

An aerial photograph of a large parking lot filled with numerous cars parked in a grid pattern. The cars are of various colors, including white, blue, red, and black. The text "Nota Parkeernormen" is overlaid in the center of the image.

Nota Parkeernormen

Nota Parkeernormen

Beleidsregel

Gemeente Roosendaal

Afdeling Ontwikkeling

December 2011

Inhoud

Aanleiding	4
Juridisch kader	4
Bouwverordening	4
Bestemmingsplan	4
Reikwijdte parkeernorm	5
Parkeernomen	6
Relatie met GVVP	6
Functionele indeling	6
Ontheffing van de parkeernormen	8
Stappen	8
Ontheffingsmogelijkheid parkeerfonds	8
Afkoopbedrag parkeerfonds	9
Toepassingsgebied parkeerfonds	9
Resultaatsverplichting en besteding parkeerfondsgelden gemeente Roosendaal	10
Beheer van het parkeerfonds	10

Aanleiding

De huidige parkeernormen dateren uit 2006. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers (richtlijnen) van het CROW. Indien deze CROW-cijfers wijzigen heeft dit ook gevolgen voor de Roosendaalse cijfers¹. Parkeernormen zijn nodig om een prognose te kunnen maken van de te verwachten parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen.

Naast de parkeernormen sec gaat het in een Nota Parkeernormen over de wijze waarop wordt omgegaan met de toepassing van de parkeernormen. Wanneer kan worden afgeweken van de normen, wanneer niet. Hoe wordt omgegaan met eventuele afkoop van de parkeereis?

Bij het opstellen van de parkeernormen in 2006 zijn specifiek fietsparkeernormen benoemd. Deze keuze is gemaakt, omdat een berging als verplicht element uit het bouwbesluit werd geschrapt. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen wordt in 2012 opnieuw op basis van het bouwbesluit geëist, dat bij een woning een berging wordt gebouwd. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de fietsen in die bijbehorende bergingen gestald zullen worden. Fietsparkeernormen maken daarom geen onderdeel meer uit van de reguliere parkeernormen.

Juridisch kader

Parkeernormen hebben een juridische basis. De parkeernormen in deze nota (inclusief toepassing) hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning op dit moment aan de bouwverordening en het bestemmingsplan. Wanneer bij dergelijke bouwontwikkelingen realisering van parkeerplaatsen wordt geëist, moet die eis rechtmatig zijn.

Hoofddoel van het opstellen van parkeernormen is het voorkomen van extra parkeerdruk op de openbare weg als gevolg van het oprichten van een nieuw bouwwerk, c.q. het verbouwen van een bestaand bouwwerk. Uitgangspunt daarbij is dat een bouwplan dient te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op het eigen terrein, waarbij intensivering van het ruimtegebruik dient te worden nagestreefd. Om dit hoofddoel te bereiken staat de gemeente een aantal juridische instrumenten ter beschikking die bij de toetsing van een bouwaanvraag worden gebruikt. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op deze juridische instrumenten.

Bouwverordening

De juridische basis voor het eisen van parkeervoorzieningen wordt gevonden in artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening. Op grond van Wabo 2.10, lid 1 onder b wordt een omgevingsvergunningsaanvraag getoetst aan dit artikel van de bouwverordening waarin is bepaald dat indien de omvang of de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte van ruimte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen op meer dan twee wielen, in deze behoefte in voldoende mate moet zijn voorzien, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende, onbebouwd blijvende terrein. Dit artikel beoogt de belangen te beschermen, die worden bedreigd door het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid op een bouwperceel zelf.

Bestemmingsplan

Een ander instrument om parkeerbeleid vast te leggen is het bestemmingsplan. In de bouwverordening zijn weliswaar parkeereisen gesteld maar het betreft dan altijd concrete situaties gekoppeld aan omgevingsvergunningen. Mobiliteits- en parkeerproblemen kunnen het beste aangepakt worden door een goede toedeling van functies aan gronden en dat gebeurt in het kader van een bestemmingsplan. De mogelijkheden van de bouwverordening werken in een dergelijk geval aanvullend. Wanneer ter plaatse een bestemmingsplan geldt dat niet afdoende een regeling voor het parkeren treft, biedt de bouwverordening uitkomst. Treft een bestemmingsplan daarentegen expliciet een regeling, dan treedt de regeling van de bouwverordening terug.

¹ Medio 2011 is het CROW gestart met de actualisatie van de parkeerkencijfers. De afronding van dit traject wordt medio 2012 verwacht.

