



**BELEIDSNOTA PARKEERNORMERING
GEMEENTE VALKENSWAARD -
Beleidsregels naar aanleiding van de
bouwverordening van de Gemeente
Valkenswaard**

Versie 19 oktober 2008

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	1
2. Parkeerkcijfers en parkeernormen	2
2.1 Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen	2
2.2 Invloedsfactoren parkeerkcijfers	3
3. Parkeernormen Valkenswaard	5
3.1 Toepassing parkeernormen Valkenswaard	5
3.2 Uitwerking parkeernormen Valkenswaard	6
3.3 Ontheffingsmogelijkheid.....	7

BIJLAGEN

Bijlage 1. Begrippenlijst

Bijlage 2. Parkeernormen Valkenswaard - Centrum

Bijlage 3. Parkeernormen Valkenswaard - Schil

Bijlage 4. Parkeernormen Valkenswaard - Rest bebouwde kom

1. INLEIDING

De ASVV (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen) geldt als autoriteit op het gebied van richtlijnen binnen de verkeers- en vervoerswereld. De richtlijnen zijn breed opgezet zodat in elke denkbare situatie een toepasbare parkeernorm gevonden kan worden. In deze nota is de richtlijn van de ASVV vertaald naar de plaatselijke situatie van de Gemeente Valkenswaard. Hierdoor ontstaat een duidelijker inzicht in de parkeernormen voor onze gemeente. De volgende uitgangspunten worden hierbij beoogd:

- Er moet sprake zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente kan worden toegepast;
- Op basis van de parkeernormen is duidelijkheid richting projectontwikkelaars en bouwers te geven over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen.

Doel van het stellen van een parkeernorm: het voorkomen of oplossen van parkeerproblemen aan het begin van de planvorming. Door het hanteren van parkeernormen ontstaat inzicht in de parkeerbehoefte en kan op voorhand een ruimtelijk, economisch en verkeerskundig kader worden geschetst.

In deze beleidsnota worden de voorgaande parkeerbeleidsplannen geconcretiseerd in parkeernormen welke specifiek betrekking hebben op de gemeente Valkenswaard. De uitgangspunten welke hierin geformuleerd zijn, zullen gehandhaafd blijven. Het betreft de volgende parkeerbeleidsplannen:

- Parkeerbeleidsplan Valkenswaard (okt. 1997);
- Uitvoeren parkeerbeleid (febr. 2003);
- Notitie evaluatie parkeerbeleid van 2003 (jan 2006).

Ingevolge artikel 44 Woningwet dient een bouwvergunningaanvraag aan de bouwverordening getoetst te worden. In artikel 2.5.30 "Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen" van de geldende bouwverordening van de gemeente Valkenswaard is bepaald dat voor gebouwen waarbij de omvang of bestemming daartoe aanleiding geeft, het bouwplan dient te voorzien in voldoende parkeerruimte op eigen terrein. Om tot een op maat gesneden parkeernormering te komen, is deze beleidsnota opgesteld. Deze beleidsnota zal inzichtelijk maken welke parkeernormen voor welke gebieden dienen te gelden.

In hoofdstuk twee zal een toelichting gegeven worden met betrekking tot de landelijke gehanteerde parkeerkencijfers van de CROW. In hoofdstuk drie zal het tot stand komen van de parkeernormering voor de gemeente Valkenswaard toegelicht worden. De opgestelde parkeernormen per gebiedstype zijn opgenomen in een aantal bijlagen.

Deze rapportage is gebaseerd op de parkeerkencijfers van de CROW uit september 2008.

2. PARKEERKENCIJFERS EN PARKEERNORMEN

Als basis voor het opstellen van de parkeernormen is de ASVV (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen) gebruikt. Deze kencijfers uit de ASVV werden tot nu toe toegepast binnen de gemeente. De ASVV-kencijfers zijn voor landelijke toepassing geschreven. Zowel grote stedelijke regio's als kleinere gemeenten moeten er mee overweg kunnen. Vandaar dat de schema's en toepassingscriteria ingewikkeld zijn. Interpretatie van die schema's leidt soms tot verschillen van inzicht. De ASVV-kencijfers zijn in deze nota vertaald naar de situatie van Valkenswaard en in schema's vevat. In publicatie 182 van de CROW zijn alle normen gegroepeerd. De parkeernormen in deze beleidsnota zijn gebaseerd op de laatste druk uit september 2008.

