



gemeente
Schiedam

beleidsnota

gemeente Schiedam team Ruimtelijke ontwikkeling en beleid
Postbus 1501 3100 EA Schiedam
Stadskantoor Stads erf 1 3112 DZ Schiedam
T 14 010 W www.schiedam.nl

Beleid Toepassing Verordening op de parkeerbijdrageregeling en parkeernormen

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Schiedam
op 13 mei 2014

Algemeen

Ontwikkelingen in de stad, zowel door particuliere initiatieven als door die van de gemeente, kunnen er toe leiden dat de parkeerdruk stijgt. Dit omdat bijvoorbeeld meer of andere functies worden toegevoegd of omdat openbare parkeerplaatsen verdwijnen ten faveure van andere voorzieningen.

Om de stijging van de parkeerdruk te beperken, is er in de Bouwverordening van de gemeente Schiedam hiertoe een artikel opgenomen .

Hoofddoel van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is dat de aanvrager van een (omgevings)vergunning er alles aan doet om een eventuele stijging van de parkeerdruk als gevolg van de omgevingsvergunning (de parkeereis) op eigen terrein te realiseren. Wanneer de aanvrager echter met gegronde redenen kan aantonen dat realisering van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, kan het College van B&W besluiten om ontheffing te verlenen. Het vierde lid van artikel 2.5.30 geeft het College van B&W de bevoegdheid ontheffing te verlenen en hieraan (financiële) voorwaarden te verbinden. Deze voorwaarden kunnen betrekking hebben op het op alternatieve wijze voorzien in de parkeereis en/of financieel van aard zijn.

Voor ontwikkelingen waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar die wel een negatief effect op de parkeerdruk hebben, is tot nu toe niet in bestaande wet- of regelgeving voorzien. Dit beleid voorziet in deze lacune. Over het algemeen zal dit deel van het beleid van toepassing zijn op initiatieven in de openbare ruimte van de gemeente zelf.

Toepassingsgebied

Dit beleid is, net als de Bouwverordening en de Verordening op de parkeerbijdrageregeling, van toepassing op alle ontwikkelingen, inclusief functiewijzigingen:

- a. waarvoor een omgevingsvergunning is vereist en
- b. voor alle plannen, inclusief die van de gemeente zelf, die niet onder lid a. vallen, maar waardoor wel extra parkeerdruk ontstaat, inclusief plannen waardoor openbare parkeerplaatsen worden opgeheven,

op het gehele grondgebied van gemeente Schiedam.

Doel van deze nota:

De doelen van deze nota zijn:

1. concreet en eenduidig vastleggen hoe artikel 2.5.30 van de Bouwverordening in de gemeente Schiedam wordt toegepast en
2. hoe omgegaan wordt met projecten in de openbare ruimte die een negatief effect hebben op de parkeerdruk en
3. hoe de verordening op de parkeerbijdrageregeling wordt toegepast.

Dit aan de hand van 4 vragen:

1. Hoe wordt de parkeereis berekend?
2. Wat wordt verstaan onder “op alternatieve wijze” voorzien in parkeerruimte?
3. Wanneer wordt de parkeerbijdrageregeling toegepast en welke voorwaarden worden daaraan verboden?
4. Wat gebeurt er als er niet aan de voorwaarden kan worden voldaan?

In de bijlagen is een stroomschema opgenomen ter illustratie van de te doorlopen stappen.

1. Hoe wordt de parkeereis berekend?

Wat is een parkeereis:

In artikel 2.5.30 van de vigerende Bouwverordening van de gemeente Schiedam staat dat er “in voldoende mate” ruimte moet worden aangebracht voor parkeren van auto’s.

De invulling van de term “in voldoende mate” is in dit beleid uitgewerkt. Het resultaat is de parkeereis die wordt opgelegd bij het toekennen van de vergunning.

Daarnaast kan een parkeereis worden opgelegd als er sprake is van een verandering in de (openbare) ruimte, waarbij openbare parkeerplaatsen worden opgeheven, ook als daarvoor geen omgevingsvergunning voor wordt aangevraagd. Hierbij zal het in de praktijk vaak gaan om herinrichtingsplannen van de gemeente zelf.

De parkeereis wordt berekend door eerst de parkeerbehoefte van het plan vast te stellen. De parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen waaraan behoefte zal zijn als de functie in gebruik is: het totaal van de parkeerbehoefte van eigen bewoners/gebruikers van de ontwikkeling, de behoefte van de bezoekers van de ontwikkeling en de eventueel op te heffen bestaande parkeerruimte ten behoeve van die ontwikkeling.

Mogelijk kan in een deel van die behoefte worden voorzien door dubbelgebruik van parkeerplaatsen of doordat er parkeerbehoefte van een verdwijnende functie vervalt. Als deze mogelijkheden zijn benut is het overblijvende deel van de parkeerbehoefte, opgeteld met eventueel op te heffen bestaande openbare parkeerplaatsen de parkeereis.

Het doel van dit deel van de beleidsregels is ervoor te zorgen dat de berekening van de parkeereis bij een ontwikkeling in de stad op een duidelijke en eenduidige manier gebeurt. In het volgende staat het berekenen van de parkeerbehoefte in deel A centraal en in deel B het berekenen van de parkeereis.

A. Het berekenen van de parkeerbehoefte:

Parkeernormen

Voor diverse functionaliteiten is een parkeernorm opgenomen in bijlage 1. Deze vormen de basis voor de berekening van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling.