Reikwijdte parkeernorm

Als uitgangspunt geldt dat de aspirant-bouwer door bouwactiviteiten waarvoor een omgevingsvergunning nodig is extra parkeerdruk veroorzaakt. De parkeereis is van toepassing op (ver)nieuwbouw. 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 en vergroting. Een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen mag dus niet meegenomen worden bij de beoordeling van de aanvraag. Indien er bijvoorbeeld een algehele renovatie is, waarbij geen functiewijziging of -uitbreiding plaats vindt 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;
- gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijziging of –vrijstelling;
- vergroting van een pand (voor zover het dus de vergroting betreft), waarbij de vergroting (van bijvoorbeeld verkoop- of bedrijfsvloeroppervlakte) zal leiden tot verhoogde parkeeractiviteiten.

Bij een nieuwbouw ter vervanging van een bestaande bouw is het niet toegestaan het eventueel bestaande tekort van de bouw te verrekenen met de nieuwbouw.

Parkeernormen

De parkeernormen van Roosendaal zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkecijfers van het CROW. Indien deze landelijke normen worden gewijzigd heeft dit gevolgen voor de Roosendaalse cijfers. Tussen 2006 en 2011 zijn geen problemen geconstateerd met betrekking tot deze parkeernormen. Ook de functionele en ruimtelijke indeling sluit aan bij de dagelijkse praktijk. Met andere woorden: er is geen directe aanleiding om de parkeernormen te wijzigen.

Relatie met GVVP

Roosendaal zal gedeeltelijk de landelijke beleidstrend volgen. Dit houdt in dat er een beperkt vraagvolgend beleid zal worden gevoerd. Beperkt houdt in dat het parkeren op piekmomenten wordt gefaciliteerd door eerst een betere benutting van de bestaande capaciteit te bewerkstelligen alvorens nieuwe parkeer capaciteit toe te voegen (bron GVVP).

Functionele indeling

De basis voor de gebiedsindeling is gevonden in de door het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur (CROW) uitgegeven publicatie ASVV2004. Hierin is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Dit blijkt onder andere uit het feit dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid van een alternatieve vervoerswijze en de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen er wordt onderscheid gemaakt naar verschillende functies die gegroepeerd zijn naar een viertal clusters:

1. wonen;
2. werkgelegenheid;
3. onderwijs en gezondheidszorg;
4. horeca, sport en vrije tijd.

Wonen ²	Norm 2011	Eenheid
Binnen centrumring		
Koop: hoge prijsklasse	1,40	Woning
Koop: middenklasse	1,30	Woning
Koop lagere prijsklasse	1,20	Woning
Huur: vrije sector	1,30	Woning
Huur: sociale sector	1,20	Woning
Buiten centrumring		
Koop: hoge prijsklasse	2,00	Woning
Koop: middenklasse	1,80	Woning
Koop lagere prijsklasse	1,50	Woning
Huur: vrije sector	1,80	Woning
Huur: sociale sector	1,50	Woning
Bijzondere woonvormen³		
Verpleeg-/verzorgingstehuis	0,60	Woning
Kamerverhuur / 1 persoonswoning	0,40	woning

Werkgelegenheid	Norm 2011	Eenheid
Groothandel/ transport / industrie	2,60	100 m2 bvo
Opslag / magazijn	0,80	100 m2 bvo
Showroom/ bouwmarkt / meubelzaak	1,70	100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,30	100 m2 bvo
Kantoor met baliefunctie	3,00	100 m2 bvo

² Een garage zonder oprit wordt als 0,4 parkeerplaats gerekend. Een garage met oprit (op eigen terrein) geldt als 1,0 parkeerplaats. Biedt de oprit voldoende plaats voor meerdere voertuigen dan geldt een oprit als 2,0 parkeerplaatsen.

³ Zorgwoning (0,6 per woning) is verwijderd t.o.v. de parkeernormen uit 2006, omdat zorgwoning onderdeel is van een groter geheel /-complex. Via verpleeg-/verzorgingstehuis is deze vervallen norm ondervangen.

