsen vervallen en wordt de parkeerdruk verhoogd. De horecaexploitant dient in voldoende parkeerruimte waaronder vervangende parkeerruimte te voorzien. Het bevoegde gezag kan de ontheffing voor het terras verlenen indien de exploitant kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Toch kan de exploitant de parkeerplaatsen, de weigeringsgrond, afkopen. Het bevoegde gezag kan hierdoor een ontheffing voor een terras verlenen. Een terras is niet terug te vinden in de waarde van een pand, zoals dit bij een verbouwing of functiewijziging wel het geval is, bovendien is de grond ingebruikgegeven gemeentegrond en dus geen eigendom van de exploitant. Het is derhalve redelijk dat de afkoopsom verdeeld wordt over 10 jaar, de termijn van tegenprestatie. Ieder jaar 10 jaar lang zal de exploitant dan een bedrag aan de gemeente moeten betalen, wat wordt verrekend bij de ingebruiknemingsovereenkomst. Indien de gemeente de verplichting tot aanleg van de parkeerplaatsen binnen een straal van 750 meter van terras niet aanlegt, betaalt de gemeente 75% van het bedrag terug aan de initiatiefnemer. Het bedrag van de ingebruikgegeven grond zal niet terug worden betaald.

De parkeerplaatsen, waarop het terras is aangebracht, wordt normaal gesproken hoofdzakelijk gebruikt door bewoners van de betreffende straat. Het is niet redelijk om de horeca-exploitanten en het vervallen van de parkeerplaatsen te laten compenseren én de uitbreiding van het terras te laten compenseren, bovendien is dit juridisch niet mogelijk. Horeca-exploitanten zullen daarom het aantal vervallen parkeerplaatsen moeten betalen naar verhouding van het gebruik.

Gebiedsomvang

De beleidslijn parkeerbijdrage is van toepassing op de gehele gemeente, dus ook het buitengebied.

Parkeernormen

De parkeernorm voor Eijsden-Margraten is bepaald in de bouwverordening. Deze vastgestelde parkeernorm is afgeleid van het ASVV 2012 en/of publicatie 182 van het CROW, nadere uitleg van de parkeernorm is aldaar terug te vinden.

Voor de situaties waarin deze normen niet voorzien, wordt uitgegaan van de op het moment van aanvraag meest recente, landelijke publicaties op het gebied van de parkeernormen.

Hoogte van bijdrage

Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een bijdrage in de parkeervoorziening moet worden gestort, is het verschil tussen de parkeereis ingevolge de parkeernormen en het aantal op eigen terrein gerealiseerde parkeerplaatsen. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de aanwezige parkeerplaatsen op de openbare weg. Wel wordt rekening gehouden met het aantal parkeerplaatsen dat op een bepaald terrein al aanwezig had moeten zijn volgens de normen.

Willen we het parkeren op openbare weg ontmoedigen en dus aansturen op parkeren op eigen terrein, zullen de kosten die de initiatiefnemer betaalt aan de gemeente per parkeerplaats (aanzienlijk) hoger moeten zijn dan de realiseringskosten voor het parkeren op eigen terrein.

Gelet op de grondprijzen die momenteel worden betaald, is het noodzakelijk deze prijzen te verwerken in de prijs per parkeerplaats

- De hoogte van de bijdrage per parkeerplaats is berekend naar de kosten van de realisering van een parkeerplaats peildatum 1 januari 2013. De hoogte van de bijdrage bedraagt € 5.000 per parkeerplaats

Bij aanleg van een terras op de openbare weg worden deze bedragen afgeschreven over een termijn van 10 jaar.

In deze bedragen is rekening gehouden met grondverwervingskosten, kosten voor grondsanering, verleggen kabels en leidingen en bijzonder wegmeubilair of voorzieningen ten behoeve van het parkeren (zoals parkeerverwijssystemen). Kosten voor exploitatie en beheer en onderhoud worden niet in de berekening meegenomen.

De bedragen zullen jaarlijks worden geïndexeerd op basis van het prijsindexcijfer voor Grond- Weg- en Waterbouw van het CBS.

Bovengenoemde bedragen zijn vastgesteld op grond van reële civieltechnische realisatiekosten voor een parkeerplaats op maaiveld. De realisatiekosten zijn bepaald op grond van normbedragen van het C.R.O.W.