Bij de parkeerbehoefte die volgt uit deze tabel wordt het eventuele aantal op te heffen parkeerplaatsen (ook in het openbaar gebied) als gevolg van de ontwikkeling opgeteld.

Als de parkeerbehoefte uitkomt op een gebroken getal, wordt dit volgens de gebruikelijke regels afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal.

Bij plannen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is, maar die wel een stijging van de parkeerdruk tot gevolg hebben, is het berekenen van een parkeerbehoefte niet van toepassing: hiervoor kan direct naar onderdeel B worden verwezen.

De parkeernormen in de tabel zijn overgenomen van het CROW, publicatienr. 317, “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”. Hierbij is de categorie “zeer sterk stedelijk” uit deze publicatie gebruikt, gezien de hoge bevolkingsdichtheid van Schiedam.

Indeling gebieden

In de tabel met parkeernormen in bijlage 1. worden verschillende normen gehanteerd voor dezelfde functie, afhankelijk van waar de functie in de stad is gelegen. Er wordt een vierdeling gehanteerd: binnenstad, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom en buitengebied.

Deze indeling wordt door het CROW gebaseerd op de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De indeling van de stad in deze vier categorieën is opgenomen in bijlage 2.

Voor de juiste toepassing van de tabel wordt daarom eerst gekeken naar de plaats in de stad waar de ontwikkeling plaatsvindt en vervolgens naar de soort functie. In de tabel kan dan de corresponderende parkeernorm worden opgezocht en toegepast.

De reden voor het onderscheid in locaties binnen de stad is dat verwacht mag worden dat op een locatie die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, er meer mensen gebruik van zullen maken. Dit heeft weer tot gevolg dat er minder (extra) parkeerdruk mag worden verwacht.

De indeling in gebieden zoals weergegeven op de kaart in bijlage 2 is daarom gebaseerd op de bereikbaarheid van locaties (in logische geografische eenheden) per openbaar vervoer. Hierbij is gekozen voor de laagste norm (binnenstad) voor de geografische binnenstad, plus de wijk Oost. De maximale afstand in die wijk tot het openbaar vervoerknooppunt Schiedam Centrum is minder dan 800 m.

Een deel van de wijk Nieuwland heeft nu toegang tot een NS-station, maar dit wordt omgebouwd naar een metro. De wijk West en het overig deel van de wijk Nieuwland ligt binnen de invloedssfeer van de metro en bus en zijn om die reden alle aangeduid als schil. Dit geldt ook voor het bedrijventerrein direct ten noorden van station Schiedam Centrum: hoewel dit relatief dichtbij gelegen is, is voor- en natransport zeer beperkt aanwezig en wordt de loopafstand verhoogd door de aanwezigheid van een rijksweg en water.

De wijk Zuid en een deel van de wijk West heeft geen toegang tot tram of metro. Om die reden worden de normen voor “rest bebouwde kom” gehanteerd. Ten noorden van de A20 worden eveneens de normen voor “rest bebouwde kom” gehanteerd. Toegang tot tramverkeer is met name in de avond beperkt.

De hoogste norm, die voor het Buitengebied, wordt in Schiedam gebruikt voor die delen van de stad die buiten de bebouwde kom liggen.

Indeling van woningen in prijsklassen

In de tabel in bijlage 1 voor het berekenen van de parkeerbehoefte is sprake van verschillende parkeernormen voor verschillende soorten woningen en voor etages in diverse prijsklassen. Hierbij geldt hoe duurder de woning, hoe hoger de behoefte aan parkeerplaatsen bij de woning.

Voor het gebruik van de tabel met parkeernormen in bijlage 1 wordt de grens tussen middeldure en dure (koop)woningen gelijk gesteld aan de grens voor het verkrijgen van Nationale Hypotheekgarantie. Deze grens wordt jaarlijks aangepast. Tijdens de crisis is de NHG grens tijdelijk verhoogd. Per 1 juli 2013 is de NHG grens € 290.000,-. De NHG grens daalt per 1 juli 2014 naar € 265.000,-. Het kabinet is voornemens de NHG grens verder te laten dalen naar € 225.000,- in 2016 en zal daarna jaarlijks gelijk gesteld worden aan de gemiddelde woningwaarde. Deze grens zal voor het gebruik van de tabel worden gevolgd. De grens tussen goedkope en middeldure woningen wordt gesteld op € 140.000,-. Bij deze koopsom is de bruto maandlast gelijk aan de liberalisatiegrens bij huurwoningen. In beide

gevallen wordt de WOZ waarde als uitgangspunt genomen voor de bepaling van de waarde van de woning. Dit bedrag kan jaarlijks worden geïndexeerd.

Bij de huurwoningen wordt de grens tussen (middel)dure en goedkope woningen bepaald op de liberalisatiegrens. In 2014 is deze grens € 699,48. Deze grens wordt jaarlijks geïndexeerd.

De bedragen zijn ook opgenomen in tabel 1.

Parkeren op eigen terrein

Zoals eerder aangegeven, vraagt de Bouwverordening de parkeereis te realiseren op eigen terrein.

Bij woningen is al in de Kadernota Parkeerbeleid 2009-2013 vastgesteld, dat bij elke woning in ieder geval één parkeerplaats onlosmakelijk gekoppeld wordt aan de woning. Voor het bezoekersdeel van de parkeernorm geldt, dat deze openbaar (toegankelijk) worden gerealiseerd.