Verskil kencijfers en parkeernormen: kencijfers zijn een hulpmiddel bij een ontwerp om globaal de parkeerbehoefte te kunnen bepalen. Parkeernormen bepalen exact aan welke verplichting moet worden voldaan. De parkeernormen zijn door de gemeente vastgelegd en mogen niet worden onderschreden.

Bij het opstellen van de parkeernormen is ervoor gekozen om één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum en maximumnorm. Deze benadering heeft het grote voordeel dat er sprake is van een duidelijk toepasbare norm. Er is dus geen discussie over de parkeernormen en er kunnen geen interpretatieverschillen optreden. De parkeernormen kunnen dus breed in de organisatie worden gebruikt en scheppen een helder beeld op elk moment in de verschillende processen. Met het oog op een mogelijk aankomend parkeerfonds, is een vaste parkeernorm ook het meest heldere uitgangspunt. Nadeel is wel van een vaste norm dat er geen flexibiliteit mogelijk is. In bepaalde situaties zou wellicht een hogere norm gewenst zijn, of juist een lagere norm.

2.1 Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op dat moment een sterke behoefte aanwezig is.

De mogelijkheden van gedeeld gebruik hangen af van de zogenaamde aanwezigheidspercentages van de verschillende functies. In de onderstaande tabel is voor de verschillende functies aangegeven op welke momenten van de dag er sprake is van een lage, matige of hoge parkeerbehoefte.

	werkdag			Zaterdag en koopavond			zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
wonen	M	M	H	H	M	M	H
Winkels, detailhandel	L	H	M	H	H	L	H
kantoren, dienstverlening en industrie	H	H	L	L	L	L	L
sportvoorzieningen	L	M	H	H	M	H	H
Onderwijs, dagverblijf	H	H	H	L	L	L	L
sociale voorzieningen	L	M	H	H	H	H	L
horeca	L	L	H	H	H	H	M
zorgvoorzieningen	H	H	M	L	L	M	M

Tabel 2.1.1 behoefte-indicaties van functies op verschillende delen van de dag

L = lage parkeerbehoefte (minder dan 40% van de capaciteit)

M = matige parkeerbehoefte (40 tot 70% van de capaciteit)

H = hoge parkeerbehoefte (meer dan 70% van de capaciteit)

De bovenstaande tabel is gebaseerd op aanwezigheidspercentages uit de ASVV. Voor verschillende momenten van de dag is aangegeven welke behoefte vanuit een bepaald thema aanwezig is. In de ASVV zijn exacte percentages aangegeven terwijl in de bovenstaande gewerkt is met indicaties van de behoefte. De originele tabel uit de ASVV is vooral bedoeld voor het uitrekenen van een parkeerbalans. Het opstellen

van een parkeerbalans is kostbaar en vooral nuttig in meer stedelijke omgevingen waar dermate veel functies dicht op elkaar zijn gegroepeerd en erg weinig parkeerplaatsen aanwezig zijn. Binnen onze gemeente komt die situatie niet voor.

Gedeeld gebruik wordt in toenemende mate een moeilijk haalbare kwestie, bijvoorbeeld de combinatie met winkel of detailhandelfuncties. Dat komt door de verruimde openingstijden van winkels. Naast winkels die elke dag 's avonds open zijn, wordt de koopzondag steeds meer een gewone winkeldag. Het is niet ondenkbaar dat op termijn van een aantal jaren veel winkels elke zondag open zullen zijn.

Specifieke vermindering van een parkeernorm omdat 'elders' parkeerruimte aanwezig of beschikbaar is, wordt niet geadviseerd. De verstedelijkingsgraad is daarvoor te laag en het opstellen van een parkeerbalans te kostbaar.

Vanwege de beperkte mogelijkheid om functies te combineren wordt het volgende uitgangspunt gehanteerd: Binnen een bouwplan dient de totale parkeerbehoefte te worden opgelost. Er vindt dus geen combinatie/medegebruik met parkeerplaatsen elders buiten het bouwplan plaats. Wel kan binnen een bouwplan een combinatie van parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld woningen en kantoren worden gemaakt.

Bij bepaling van het parkeeraanbod moet men ook rekening houden met parkeren op eigen terrein. De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is.

In de onderstaande tabel 2.1.2 is de factor opgenomen voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Parkeergelegenheid	berekeningsaantal	ontwerpeis
Woning met garage en of een oprit	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage maar zonder oprit ¹	0,0 pp	Minimaal 5,0 meter diep
Woning met oprit/parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per auto
Garagebox geclusterd ²	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

Tabel 2.1.2 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

2.2 Invloedsfactoren parkeerkencijfers

Bij het gebruik van parkeerkencijfers moet rekening worden gehouden met de volgende invloeden:

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
- specifieke kenmerken van de functie;
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van het gebouw;
- gemeentelijk parkeerbeleid.