Parkeervoorziening

De gelden die worden betaald ter ontheffing van lid 1 met toepassing van lid 4 van artikel 2.5.30 van de bouwverordening en artikel 2.10 van de Algemene plaatselijke verordening worden gestort in de parkeervoorziening. Belangrijk is om de aangegeven verplichtingen minimaal uit deze voorziening te kunnen bekostigen.

Parkeerovereenkomst

Een parkeerovereenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst. De parkeerovereenkomst kan worden gesanctioneerd door de burgerlijk rechter. In de praktijk is inmiddels gebleken, dat de door verscheidene gemeenten gehanteerde overeenkomsten de rechterlijke toets konden doorstaan.

Het kenmerkende van een overeenkomst is, dat beide partijen recht hebben op een prestatie en dat zij daarvoor een tegenprestatie moeten verrichten.

De verplichting van de gemeente moet nader gepreciseerd worden. Op de eerste plaats moet vastgesteld worden, dat de aan te leggen parkeervoorzieningen niet alleen ten behoeve van de aspirant-bouwer dienen. De andere partij mag wel verwachten, dat binnen redelijke afstand van het bouwperceel de parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Landelijk wordt inmiddels als acceptabele afstand een straal van 750 meter¹ met het bouwwerk als middelpunt gehanteerd. Ten aanzien van de te hanteren termijn wordt meestal uitgegaan van een periode van tien jaren na dagtekening van de overeenkomst. Een concept-overeenkomst is opgenomen in bijlage 2 (volgend) en 3 (sturend) van dit voorstel. In bijlage 4 is een overeenkomst opgenomen waarin het in gebruik geven van een terras op de openbare weg wordt geregeld.

Berekening bijdrage

Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een bijdrage verschuldigd is, wordt vastgesteld door het aantal op eigen terrein gerealiseerde of nog te realiseren parkeerplaatsen in mindering te brengen op het via de parkeereis berekende aantal. Daarbij zal geen rekening worden gehouden met de al aanwezige openbare parkeerplaatsen. De volgende formule is van toepassing.

$$F_{bijdrage} = (P_{parkeernorm} - P_{aanwezig\ op\ eigen\ terrein}) * F_{per\ pp} * I_{(basis\ 2004)}$$

Grootheid	Omschrijving
$F_{bijdrage}$	Financiële bijdrage in parkeervoorziening
$P_{parkeernorm}$	Parkeernorm volgens de bouwverordening
$P_{aanwezig\ op\ eigen\ terrein}$	de nog aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein
$F_{per\ pp}$	Kosten per parkeerplaats € 5.000,-
$I_{(basis\ 2013)}$	Indexcijfer ten opzichte van het basisjaar 2013

Voor de volgende jaren moet het bedrag worden geïndexeerd met het prijsindexcijfer voor Grond-Weg en Waterbouw van het CBS.

Zie enkele rekenvoorbeelden in bijlage 1

De te hanteren stroomschema's zijn weergegeven in bijlage 5.

Realisatieverplichting

De realisatieverplichting geldt zowel voor de gemeente als voor de initiatiefnemer of diens rechtsopvolger

gemeente

Zoals gezegd wordt de bijdrage in de parkeervoorziening gestort op basis van een overeenkomst tussen de gemeente en de betrokken initiatiefnemer/ontwikkelaar. De gemeente verplicht zich daarbij om zorg te dragen voor (de aanleg van) voldoende parkeerplaatsen. Deze realisatieverplichting betekent niet dat na de betaling van een bijdrage in de parkeervoorziening daadwerkelijk nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd.

¹ Een acceptabele afstand van 750 meter lijkt groot, echter als aan de rand van het 750 meter-gebied parkeerplaatsen worden aangelegd verschuift de parkeerdruk of vloeit de parkeerdruk uit naar een acceptabel niveau. Hierdoor komen elders, nabij het bouwwerk, parkeerplaatsen vrij.