Parkeerruimte op eigen terrein wordt echter soms op een andere wijze gebruikt; de garage bij de woning wordt benut voor opslag van andere zaken of zelfs bij de woning getrokken. Ook bij bedrijven kan de parkeerruimte in de praktijk gebruikt worden voor opslag, de plaatsing van containers en dergelijke.

Om die reden wordt parkeerruimte op eigen terrein door het CROW gemiddeld minder meegeteld dan parkeerplaatsen op eigen terrein.

Hoeveel minder hangt af van het soort parkeerplaats: een parkeerplaats in een collectieve garage onder een appartementencomplex kan minder gemakkelijk voor andere doeleinden worden benut dan een garage bij een woning.

Ook hangt dit af van de vraag of de parkeerplaats op eigen terrein gelegen is in een gebied met gereguleerd parkeren. In dat geval heeft de woning of bedrijf met eigen parkeerplaats geen of verminderd recht op (een) parkeervergunning(en). Hiermee wordt bereikt dat parkeerplaatsen op eigen terrein in de gereguleerde delen van de stad zo optimaal mogelijk worden benut voor het parkeren van motorvoertuigen.

Om deze verschillen tot uitdrukking te laten komen, is in bijlage 3 een tabel opgenomen met de wijze waarop parkeren op eigen terrein dient te worden opgenomen in de berekening van de totale parkeerbehoefte.

De uitkomst hiervan zal in sommige gevallen betekenen, dat als parkeerruimte op eigen terrein wordt aangelegd, de parkeereis uiteindelijk hoger wordt dan wanneer deze op alternatieve wijze wordt aangelegd.

Voor wat betreft woningen in het deel van de stad zonder gereguleerd parkeren is de tabel overgenomen van het CROW.

Voor wat betreft woningen in het deel van de stad met gereguleerd parkeren zijn de cijfers aangepast aan de Schiedamse situatie: elke parkeerplaats op eigen terrein telt mee als volledige parkeerplaats, tenzij deze aantoonbaar als zodanig onbruikbaar is en ook niet (meer) bruikbaar gemaakt kan worden. Hiervan is bijvoorbeeld sprake als er een bouw- of omgevingvergunning is afgegeven voor een functieverandering.

B. Het berekenen van de parkeereis:

De parkeerbehoefte zoals hierboven berekend is niet altijd gelijk aan het aantal parkeerplaatsen dat bij de ontwikkeling dient te worden aangelegd. Dit kan bijvoorbeeld

omdat bij een nieuwe ontwikkeling een vorige functie op die locatie vervalt. Deze roept dan ook geen parkeerdruk meer op. Ook met toepassen van dubbelgebruik is het mogelijk parkeerplaatsen efficiënter te gebruiken, waardoor het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen naar beneden kan worden bijgesteld. Na het berekenen van de parkeerbehoefte wordt op basis van dit soort factoren de parkeereis berekend. De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat de ontwikkelaar dient aan te leggen om te voorzien in de behoefte zoals bedoeld in de Bouwverordening. In sommige gevallen kan deze berekening op nul uitkomen, maar nooit lager dan nul.

Bij plannen die het verlies van openbare parkeerplaatsen tot gevolg hebben, maar geen extra parkeerbehoefte oproepen, wordt de parkeereis bepaald op het verschil tussen het aantal parkeerplaatsen in de oude situatie minus het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie.

Aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik

Als een ontwikkeling meerdere functies omvat, of een afwijkende functie heeft ten opzichte van andere, in de buurt gelegen functies is het mogelijk dat parkeerplaatsen efficiënter worden ingezet door dubbelgebruik. Kantoorpersoneel, dat meestal overdag aanwezig is, kan bijvoorbeeld deels gebruik maken van parkeerplaatsen die door bewoners overdag niet worden gebruikt: zij zijn deels naar hun werk.

Om dubbelgebruik te berekenen wordt de tabel in bijlage 4 gebruikt. Dit kan echter alleen voor die parkeerplaatsen die niet exclusief zijn toebedeeld aan een functie. Bijvoorbeeld een garage bij een woning kan niet in dubbelgebruik worden meegenomen: een werknemer van een nabijgelegen kantoor heeft immers geen toegang tot die parkeerplaats.

Als het parkeren geregeld is op een gemeenschappelijk terrein, zonder voor exclusief gebruik toebedeelde plaatsen, is dubbelgebruik wel mogelijk: hetzij via openbare toegankelijkheid, hetzij via vooraf schriftelijk vastgelegde afspraken hierover. De aanwezigheidspercentages in deze tabel zijn overgenomen van het CROW.

Verbouw en herbestemming, leegstand, sloop en nieuwbouw

Soms vindt een ontwikkeling plaats waarbij een andere functionaliteit verdwijnt. Een woning wordt bijvoorbeeld gesplitst of een winkelpand wordt omgezet naar een woonbestemming. In die gevallen kan de parkeerdruk, die de oude functie oproept, afgetrokken worden van de parkeerdruk die de nieuwe functionaliteit oproept. Dit geldt alleen als de oude functionaliteit minder dan 5 jaar heeft leeggestaan. Een al lang leegstand pand roept immers geen parkeerdruk op.

Hierbij is het voor de berekening van de parkeerbehoefte niet van belang of sprake is van sloop/nieuwbouw of van verbouw van een bestaand pand.

Bijzondere status Binnenstad

In de gehele binnenstad, gedefinieerd als CBS-buurt 00, 21, 22 en 23, geldt dat alleen in de eigen behoefte van de woningen dient te worden voorzien.