¹ in de praktijk blijkt dat een garage meestal als opslag wordt gebruikt. Daarom telt deze niet mee indien geen sprake is van een oprit die als parkeergelegenheid gebruikt kan worden.

² Geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein.

Bereikbaarheidskenmerken van de locatie

De vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Uit parkeerstudies blijkt dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard op een andere locatie in de bebouwde kom. Dit komt door het aanbod van andere vervoerswijzen zoals bijvoorbeeld fiets en openbaar vervoer. Hierdoor komen relatief minder bezoekers met de auto (door de concentratie van voorzieningen is in totaal wel meer behoefte aan parkeervoorzieningen). Deze bevinding is aanleiding geweest om de parkeerkcijfers te onderscheiden naar stedelijke zone. De zones zijn getypeerd op basis van parkeerstudies. Voor de nieuwe parkeerkcijfers wordt onderscheid gemaakt naar:

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

Ook de stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus op de hoogte van het parkeerkcijfer. Het aanbod van de alternatieve vervoerswijzen in bijvoorbeeld het centrum van Rotterdam is van een ander niveau dan in het centrum van Alkmaar. Deze bevinding is aanleiding geweest om de parkeerkcijfers naast stedelijke zone ook te onderscheiden naar stedelijkheidsgraad. Onder stedelijkheidsgraad wordt verstaan het aantal adressen per vierkante kilometer. Er worden vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden, welke in tabel 2.2.1 staan beschreven met enkele voorbeelden erbij (Bron: CBS, 2002).

Klasse	Omgevings-adressen-dichtheid	Aantal gemeenten ¹⁾	Gemiddeld aantal inw. [x1000]	Voorbeelden van gemeenten	Omgevings-adressendichtheid
Niet stedelijk	< 500	164	13	Woensdrecht	499
				Vlieland	124
Weinig stedelijk	500-1.000	171	20	Driebergen-Rijsenburg	999
				Heerde	503
Matig stedelijk	1.000-1.500	94	35	Sliedrecht	1.487
				Goirle	1.007
Sterk stedelijk	1.500-2.500	55	78	Zoetermeer	2.453
				Helmond	1.505
Zeer sterk stedelijk	≥ 2.500	12	239	Amsterdam	6.106
				Leidschendam-Voorburg	2.507

¹ Door gemeentelijke herindelingen de afgelopen jaren is het aantal gemeenten sterk afgenomen. Met name kleine gemeenten zijn opgenomen in grotere, het gemiddeld aantal inwoners is hierdoor ook groter geworden.

Tabel 2.2.1 Stedelijkheidsgraden

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven is een parkeerlocatie afhankelijk van onder andere de stedelijke zone en stedelijkheidsgraad. De gemeente Valkenswaard heeft in 2002 een adressendichtheid van 1.027 adressen per vierkante kilometer. Gezien de tabel 2.2.1 kan Valkenswaard daardoor gezien worden als "een matig stedelijke gemeente".

3. PARKEERNORMEN VALKENSWAARD

3.1 Toepassing parkeernormen Valkenswaard

In artikel 2.5.30 van de geldende bouwverordening van de gemeente Valkenswaard is bepaald dat voor gebouwen waarbij de omvang of bestemming daartoe aanleiding geeft, het bouwplan dient te voorzien in voldoende parkeerruimte. Tot op heden werd binnen de gemeente Valkenswaard deze parkeerruimte berekend op basis van de landelijke parkeerkencijfers. Zoals in hoofdstuk twee beschreven staat, geven parkeerkencijfers een gemiddeld beeld van een situatie.

In de loop der jaren zijn de parkeerkencijfers op basis van (literatuur)onderzoek en op praktijkervaringen van gemeenten aangepast. In 1996 is het ASVV van de CROW uitgekomen met parkeerkencijfers. In 2003 zijn deze geactualiseerd in de publicatie 182; Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering. Deze actualisatie was nodig in verband met de toename van het gemiddelde autobezit, de verruiming van de winkelopeningstijden en de toename van het bezoek aan de binnenstad in de avonduren. In 2004 is een hernieuwde uitgave van het ASVV uitgekomen, met enkele minimale aanpassingen van de parkeerkencijfers.