Kantoor zonder baliefunctie	1,70	100 m2 bvo
Supermarkt/ streekverzorgende winkel	4,50	100 m2 bvo
Winkel: hoofdwinkelcentrum	3,00	100 m2 bvo
Winkel: wijk- en buurtcentrum	3,30	100 m2 bvo

Onderwijs en gezondheidszorg	Norm 2011	Eenheid
Basisschool	0,75	Leslokaal
Voortgezet onderwijs	0,75	Leslokaal
Beroeps onderwijs	6,00	Leslokaal
Arts / kruisgebouw/ therapeut	1,70	Behandelkamer
Crèche / kinderdagverblijf	0,70	arbeidsplaats

Horeca, sport en vrije tijd	Norm 2011	Eenheid
Restaurant	13,00	100 m2 bvo
Café	6,00	100 m2 bvo
Snackbar	6,00	100 m2 bvo
Hotel	1,00	kamer
Sporthal	2,70 ⁴	100 m2 bvo
Sportschool	3,50	100 m2 bvo
Tennisbaan	2,50	Baan
Squashbaan	1,20	Baan
Bowling / Biljartzaal	2,00	Baan / tafel
Religieus gebouw	0,15	Zitplaats
Cultureel centrum / wijkgebouw	2,00	100 m2 bvo
Bibliotheek / museum	0,80	100 m2 bvo
Bioscoop / schouwburg	0,25	zitplaats

Indien een bouwplan / initiatief wordt ingediend waarvan de hoofdfunctie niet overeenkomt met bovenstaande functionele indeling wordt verwezen naar CROW-publicatie 182; 'parkeercijfers – Basis voor parkeernormering'.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij sprake is van functiemenging (bijvoorbeeld combinatie van wonen en werken) moet rekening worden gehouden met de 'aanwezigheidspercentages', zoals opgesteld oor het CROW. Hiermee wordt rekening gehouden met mogelijke dubbelgebruik en wordt voorkomen dat te veel parkeercapaciteit wordt aangelegd.

⁴ Als de sporthal een wedstrijdfunctie heeft met stedelijke of regionale uitstraling, dient extra parkeercapaciteit te worden gecreëerd. Dit betreft 0,20 parkeerplaats per zitplaats.

Ontheffing van de parkeernormen

Stappen

Artikel 2.5.30, vierde lid van de Bouwverordening geeft Burgemeester en wethouders de bevoegdheid om ontheffing van de parkeernormen te verlenen. Voorgesteld wordt hiervoor het volgende stappenplan te doorlopen:

1. De parkeernorm dient in eerste instantie op eigen terrein te worden gerealiseerd, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte niet lijdt onder dit principe.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van de vergunning aan te tonen dat het realiseren van de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.
3. Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, maar wanneer de initiatiefnemer wel over (voldoende eigen) parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand beschikt, kan het College van B&W besluiten het aantal beschikbare parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (maximaal 250 meter) in mindering te brengen op het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen. Hiervan moet een privaatrechtelijke overeenkomst worden overlegd. Aangetoond moet worden, middels een harde koppeling, dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, zullen worden aangewend.
4. Bij het bepalen of de huidige parkeerplaatsen in het openbaar gebied kunnen worden gebruikt ten behoeve van de opvang van de extra parkeerdruk die de ontwikkeling met zich meebrengt, dient de huidige situatie met betrekking tot parkeercapaciteit in beeld te worden gebracht door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau), waarbij tevens rekening wordt gehouden met de factoren tijd en functie (in het kader van mogelijk dubbelgebruik door verschillende functies). De kosten die hiermee samenhangen komen voor rekening van initiatiefnemer.
5. Uitgangspunt bij het bepalen of in het openbaar gebied mag worden geparkeerd, is dat de situatie niet onevenredig verslechtert, waarbij de parkeerdruk op het maatgevende moment niet boven de 85% mag uitkomen, inclusief het parkeertekort van de initiatiefnemer. Toetsing hieromtrent is maatwerk en gebeurt door de gemeente op basis van het objectieve gegevens (stap 4). Per parkeerplaats die in het openbaar gebied wordt opgenomen wordt een vast bedrag betaald voor beheer en onderhoud. Dit bedrag wordt gestort in het Parkeerfonds (uitwerking hieronder).
6. Als laatste bestaat de optie om de niet gerealiseerde parkeerplaatsen conform parkeernormen af te kopen en dit bedrag te storten in een parkeerfonds.
7. Indien het niet mogelijk is om parkeren op eigen terrein en/of openbaar gebied te realiseren, het ook niet mogelijk is om de huidige parkeercapaciteit voor opvang van de extra druk te gebruiken, en ook geen gebruik wordt of kan worden gemaakt van het parkeerfonds, wordt de omgevingsvergunning in eerste instantie geweigerd. Het college van B&W kan in uitzonderingsgevallen echter gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer het naar oordeel van het College het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Roosendaal zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis.