Voor bezoekers van deze woningen wordt uitgegaan van de mogelijkheid deze behoefte op te vangen in de bestaande parkeermogelijkheden voor bezoekers: de parkeergarages.

In de praktijk betekent dit, dat in de tabel in bijlage 1 het aangeduide “aandeel bezoekers” van de parkeernorm voor woningen mag worden afgetrokken.

In de binnenstad lopen diverse ontwikkelingstrajecten, zoals het stimuleren van Wonen boven Winkels.

Indien definitief wordt besloten de parkeergarage aan de westzijde van de binnenstad aan te leggen, zal voor ontwikkelingen die meegenomen zijn in de berekening voor de capaciteit van die garage, de mogelijkheid worden geboden de parkeereis van die ontwikkelingen in die garage op te lossen. Dit geldt alleen als hiertoe de juridische middelen beschikbaar zijn. Het uitgifte beleid voor parkeervergunningen wordt daarop in dat geval aangepast. Dat betekent in de praktijk, dat voor bewoners en eventuele werknemers van die ontwikkelingen geen parkeervergunning beschikbaar wordt gesteld, ook niet als zij geen parkeerplaats in die garage afnemen.

Ter verduidelijking zijn in bijlage 5 enkele voorbeelden opgenomen van berekeningen van de parkeereis.

2. Wat wordt verstaan onder “op alternatieve wijze” voorzien in parkeerruimte?

In artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is opgenomen dat de benodigde parkeerplaatsen (de parkeereis) op eigen terrein dient te worden aangelegd. Als dit niet, of niet geheel mogelijk is kan ontheffing worden verleend. Deze ontheffing wordt verleend als er op “alternatieve wijze” wordt voorzien in de benodigde parkeerruimte. De term “alternatieve wijze” wordt hier verduidelijkt. Ook wordt hier aangegeven welke voorwaarden burgemeester en wethouders kunnen stellen als een dergelijke ontheffing wordt verleend.

Er zijn drie alternatieve mogelijkheden om te voorzien in parkeerruimte ten behoeve van het plan:

1. Het creëren van parkeerplaatsen op openbaar gebied
2. Gebruik maken van bestaande parkeerplaatsen op openbaar gebied
3. Het creëren of gebruik maken van een naburige parkeervoorziening.

Deze mogelijkheden worden hieronder verder toegelicht:

1. Parkeerplaatsen creëren op de openbare weg

Soms biedt de openbare ruimte nog mogelijkheden extra openbare parkeerplaatsen aan te leggen. Indien een aanvrager deze mogelijkheid wenst te benutten, dient hiervan een tekening te worden overlegd, waarin de nieuw te creëren parkeerplaatsen op openbaar gebied op schaal zijn ingetekend. Deze tekening dient te worden beoordeeld en geaccordeerd door de gemeente op zaken als onder andere bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de nieuwe parkeerplaatsen. De nieuw aan te leggen parkeerplaatsen mogen niet, tenzij vooraf uitdrukkelijk schriftelijk door het college van burgemeester en wethouders toegestaan, ten koste gaan van bestaande dan wel geplande voorzieningen in het openbaar gebied, inclusief groenvoorzieningen.

De kosten voor de aanleg van extra parkeerplaatsen, inclusief eventueel daaraan gerelateerde kosten voor bijvoorbeeld het verplaatsen van straatmeubilair, openbare verlichting of kolken, zijn voor de aanvrager. De aanvrager en/of eigenaar/gebruiker van de ontwikkeling kan geen rechten op het gebruik van de nieuw aangelegde openbare parkeerplaatsen doen gelden en dient te voldoen aan alle eisen die gesteld worden aan het gebruik van die plaatsen, inclusief die vanuit de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen en de Parkeerverordening.

2. Gebruik maken van bestaande openbare parkeerplaatsen

Mogelijk is er voldoende parkeerruimte op de openbare weg aanwezig om de extra parkeerdruk van de ontwikkeling op te vangen. Hiervan is sprake als de parkeerdruk in een straal van ca. 750 meter rondom het plan, inclusief de parkeerdruk door de nieuwe ontwikkeling, op het piekmoment binnen een periode van een week niet boven de 80 % uitkomt.

Dit wordt aangetoond met een onafhankelijk uitgevoerde parkeerdrukmeting op ten minste twee tijdstippen binnen de uren waarop de beoogde nieuwe functie volledig bezet is.

De compensatie voor deze reeds door de gemeente aangelegde en betaalde parkeerplaatsen bedraagt: € 7.500,00 per parkeerplaats. De aanvrager en/of eigenaar/gebruiker van de ontwikkeling kan geen rechten op het gebruik van de openbare parkeerplaatsen doen gelden en dient te voldoen aan alle eisen die gesteld worden aan het gebruik van die plaatsen, inclusief die vanuit de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen en de Parkeerverordening.

3. Benutten naburige parkeervoorziening (max. 750 m. afstand)

Mogelijk kan de aanvrager gebruik maken van een overschot aan parkeerruimte in een naburige parkeervoorziening c.q. zelf een parkeervoorziening aanleggen.

Indien een aanvrager op deze manier elders parkeerplaatsen compenseert dient hiervan een (privaat)rechtelijke overeenkomst met bijbehorende situatieschets te worden overlegd. Aangetoond dient te worden dat deze parkeerplaatsen langdurig (ten minste 10 jaar) ten behoeve van de betreffende ontwikkeling waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, kunnen worden aangewend.