De gemeente Valkenswaard heeft in deze beleidsnota parkeernormen vastgesteld. De parkeernormen in deze beleidsnota zijn gebaseerd op de meest recente parkeerkencijfers van het ASVV 2004 van de CROW. De parkeernormen zijn gevormd uit het gemiddelde van de minimale en maximale normen van de parkeerkencijfers zoals deze door de CROW worden toegepast.

De parkeernormen zullen de beleidsregels vormen ten behoeve van art. 2.5.30 “Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen” van de vigerende bouwverordening van de gemeente Valkenswaard.

De datum waarop een bouwvergunning of een vrijstellingsverzoek wordt aangevraagd, is bepalend voor de vraag welke parkeernormering van kracht is:

- vóór datum vaststelling deze beleidsnota zijn dat de landelijke parkeerkencijfers;
- vanaf datum vaststelling deze beleidsnota worden dat de parkeernormen van Valkenswaard, zoals beschreven in onderliggende beleidsnota.³

Toepassing parkeernormen Valkenswaard:

- indien een bestaande bebouwing uitgebreid wordt, dan zijn de parkeernormen alleen van toepassing op de uitbreiding van de bestaande bebouwing;
- indien een bestaande bebouwing vrijwillig of ‘noodzakelijk’ (bijvoorbeeld doordat de bebouwing grotendeels is uitgebrand) moet worden gesloopt en in exact dezelfde omvang wordt herplaatst, dan zullen de parkeernormen NIET van toepassing zijn⁴;
- indien een bestaande bebouwing in zijn geheel vrijwillig of noodzakelijk moet worden gesloopt en met een uitbreiding wordt herplaatst, dan zijn de parkeernormen alleen van toepassing op de uitbreiding van de bestaande bebouwing⁵.

Op de volgende bladzijde is een aantal voorbeeldsituaties aangegeven. Bij de toetsing wordt altijd uitgegaan van de feitelijke situatie, dus zoals de bestaande bebouwing wordt gebruikt. Bij het beoordelen van die situatie wordt naar een langere periode gekeken in het geval in het recente verleden een functiewijziging heeft plaatsgehad.

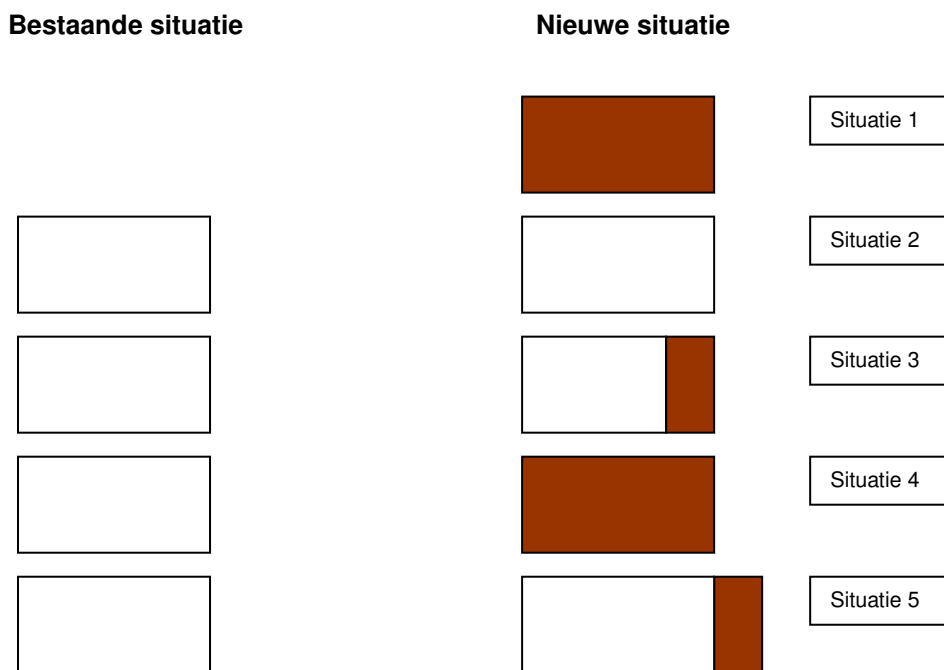
³ Gebiedsvisies die al in ontwikkeling zijn en lopen tot eind 2010 waarvan overleg al is gestart, vallen onder die eerder gemaakt afspraken.

⁴ Dit geldt niet in die gevallen waar sprake is van een functiewijziging. Als de functiewijziging vraagt om een hogere parkeernorm, dan is de hogere parkeernorm bindend.