Ontheffingsmogelijkheid parkeerfonds

Ingeval parkeerplaatsen conform parkeernorm niet te realiseren zijn op eigen terrein dan kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen door de initiatiefnemer de mogelijkheid te bieden een bedrag per niet gerealiseerde parkeerplaats in het parkeerfonds te storten. Ook als gebruik wordt gemaakt van het bestaande openbare gebied wordt hiervoor per parkeerplaats een bedrag betaald. Het doel van het parkeerfonds is:

Het verkrijgen van middelen door bijdragen van initiatiefnemers, waarmee parkeervoorzieningen of andere maatregelen op het gebied van parkeren kunnen worden gecreëerd, daar waar particulieren en bedrijven dat zelf niet kunnen en waarmee de gewenste kwaliteit van het stedelijke parkeerklimaat gegarandeerd blijft.

Afkoopbedrag parkeerbonds

Indien de aanvrager/ontwikkelaar de mogelijkheid krijgt om ontheffing te verkrijgen om aan de parkeernorm te voldoen, zal deze een storting moeten doen in het parkeerbonds.

Een aanvrager/ontwikkelaar die tot storting overgaat dient met de volgende punten rekening te houden:

- Hij heeft geen exclusief parkeereigendom;
- Hij heeft geen exclusieve rechten met betrekking tot parkeren;
- Hij heeft geen exclusief parkeertarief of andere parkeergarantie;
- Hij heeft geen garantie op een parkeervoorziening in de directe omgeving.

Per parkeerplaats die wordt afgewenteld op het openbare gebied of wordt afgekocht, dient er een bedrag van € 5.000,- exclusief BTW te worden gestort. Dit bedrag zal jaarlijks worden geïndexeerd.

De redenen voor dit bedrag ten opzichte van de werkelijke kostprijs is zijn als volgt:

- Aangezien met de gelden uit het parkeerbonds de gemeente de mogelijkheid heeft om in de toekomst extra openbare parkeervoorzieningen te creëren, is het in principe zo dat meerdere doelgroepen van dezelfde parkeerplaats gebruik kunnen maken. Zowel kortparkeerders (bezoekers aan de binnenstad) als langparkeerders (werkenden, bewoners) maken derhalve theoretisch gebruik van dezelfde parkeerplaats.
- Een marktconform afkoopbedrag is wellicht voor een grote ontwikkelaar acceptabel, voor een kleine ondernemer die een restaurant wil uitbreiden en niet kan voldoen aan de parkeernorm, betekent een marktconform afkoopbedrag vrijwel zeker dat een ontwikkeling niet kan doorgaan. De kleinere ondernemers opereren met name in het centrum en de wegen naar het centrum; daar waar het voldoen aan de parkeernorm zowel op eigen terrein als in openbaar gebied op voorhand niet mogelijk is. Als een enorm hoog bedrag wordt gevraagd voor een parkeerplaats, zullen dergelijke ontwikkelingen in de stad in de toekomst vrijwel niet meer mogelijk zijn.
- De gemeente Roosendaal kan in de toekomst de gelden uit het parkeerbonds aanwenden voor parkeervoorzieningen. Daar zijn verschillende mogelijkheden voor. Zo kan men geheel zelf een parkeergarage realiseren. Men kan echter ook meeliften met nieuwe ontwikkelingen in de stad. Hierbij worden, naast de parkeerplaatsen van de ontwikkeling, extra parkeerplaatsen gerealiseerd op dezelfde locatie. Aangezien meegelift wordt met een bestaande ontwikkeling is het aannemelijk dat niet de volledige kostprijs moet worden betaald.
- Tot slot betekent een lage afkoopsom per parkeerplaats absoluut niet dat het aantrekkelijker wordt voor een ontwikkelaar om de optie van het parkeerbonds te gebruiken. In eerste instantie dient aan de parkeernorm op eigen terrein te worden voldaan. Uit ervaring blijkt ook dat een ontwikkelaar bij voorkeur zelf parkeerplaatsen realiseert, omdat dit zowel de bereikbaarheid van de functie als de latere aantrekkelijkheid bij verkoop optimaliseert.

Toepassingsgebied parkeerbonds

De Bouwverordening is voor geheel Roosendaal van toepassing. Dat wil zeggen dat iedere initiatiefnemer bij initiatieven binnen het gehele grondgebied de verplichting heeft, bij bouwontwikkelingen te voorzien in parkeren op eigen terrein. In de praktijk doet het probleem van het niet kunnen realiseren van voldoende parkeerplaatsen zich echter vrijwel uitsluitend voor binnen de centrumring en enkele historische linten, zoals de Molenstraat, Burgerhoutsestraat, Kade en Wouwseweg. Hier zijn de grootste ruimtelijke beperkingen en is het vaak lastig om het parkeren binnen de gebouwde ontwikkeling of op het bijbehorend perceel op te lossen. Ook het toevoegen van parkeerplaatsen op openbaar gebied of het gebruik maken van de bestaande capaciteit wanneer er sprake is van een overschot, is hier niet mogelijk.