Indien deze vorm van alternatieve parkeerruimte wordt toegepast binnen het gebied met gereguleerd parkeren, wordt het uitgifte beleid voor parkeervergunningen daarop aangepast. Dat betekent in de praktijk, dat voor bewoners en eventuele werknemers van die ontwikkelingen geen parkeervergunning beschikbaar wordt gesteld, ook niet als de overeenkomst wordt ontbonden of zij in de praktijk geen gebruik (kunnen) maken van de alternatieve parkeerruimte.

Het is mogelijk, binnen één plan gebruik te maken van meerdere varianten van alternatieve parkeerruimte en parkeerruimte op eigen terrein, zolang in totaal wordt voldaan aan de parkeereis.

Om in aanmerking te komen voor een ontheffing omdat op alternatieve wijze in de parkeereis is voorzien, dient de aanvrager een schriftelijk verzoek in te dienen bij de gemeente Schiedam, voorzien van de gevraagde documentatie.

3. Wanneer wordt de parkeerbijdrageregeling toegepast en welke voorwaarden worden daaraan verbonden?

Soms is het aantoonbaar niet mogelijk conform hoofdstuk 2 op alternatieve wijze te voorzien in parkeergelegenheid. In die gevallen is artikel 2.5.30, lid 4.a. van de Bouwverordening Schiedam van toepassing: het voldoen aan de parkeereis stuit door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren. Op basis daarvan kan het college van burgemeester en wethouders een ontheffing verlenen van de verplichting te voldoen aan de parkeereis.

Aan het verlenen van een dergelijke ontheffing is een financiële voorwaarde verbonden; de zogenaamde parkeerbijdrage.

De hoogte van de parkeerbijdrage is afhankelijk van de reële kosten die gemaakt moeten worden voor het aanleggen van compenserende parkeerplaatsen. Deze kosten variëren met de vraag of de compenserende parkeerruimte op straat kan worden gerealiseerd, of

in gebouwde parkeervoorzieningen moet worden opgelost. Dit varieert per deel van de stad. In de bijlage van de “Verordening op de parkeerbijdrageregeling” is een overzicht overgenomen met de verschillende delen van de stad.

Voorwaarden voor storting parkeerfonds

1. Het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein moet zodanige bezwaren opleveren dat deze van doorslaggevend belang moeten worden geacht. Deze bezwaren kunnen van historische, monumentale, verkeerskundige etc. aard zijn en tot gevolg hebben dat het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein fysiek onmogelijk of ongewenst is.
2. Indien slechts aanpassingen mogelijk zijn die onevenredig hoge kosten met zich meebrengen wordt het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid afgewogen ten opzichte van het belang van de realisatie van het bouwplan. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredig hoge kosten" dient de aanvrager van een (omgevings)vergunning via ten minste drie varianten van het bouwplan aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is, dan wel onevenredig hoge extra kosten met zich meebrengt.
3. Het niet mogelijk is op alternatieve wijze te voorzien in parkeergelegenheid zoals beschreven onder 2.

Hoogte parkeerbijdrage

Indien wordt voldaan aan de voorwaarden zoals hierboven beschreven, kan een ontheffing worden verleend op basis van artikel 2.5.30 lid 4.a. van de Bouwverordening. Hieraan wordt een financiële voorwaarde verbonden (op basis van artikel 2.5.30 lid 5 Bouwverordening Schiedam). Voor de hoogte van deze bedragen wordt verwezen naar de “Verordening op de parkeerbijdrageregeling” van de gemeente Schiedam, artikel 5 onder lid 4 tot en met 6.

Aan het betalen van een parkeerbijdrage kan de aanvrager geen rechten ontlenen aangaande het parkeren in de openbare ruimte en/of parkeervoorziening. Het stelt de aanvrager niet vrij van het betalen van een eventueel (jaarlijks) abonnement, dan wel het betalen van een (jaarlijkse) vergunning/ontheffing of het betalen bij een parkeermeter of een parkeerautomaat.

De parkeerbijdrage is verschuldigd bij het verlenen van de (omgevings)vergunning, c.q. het vaststellen van het definitief ontwerp / definitieve plan voor plannen waarvoor geen vergunning noodzakelijk is.

De parkeerbijdrage wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning, dan wel in een overeenkomst tussen gemeente en planeigenaar.

Stimuleringsregeling economische omstandigheden

Bij het vaststellen van dit beleid in 2014 is sprake van mindere economische omstandigheden. Om die reden is ervoor gekozen niet meteen de gehele reële bouwkosten van parkeerplaatsen in een gebouwde voorziening op te nemen, maar de eerste vier jaar een korting op de reële bouwkosten te verlenen. Dit zal een stimulans zijn sneller te investeren. De kortingspercentages zijn opgenomen de “Verordening op de parkeerbijdrageregeling” van de gemeente Schiedam, artikel 5 onder lid 5.

Uitgaven parkeerfonds

De bijdragen in het parkeerfonds, die zijn ontvangen van ontwikkelaars ter compensatie van parkeerplaatsen, worden binnen 10 jaar ingezet voor het uitbreiden van parkeerruimte binnen redelijke afstand (ca. 750 m.) van de ontwikkeling.

Binnengemeentelijke bijdragen aan het parkeerfonds, die zijn ontvangen zonder verbondenheid aan een omgevingsvergunning, kunnen naast uitbreiding van de parkeerruimte ook worden ingezet voor andere voorzieningen dan parkeren mits deze aantoonbaar bijdragen aan het verminderen van de parkeerdruk.