⁵ Dit geldt niet in die gevallen waar sprake is van de sloop van een of meerdere woningen om bijvoorbeeld nieuwbouwwontwikkelingen mogelijk te maken in een ander (groter) volume en op zogenaamde inbreidingslocaties.

Deze nota is beleidsmatig van toepassing bij de totstandkoming van bestemmingsplannen en gebiedsvisies. Als toetsingskader is deze nota van toepassing bij verzoeken tot planologische vrijstellingen, verzoek tot wijziging van een bestemmingsplan of projectbesluit (PB), bij het afwijken van het vigerende bestemmingsplan en wanneer artikel 2.5.30 van de bouwverordening van toepassing is.

Voorbeelden van situaties en de toepassing van parkeernormen:



Situatie 1: betreft geheel nieuw bouwplan: voor het gehele bouwwerk is de parkeernorm van toepassing;

Situatie 2: bestaand bouwwerk wordt gesloopt en in dezelfde omvang en dezelfde functie teruggeplaatst: de parkeernorm is niet van toepassing;

Situatie 3: bestaand bouwwerk wordt gesloopt of deels gesloopt en de herbouw of verbouw krijgt een andere functie: De parkeernorm is van toepassing op dat gedeelte waar functiewijziging heeft plaatsgevonden⁶;

Situatie 4: bestaand bouwwerk wordt vrijwillig in zijn geheel gesloopt en er komt een ander bouwwerk met een andere functie voor terug: de parkeernorm is voor het gehele bouwwerk van toepassing;

Situatie 5: bestaand bouwwerk wordt uitgebreid met een nieuw gedeelte: voor het nieuwe gedeelte is de parkeernorm van toepassing.

De bovenstaande lijst is niet uitputtend. Er kunnen zich ook nog andere situaties voordoen of combinatie van situaties. Deze lijst is bedoeld om een aantal voorbeelden te schetsen.

3.2 Uitwerking parkeernormen Valkenswaard

Er is onderscheid gemaakt in drie typen gebieden:

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

Voor de kern Valkenswaard is in de voorgaande parkeerbeleidsplannen al een onderscheid gemaakt in een centrumgebied en een schilgebied. In de figuur 3.1 zijn deze gebieden weergegeven. Het overige deel van de bebouwde kom binnen de kern van Valkenswaard, de kern van Dommelen en de kern van Borkel en Schaft behoort tot de rest van de bebouwde kom, zie figuur 3.2.

⁶ De parkeerbehoefte van het 'oude plan' wordt in mindering gebracht op het nieuwe plan.

De straten waar de grens van het gebied op valt, behoort in zijn totaal tot de desbetreffende zone. Het is dus niet zo dat de ene zijde van de straat in een andere zone valt dan de andere zijde. In elke geval valt de straat in de zone met de laagst geldende parkeernorm. Dus in de Hofstraat gelden de parkeernormen voor het centrum. Voor de Beatrixstraat geldt de norm van het gebied schil centrum.

In de onderstaande tabel 3.1 is een aantal omschrijvingen weergegeven om te verduidelijken welke parkeernormen uit de bijlagen van toepassing zijn.

Voorzieningen	Verklaring
<i>Woningen type I</i>	- vrijstaande woningen; - vrijstaand maar door bijvoorbeeld garage geschakelde woningen; - appartementen met een oppervlakte groter dan 125 m ² bvo
<i>Woningen type II</i>	- 2 of 3 aan elkaar gebouwde woningen; - appartementen met een oppervlakte tussen de 60 m ² en 125 m ² bvo
<i>Woningen type III</i>	- 4 of meer aan elkaar gebouwde woningen woningen; - appartementen met een oppervlakte kleiner dan 60 m ² bvo
<i>Seniorenwoning</i>	- tot maximaal 90 m ² bvo (anders woning type II) - de primaire ruimtes (keuken, woonkamer, 1 slaapkamer en badkamer) zijn gelijkvloers en rolstoelvriendelijk - lift aanwezig bij gestapelde bouw - woningen kunnen eenvoudig worden aangepast met speciale voorzieningen
<i>Binnenstedelijk / hoofdwinkelgebieden</i>	- kernwinkelgebied van Valkenswaard (inclusief supermarkten)
<i>Wijk-, buurt- en dorpcentra</i>	- supermarkten buiten kernwinkelgebied; - detailhandel buiten kernwinkelgebied; - winkelcentrum "het Gegraaf"; - winkelcentrum "de Belleman"; - nieuw te realiseren winkelcentra buiten kernwinkelgebied van Valkenswaard.
<i>Grootschalige detailhandel</i>	- winkelformules die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en welke bij voorkeur gelegen zijn op perifere locaties (auto's, boten en caravans, tuincentra, bouwmarkten, keukens en sanitair, woninginrichting en meubels etc.)