Bij het realiseren van parkeerterreinen wordt in het beginsel een dusdanig aantal parkeerplaatsen aangelegd, dat voldoende ruimte is om de toekomstige parkeerbehoefte als gevolg van verbouwingen, uitbreidingen en dergelijke ontwikkelingen op te vangen. De zogenaamde sturende voorzieningen. In dit geval zou het kunnen betekenen dat aan de realisatieplicht van de gemeente is voldaan. Dat aan de realisatieplicht is voldaan dient bij de initiatiefnemer bekend te zijn, zodat deze geen verwachtingen meer heeft. Een en ander kan worden geregeld door middel van het hanteren van de concept-overeenkomst welke is bijgevoegd in bijlage 3.

De vervangende parkeerruimte moet gerealiseerd worden binnen een straal van 750 meter met als middelpunt het bouwwerk, binnen een termijn van maximaal 10 jaar na het sluiten van de overeenkomst, of zoveel sneller als mogelijk. Tijdens de periodieke evaluaties wordt nagegaan in hoeverre aan de compenserende verplichtingen voor de gesloten overeenkomsten is voldaan, Hierbij worden de verplichtingen voor de gesloten overeenkomsten in chronologische volgorde geacht te zijn voldaan.

Voor het geval de gemeente niet binnen de gestelde termijn aan de verplichting van een overeenkomst heeft voldaan heeft de aanvrager recht op teruggaaf van (75 %) van het betreffende bedrag, waarin het bedrag in de reserve infrastructuur is gestort, maar niet is aangewend voor de beoogde voorzieningen. De andere (25 %) kan vanaf dat moment alsnog worden gebruikt voor de oorspronkelijke beoogde parkeervoorzieningen, of gedane onderzoeken naar parkeerdruk, behoefte etc. te gebruiken.

Initiatiefnemer

Mocht de initiatiefnemer beslissen om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, zal de gemeente moeten toezien op het feit dat dit inderdaad gebeurt. Mocht de initiatiefnemer verzuimen deze parkeerplaatsen te realiseren moet handhavend worden opgetreden.

BIJLAGE 1 Rekenvoorbeelden

Voorbeeld 1:

Een bestaande grote woning, gelegen in het winkelconcentratiegebied, wordt verbouwd tot een horecagelegenheid, bestaande uit 10 hotelkamers en 10 vakantieappartementen. De parkeernorm voor een dergelijke woning bedraagt 1.60. Daar deze beschikt over een lange oprit en een garage is een parkeerruimte op de openbare weg niet noodzakelijk. De parkeernorm voor de horecagelegenheid bedraagt 1 parkeerplaats per kamer c.q. appartement. Na realisatie dient beschikt te worden over 20 parkeerplaatsen op eigen terrein. Echter de bouwer heeft niet de mogelijkheid om op of onder eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen maar koopt binnen een straal van 100 meter een goed ontsloten locatie waarop 20 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er wordt dus voorzien in voldoende parkeerruimte. Omdat er in dat geval geen overeenkomst gesloten wordt vervalt daarmee tevens de realisatieverplichting door de gemeente. Lid 4 ad b is op deze casus van toepassing en verlenen burgemeester en wethouders ontheffing van de parkeereis.

Voorbeeld 2:

Een bestaande showroom, groot 200 m² bvo, wordt gesloopt. Nieuwbouw bestaat uit een winkel met twee verkoopverdiepingen. De parkeernorm voor een showroom = 1 parkeerplaats per 100 m² bvo. Momenteel zijn er dus 2 parkeerplaatsen nodig. De parkeernorm voor een streekverzorgende winkel is 1 parkeerplaats per 30 m² bvo. Door de verdubbeling van het vloeroppervlak (twee verdiepingen) zijn er 6.7 parkeerplaatsen nodig.

In het verschil van 4.7 (afgerond 5) parkeerplaatsen moet door de bouwer worden voorzien. Er is geen ruimte op eigen terrein voor te parkeren, voorts is het pand gelegen in het winkelconcentratiegebied. De verplichting tot het aanleggen van parkeerplaatsen kan worden afgekocht door 5x € 5.000,- = € 25.000,- te storten in de parkeervoorziening.

De gemeente realiseert binnen 10 jaar 5 parkeerplaatsen binnen een straal van 750 meter van de winkel.