De gelden in het parkeerfonds, die gegenereerd worden met deze verordening kunnen met nadruk niet worden gebruikt voor normale onderhouds- en beheerskosten van bestaande parkeervoorzieningen.

4. Wat gebeurt er als er niet aan de voorwaarden kan worden voldaan?

In de verordening op de parkeerbijdrageregeling, artikel 5, lid 3 is een mogelijkheid opgenomen voor het college van burgemeester en wethouders om in specifieke uitzonderingsgevallen ook gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van de parkeerbijdrage verlenen.

Dit gebeurt wanneer naar het oordeel van het college het belang van de realisatie van het bouwplan voor de stad zwaarder weegt dan het voldoen aan de eis van de parkeerbijdrageregeling. Gezien de negatieve gevolgen van een dergelijke ontheffing op zowel de parkeerdruk als de financiële mogelijkheden om deze op te lossen, wordt terughoudend omgegaan met deze mogelijkheid. Aan een dergelijke ontheffing kan het college van burgemeester en wethouders andere voorwaarden verbinden.

In bijlage 6 is in een schema vastgelegd welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis.

Bijlagen

Bijlage1: Parkeernormentabel

Functie	Parkeernormen				Per	waarvan aandeel bezoekers	opmerking/toelichting
	centrum	schil/over- loopgebied	rest bebouwde kom	buiten- gebied			
Woningen							
Koop, vrijstaand	1,60	1,80	2,10	2,40	woning	0,3	
Koop, twee-onder-één-kap	1,50	1,70	2,00	2,20	woning	0,3	
Koop, tussen- of hoekwoning	1,40	1,60	1,80	2,00	woning	0,3	
Koop, etage, duur	1,40	1,60	1,90	2,10	woning	0,3	tot 1 juli 2014: meer dan € 290.000,- WOZ waarde na 1 juli 2014: meer dan € 265.000,- WOZ waarde
Koop, etage, midden	1,30	1,50	1,70	1,90	woning	0,3	meer dan € 140.000,-, maar minder dan € 290.000,-,WOZ waarde (tot 1 juli 2014), na 1 juli 2014: minder dan € 265.000,-
Koop, etage, goedkoop	1,20	1,30	1,40	1,60	woning	0,3	minder dan € 140.000,- WOZ waarde
Huurhuis, vrije sector	1,40	1,60	1,80	2,00	woning	0,3	
Huurhuis, sociale huur	1,20	1,30	1,40	1,60	woning	0,3	
Huur, etage, midden/duur	1,30	1,50	1,70	1,90	woning	0,3	meer dan € 699,48 per maand (2014)
Huur, etage, goedkoop	1,00	1,10	1,20	1,40	woning	0,3	minder dan € 699,48 per maand (2014)
Kamerverhuur, zelfstandig, niet- studenten	0,50	0,55	0,65	0,70	kamer	0,2	
Kamerverhuur, niet-zelfstandig,	0,25	0,25	0,25	0,25	kamer	0,2	

Functie	Parkeernormen				Per	waarvan aandeel bezoekers	opmerking/toelichting
	centrum	schil/over- loopgebied	rest bebouwde kom	buiten- gebied			
studenten							
Aanleunwoning en serviceflat	0,40	0,40	1,05	1,20	woning	0,3	
Werkgelegenheid							
kantoren zonder baliefunctie	0,85	1,15	1,15	2,55	100 m ² bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	1,15	1,35	1,65	3,55	100 m ² bvo	20%	1 arbeidsplaats = 30 m ² bvo
arbeidsintensieve/bezoekers- extensieve bedrijven	1,25	1,55	1,85	2,35	100 m ² bvo	5%	Bijv. industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats Cijfers excl. vrachtwagenparkeren
arbeidsextensieve/bezoekers- extensieve bedrijven	0,55	0,75	0,85	1,05	100 m ² bvo	5%	bijvoorbeeld loods, opslag, groothandel, transportbedrijf; Cijfers excl. vrachtwagenparkeren
bedrijfsverzamelgebouw	0,85	1,15	1,35	1,95	100 m ² bvo	10%	
Winkels							
buurtsupermarkt	1,40	2,00	2,60	n.v.t.	100 m ² bvo	89%	Kenmerken: kleiner dan 600 m ² wvo
discountsupermarkt	2,60	3,90	5,20	n.v.t.	100 m ² bvo	96%	Kenmerken: laag prijs- en serviceniveau, beperkt assortiment voorbeeld: Aldi, Lidl
Fullservice supermarkt, laag en middellaag prijsniveau	2,50	3,70	4,40	n.v.t.	100 m ² bvo	93%	Kenmerken: laag prijsniveau, middenniveau service, uitgebreid assortiment. Voorbeeld: Nettorama, Jumbo
Fullservice supermarkt, middelhoog en hoog prijsniveau	2,80	3,20	3,90	n.v.t.	100 m ² bvo	93%	Kenmerken: hoog prijs- en serviceniveau, uitgebreid assortiment, groter dan 1000 m ²