Tabel 3.1 Specificatie van voorzieningen

In de bijlagen zijn de parkeernormen onderverdeeld naar de verschillende gebieden.

3.3 Ontheffingsmogelijkheid

Als niet aan de parkeerplaatsverplichting kan worden voldaan, heeft het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid ontheffing te verlenen. De ontheffing wordt in uitzonderlijke gevallen verleend als het realiseren van een initiatief van belang is voor de ontwikkeling van een gebied of andere maatschappelijke motieven en daarmee zwaarder weegt dan het voldoen aan de parkeerplaatsverplichting. Gebiedsvisies die al in ontwikkeling zijn en lopen tot eind 2010 waarvan overleg al is gestart, vallen onder die eerder gemaakt afspraken.

Er zijn drie uitgangspunten voor het vaststellen van de parkeernorm:

1. de aan te leggen parkeerplaatsen dienen in overeenstemming te zijn met de vastgestelde parkeernorm;
2. de aanleg van de parkeerplaatsen dient op eigen terrein te gebeuren;
3. het bezoekersaandeel van de aan te leggen parkeerplaatsen dient openbaar toegankelijk te zijn.

Voor de eerste twee uitgangspunten voor het hanteren van de parkeernormen kan een ontheffing worden verleend. Het handelt dan om een ontheffing voor het aantal of de plaats. Van het derde uitgangspunt is geen ontheffing te verlenen. Feitelijk is het uitgangspunt van de openbare toegankelijkheid een zachte eis; de gemeente is daarbij afhankelijk van de medewerking van de ontwikkelaar en kan geen eis opleggen. De gemeente probeert in alle gevallen een zo gunstig mogelijke oplossing te creëren als het gaat om de openbaarheid van de parkeerplaatsen.

Afwijken van uitgangspunt 1: de aan te leggen parkeerplaatsen dienen in overeenstemming te zijn met de vastgestelde parkeernorm

Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen om van de parkeernorm af te wijken indien de initiatiefnemer voornemens is minder parkeerplaatsen te realiseren dan de beleidsnota parkeernormering voorschrijft. De initiatiefnemer dient in dat geval aantoonbaar te maken dat er gegronde redenen zijn om van de parkeerplaatsverplichting af te wijken. De initiatiefnemer dient door een onafhankelijke adviseur een parkeerprofiel op te laten stellen waaruit de lagere behoefte blijkt. Het profiel dient inzicht te geven in de aard en omvang van het verkeer naar de verschillende vervoerswijzen en dient een beschrijving te bevatten van de initiatieven die hij heeft genomen) De vakafdeling toetst de motivatie en adviseert hierover het college.⁷

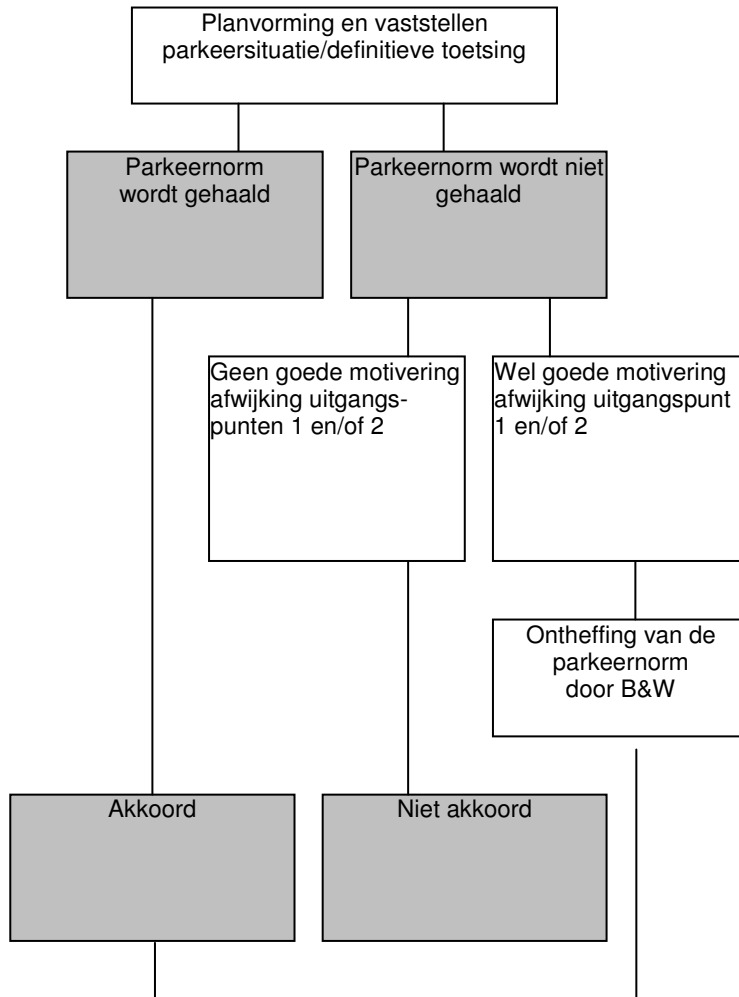
Afwijken van uitgangspunt 2: de aanleg dient te gebeuren op eigen terrein