Voorbeeld 3:

4 Bestaande woningen met oprit en garage, worden omgebouwd tot 13 bejaardenwoningen zonder oprit. De parkeernorm voor een woning met garage en oprit bedraagt 1.60 per woning. Momenteel zijn er dus 6.4 parkeerplaatsen nodig, die op eigen terrein zijn gerealiseerd. De parkeernorm voor een bejaardenwoning (zonder oprit en parkeerplaats) = 1.3 parkeerplaats per woning. Er zijn na de verbouwing dus 16.9 parkeerplaatsen nodig. Op eigen terrein kunnen 10 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De verplichting in het verschil van 7 parkeerplaatsen te voorzien kan door de bouwer worden afgekocht door 7 x € 5.000,- = € 35.000,- te storten in de parkeervoorziening. De gemeente realiseert binnen 10 jaar 7 parkeerplaatsen binnen een straal van 750 meter van de bejaardenwoningen.

Voorbeeld 4

Vijf jaar geleden is de lokale supermarkt uitgebreid. De exploitant van de lokale supermarkt heeft met de gemeente afgesproken dat de gemeente 10 parkeerplaatsen zou aanleggen binnen een straal van 750 meter. De gemeente heeft een perceel grond weten te kopen binnen 750 meter en heeft op deze grond 20 parkeerplaatsen weten te realiseren.

Nu heeft onlangs een restaurant een verzoek ingediend voor uitbreiding van haar restaurant met 20 zitplaatsen. Ten behoeve van 20 zitplaatsen zijn 2 parkeerplaatsen nodig. Op eigen terrein kunnen deze parkeerplaatsen niet worden gerealiseerd. Op grond van lid b wordt een overeenkomst afgesloten met de exploitant. Er moeten 2 parkeerplaatsen door de gemeente worden aangelegd. Hiertoe betaalt de exploitant 2 x € 5.000,- = € 10.000,-. Echter aangezien enkele jaren geleden door de gemeente 10 extra parkeerplaatsen zijn aangelegd die binnen een straal van 750 meter van het restaurant zijn gelegen, heeft de gemeente reeds aan deze verplichting voldaan.

Voorbeeld 5

Een café vraagt vergunning aan om 3 parkeerplaatsen te mogen gebruiken als terras. Omdat deze parkeerplaatsen worden gebruikt voor horecadoeleinden kunnen de parkeerplaatsen niet meer als parkeerplaats worden gebruikt. De gemeente of de exploitant zullen de parkeerplaatsen moeten compenseren. Aangezien dit voor de exploitant niet mogelijk is op eigen terrein of in de nabijheid, koopt de exploitant de parkeerplaatsen af. Hiertoe betaalt de exploitant 3 x € 5.000,- = € 15.000,-. Betreffend bedrag hoeft de exploitant niet in één keer te betalen, maar hij betaalt € 1.500,- per jaar voor het gebruik van gemeente-eigendom. Binnen een termijn van 10 jaar beschikt de gemeente over voldoende middelen om te voorzien in parkeerplaatsen. Daarnaast betaalt de exploitant jaarlijks een vergoeding voor het gebruik gemeente-eigendom.

BIJLAGE 2
Parkeervereenkomst (volgend)

BIJLAGE 3
Parkeervereenkomst (sturend)

BIJLAGE 4

Overeenkomst ingebruikgeving terrassen

BIJLAGE 5
Stroomschema's

BIJLAGE 6

*Algemene Plaatselijke Verordening*Artikel 2.10 Het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg in strijd met de publieke functie ervan

1. het is verboden de weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan
2. het bevoegd bestuursorgaan kan in het belang van de openbare orde, de verkeersveiligheid of de woon- en leefomgeving nadere regels stellen ten aanzien van terrassen, uitstallingen, tijdelijke aankondigingsborden en spandoeken, en overige objecten op of aan de weg.
3. Het bevoegd gezag kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod en kan voorts gebieden aanwijzen waar zonder ontheffing aankondigingsborden mogen worden geplaatst.
4. het bevoegde gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het in het eerste lid bedoelde gebruik, voor zover dit een activiteit betreft als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder j of onder k, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
5. het verbod in het eerste lid geldt niet voor:
 - a. evenementen als bedoeld in artikel 2:24
 - b. standplaatsen als bedoeld in artikel 5:19
6. Het verbod in het eerste lid van dit artikel geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de wet beheer rijkswaterstaatwerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet of de Wegenverordening Provincie Limburg 2008.