Functie	Parkeernormen				Per	waarvan aandeel bezoekers	opmerking/toelichting
	centrum	schil/over- loopgebied	rest bebouwde kom	buiten- gebied			
							wvo, voorbeeld: Albert Heijn
Grote supermarkt	5,10	5,80	6,60	n.v.t.	100 m2 bvo	84%	Kenmerken: zeer uitgebreid assortiment, meer dan 2.500 m2 wvo. Voorbeeld: Albert Heijn XL
Binnenstad/hoofdwinkelgebied	3,40	-	-	-	100 m ² bvo	92%	
Stadsdeelwinkelcentra	-	4,70	5,70	-	100 m ² bvo	85%	
wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	-	3,90	4,60	-	100 m ² bvo	79%	
buurt- en dorpswinkelcentra	-	2,80	3,40	-	100 m ² bvo	72%	
bouwmart, tuin- en groencentra	-	1,85	2,20	2,70	100 m ² bvo	88%	incl. eventuele buitenruimte
Bruin- en witgoedzaken	2,80	4,55	6,20	9,25	100 m ² bvo	92%	Grootschalige vestigingen, vaak aan rand centrum of rand stad
Onderwijsvoorzieningen							
crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,80	1,10	1,10	1,50	100 m2 bvo	-	exclusief Kiss&Ride plaatsen
basisonderwijs	0,75	0,75	0,75	0,75	leslokaal	-	exclusief Kiss&Ride plaatsen
middelbare school	3,00	3,60	3,90	4,90	100 leerlingen	11%	
ROC	3,80	4,30	4,70	5,90	100 leerlingen	7%	
avondonderwijs	3,60	4,50	5,40	10,50	10 studenten	95%	

Functie	Parkeernormen				Per	waarvan aandeel bezoekers	opmerking/toelichting
	centrum	schil/over- loopgebied	rest bebouwde kom	buiten- gebied			
Zorgvoorzieningen							
praktijk huisarts / verloskundigen	1,65	1,95	2,35	3,25	behandelkamer	57%	minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk, bij huisartsenposten is er ook in de avond parkeervraag
praktijk fysiotherapie	0,85	1,15	1,35	1,95	behandelkamer	57%	
praktijk tandarts	1,35	1,65	1,95	2,65	behandelkamer	47%	
apotheek	2,05	2,55	2,95	-	apotheek	45%	
consultatiebureau	1,05	1,25	1,45	2,15	behandelkamer	50%	
consultatiebureau voor ouderen	1,20	1,50	1,90	2,20	behandelkamer	38%	
gezondheidscentrum	1,25	1,45	1,75	2,45	behandelkamer	55%	combinatie diverse instellingen in een pand, bijvoorbeeld HOED
ziekenhuis	1,20	1,30	1,50	2,0	100 m2 bvo	29%	is gemiddeld. Voor gedetailleerde berekening zie CROW publicatie nr. 317.
verpleeg-/verzorgingstehuis ³	0,60	0,60	0,60	-	wooneenheid	60%	
begraafplaats / crematorium	-	-	30,60	30,60	(deels) gelijktijdige plechtigheid	98%	
religiegebouw (kerk, moskee etc.)	0,15	0,15	0,15	-	zitplaats		