Indien er te weinig parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd op eigen terrein, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen om van dit uitgangspunt af te wijken.

De initiatiefnemer dient in dat geval aantoonbaar te maken via een onafhankelijk opgesteld parkeerprofiel dat het realiseren van het vastgestelde aantal onmogelijk is op eigen terrein. In eerste instantie zal gedacht moeten worden aan de realisatie van ondergrondse parkeervoorzieningen of een evenredigheid moeten worden gevonden tussen bebouwd oppervlak en de aan te leggen parkeervoorzieningen. Als gedacht wordt aan het gebruik van openbare parkeervoorzieningen, dan zal de initiatiefnemer gegevens moeten overleggen waaruit blijkt dat daar voldoende overcapaciteit aanwezig is. Parkeerplaatsen die zijn aangewezen als betaald parkeren De vakafdeling toetst de motivatie en adviseert hierover het college.

⁷ Er moet altijd een gegronde reden zijn om af te wijken van de parkeernorm. Het 'niet passen of te weinig ruimte' in het plan is geen argument. Hierdoor ontstaat de schijn van willekeur en dat heeft precedentwerking tot gevolg.

In een schema ziet het proces van het indienen van een plan, het toetsen van de norm en het verlenen van ontheffing er als volgt uit:



Aanpassen van de bouwverordening

De bouwverordening dient op een aantal tekstuele punten te worden aangepast om ervoor te zorgen dat de duidelijkheid omtrent de wijze waarop omgegaan wordt met parkeernormen en de wijze waarop wordt getoetst, voor alle partijen voldoende helder is. Hieronder is de concepttekst voor het betreffende artikel 2.5.30 opgenomen.

Concepttekst voor wijziging van artikel 2.5.30 bouwverordening Valkenswaard

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.

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. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid:
a indien de aanvrager kan aantonen dat het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
b indien de aanvrager kan aantonen dat op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