Buiten de centrumring en de historische linten is veelal voldoende ruimte om te voldoen aan de geldende parkeernorm op eigen terrein of men kan in de openbare ruimte extra parkeerruimte toevoegen of zelfs gebruik maken van de bestaande (over)capaciteit. Wanneer een initiatiefnemer dit niet kan, is het hoogst onwaarschijnlijk dat de gemeente dit op termijn wel kan. Het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen in deze gebieden is markttechnisch niet haalbaar. Het realiseren van gebouwde voorzieningen verder van de binnenstad is enerzijds ruimtelijk niet of nauwelijks mogelijk en anderzijds zal in een gebied waar het vrijwel overal gratis parkeren is, bijna niemand ook daadwerkelijk in die gebouwde (en betaalde) parkeervoorziening gaan staan.

Resultaatsverplichting en besteding parkeerbondsgelden gemeente Roosendaal

De storting van een bijdrage in een parkeerbonds door de initiatiefnemer betekent dat hieraan juridische beperkingen zijn verbonden. Een bestuursorgaan moet namelijk, wanneer het de mogelijkheid schept voor initiatiefnemers om door middel van het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing van de parkeernorm, een compensatie koppelen. In dit geval in de vorm van het realiseren van parkeerplaatsen in de gemeente om zodoende het parkeerklimaat in de gehele stad te waarborgen. Er wordt namelijk een rechtstreeks bijdrage geleverd door initiatiefnemers aan de doelstelling van de wettelijk bepaling waarop de ontheffing berust. Dit betekent overigens niet dat de gemeente de verplichting aangaat om specifiek voor de betreffende initiatiefnemer parkeerplaatsen te realiseren. Immers, het is enerzijds ook voor de gemeente ter plekke niet mogelijk om ze voor de ontwikkeling te realiseren, anderzijds dienen de parkeerbondsgelden ingezet te worden voor het behouden van een gunstige parkeersituatie in de gehele gemeente. De gelden uit het parkeerbonds worden daarom voor openbare parkeervoorzieningen gebruikt die op het schaalniveau van de gehele gemeente zo effectief mogelijk worden ingezet met als doel een zo goed mogelijk parkeerklimaat te creëren. De locaties waar gemeenten parkeerplaatsen realiseren moet echter wel op een logische wijze zijn gekoppeld aan de ontwikkelingen die van de afkoopmogelijkheid gebruik hebben gemaakt. Een redelijke afstand hiervoor is 500 meter. Niet valide bestedingen zijn bijvoorbeeld openbaar vervoer, wegonderhoud en fietspaden. Deze hebben geen duidelijke relatie met de wettelijke bepaling van de ontheffing, namelijk parkeerplaatsen.

Er is wel een termijn aan deze compensatie verbonden, namelijk 10 jaar. Indien geen enkele resultaatsverplichting (realiseren fysieke parkeerplaatsen uit parkeerbonds in logische relatie tot afgekochte parkeerplaatsen) binnen deze termijn is gerealiseerd dient per niet gerealiseerde parkeerplaats het oorspronkelijke bedrag renteloos te worden terugbetaald. Terugbetaling van bedoelde bijdragen geschiedt uitsluitend op verzoek van de vergunninghouder/ontwikkelaar. De initiatiefnemer dient in eerste instantie aan te tonen dat de gemeente niet heeft voldaan aan haar resultaatverplichting. De gemeente heeft hierin geen actieve rol.

Beheer van het parkeerbonds

Ten behoeve van de afkoopregeling wordt een parkeervereenkomst met de initiatiefnemer afgesloten. Deze privaatrechtelijke overeenkomst is gericht op het scheppen van voorwaarden, waaronder de gemeente ontheffing kan verlenen van de parkeereis als bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. In de parkeervereenkomst worden onder meer de hoogte van het te storten bedrag, de gemeentelijke verplichting en de vrijstelling vastgelegd. De regie bij het opstellen van de parkeervereenkomst ligt bij de afdeling Ontwikkeling (ORG en ORU). De afkoopregeling en het bijbehorende parkeerbonds vallen onder verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder die is belast met parkeren. De gelden worden gelabeld en 'geparkeerd' in de Bestemmingsreserve Parkeren.