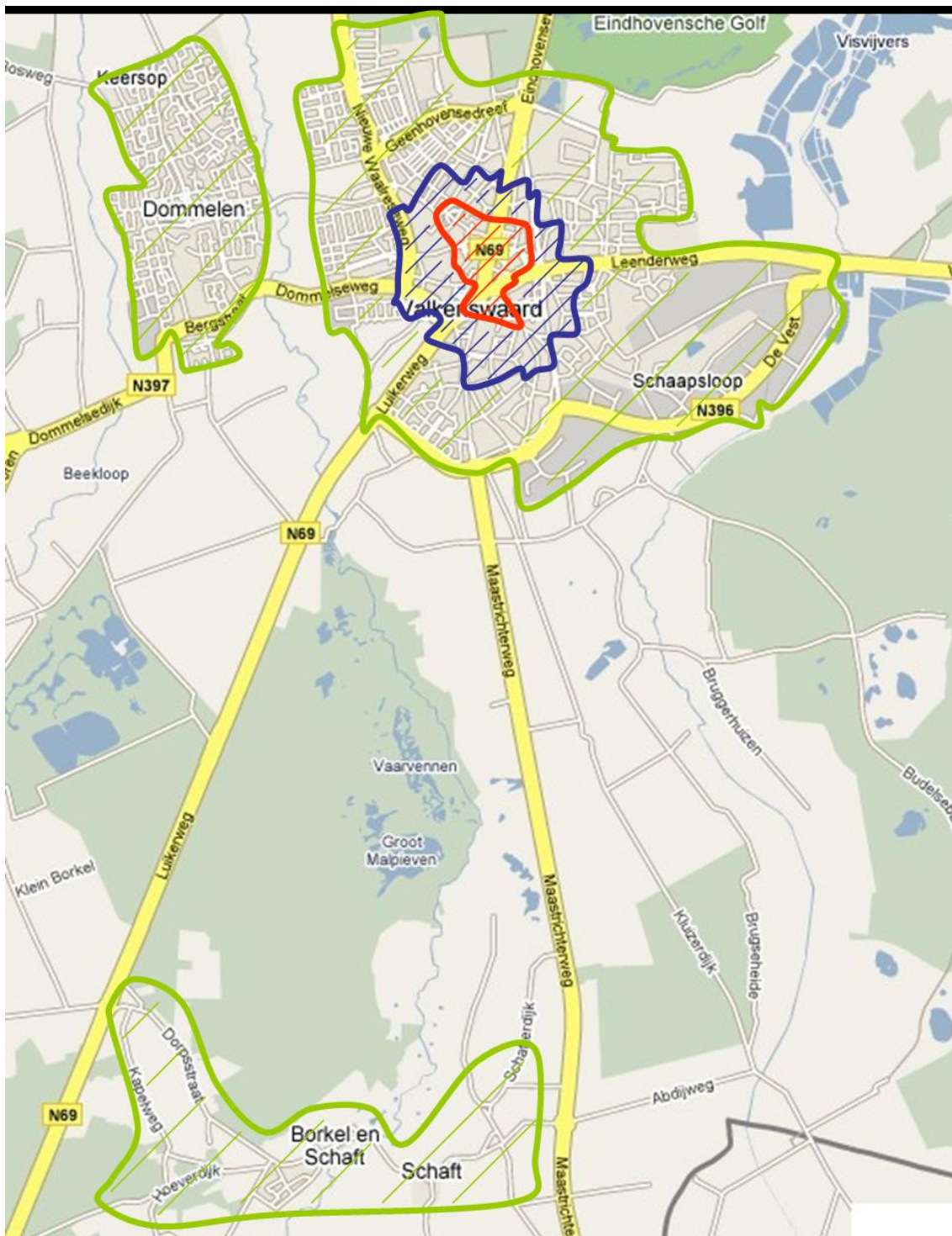
Omdat de aanvrager in een aantal gevallen stukken over het parkeren dient aan te leveren, zal een melding van de Gemeente over een eventueel parkeertekort, zo vroeg mogelijk in het proces moeten gebeuren. Immers, de bouwaanvraag zelf kent geen wettelijke termijnen welke bij overschrijding tot van rechtswege verleende vergunningen leiden. Om het aantal onnodige weigeringen zoveel als mogelijk is te beperken, dient de aanvrager in een zo vroeg mogelijk stadium te horen krijgen dat hij een nadere onderbouwing omtrent het parkeren moet aanleveren.






Legenda

-  Centrum
-  Schil centrum

Figuur 3.1 Gebiedsindeling kern Valkenswaard.



Legenda

-  Centrum
-  Schil centrum
-  Rest bebouwde kom

Figuur 3.2 Gebiedsindeling gemeente Valkenswaard

Bijlage 1. Begrippenlijst

Begrippen	Definitie
Aanwezigheidspercentage (van een voorziening)	Percentage gelijktijdig aanwezige voertuigen op een terrein (theoretisch) - percentage ten opzichte van de maximale parkeernorm
Arbeidsplaats	Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers
Bezettingspercentage (van een terrein)	Het percentage parkeerplaatsen dat in praktijk bezet is ten opzichte van de parkeercapaciteit.
B.V.O	Bruto vloeroppervlak
Inbreidings- of uitbreidingslocaties	Een locaties welke gerelateerd is en in de nabijheid gesitueerd wordt van bestaande bebouwing.
Parkeercapaciteit	Grootste aantal voertuigen dat volgens berekening per tijdseenheid op een terrein of weg kan parkeren.
Parkeerplaats	1. tot de weg behorende, maar niet onmiddellijk aan de hoofdrijbaan grenzende parkeergelegenheid, met inbegrip van de bijbehorende verharde en onverharde banen. 2. Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.
Parkeren	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen.
Separate bouwlocaties	Een op zichzelf staande bouwlocatie. Niet gerelateerd aan bestaande aanliggende bebouwing.

Bijlage 2. Parkeernormen Valkenswaard - Centrum

Bijlage 3. Parkeernormen Valkenswaard - Schil

Bijlage 4. Parkeernormen Valkenswaard – Rest bebouwde kom