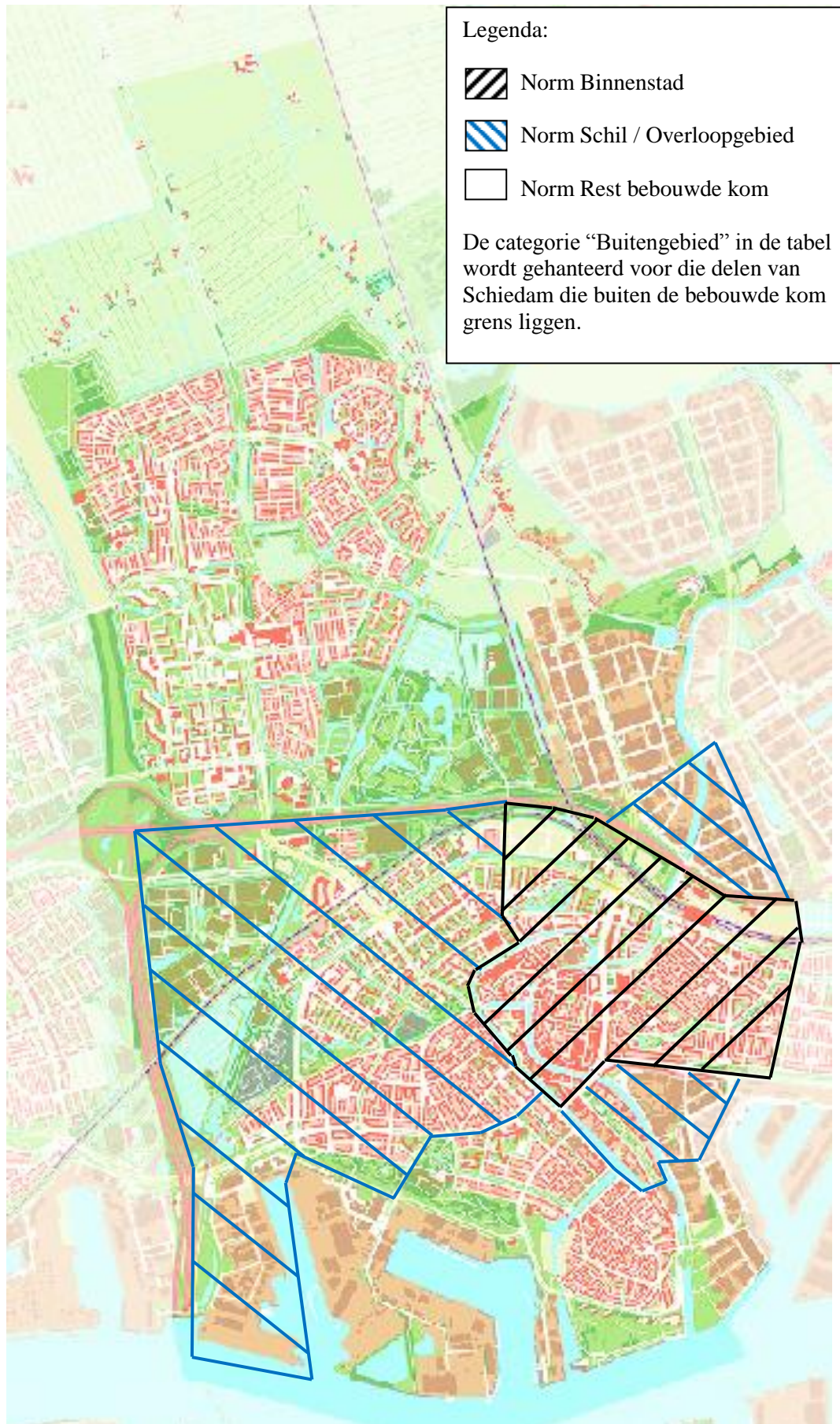
Functie	Parkeernormen				Per	waarvan aandeel bezoekers	opmerking/toelichting
	centrum	schil/over- loopgebied	rest bebouwde kom	buiten- gebied			
Horecagelegenheden							
hotel 1-3*	2,00	3,10	4,70	6,80	10 kamers	77%	
hotel 4-5*	5,00	7,60	10,10	12,60	10 kamers	65%	
café/bar/cafetaria	5,00	5,00	6,00	-	100 m ² bvo	90%	
restaurant	9,00	9,00	13,00	-	100 m ² bvo	80%	
discotheek	3,60	7,20	10,70	20,80	100 m ² bvo	99%	
evenementenhal/beursgebouw/congre sgebouw	4,00	5,50	7,50	-	100 m ² bvo	99%	
Sociaal culturele voorzieningen							
museum	0,40	0,60	0,95	-	100 m ² bvo	95%	
bibliotheek	0,35	0,65	0,85	1,35	100 m ² bvo	97%	
bioscoop	2,60	6,50	9,10	13,70	100 m ² bvo	94%	Bij overlap tussen voorstellingen 40% extra rekenen. 1 zitplaats is 3 m ² bvo
filmtheater / filmhuis	2,00	4,00	6,00	9,90	100 m ²	97%	Bij overlap tussen voorstellingen 20% extra rekenen. 1 zitplaats is 3 m ² bvo
theater / schouwburg	6,70	7,20	8,90	12,00	100 m ²	87%	100 zitplaatsen is 300 m ² bvo
sociaal cultureel centrum/wijk- verenigingsgebouw	2,00	2,00	2,00		100 m ² bvo	90%	norm overgenomen uit Kadernota Parkeerbeleid 2009-2013, i.v.m. ontbreken norm CROW.

Functie	Parkeernormen				Per	waarvan aandeel bezoekers	opmerking/toelichting
	centrum	schil/over- loopgebied	rest bebouwde kom	buiten- gebied			
Sportvoorzieningen							
gymlokaal / sportzaal	1,05	1,85	2,65	3,55	100 m ² bvo	94%	gymlokalen bij school zonder avondfunctie: parkeervraag =0
sporthal (binnen)	1,45	2,05	2,65	3,45	100 m ² bvo	96%	bij sporthallen met wedstrijdfunctie: + 0,15 parkeerplaats per bezoekersplaats
sportveld buiten	20,00	20,00	20,00	20,00	ha netto terrein	95%	oppervlakte exclusief eventuele kleedruimtes, trapveldjes, clubgebouw en dergelijke
dansstudio	1,20	3,00	4,20	7,40	100 m ² bvo	93%	
fitnessstudio / sportschool	1,10	2,60	3,70	6,50	100 m ² bvo	87%	Kleinschalige voorziening (ca. 750 m ² bvo), met vooral fitnessapparaten
fitnesscentrum	1,30	3,40	4,80	7,40	100 m ² bvo	90%	Grote, multifunctionele centra (>1.500 m ²) , met gevarieerd aanbod, ook voor groepen
sauna / hammam	2,10	3,80	5,50	7,30	100 m ² bvo	99%	lokaal
wellnesscentrum	-	-	8,80	10,30	100 m ² bvo	99%	(boven)regionaal, bijvoorbeeld Thermen, kuuroord
squashhal	1,50	2,30	2,60	3,20	100 m ² bvo	84%	
tennisbanen	0,30	0,40	0,40	0,50	100 m ² bvo	87%	
bowlingcentrum	1,20	1,70	2,20	2,80	baan	89%	
biljart- / snookercentrum	0,65	0,85	1,05	1,75	tafel	87%	

Functie	Parkeernormen				Per	waarvan aandeel bezoekers	opmerking/toelichting
	centrum	schil/over- loopgebied	rest bebouwde kom	buiten- gebied			
zwembad (overdekt)	-	9,30	10,60	13,30	100 m ² oppervlak bassin	97%	
zwembad (openlucht)	-	9,00	11,50	15,80	100 m ² oppervlak bassin	99%	Bij combi openlucht en overdekt a.d.h.v. verhoudingen oppervlakte bassins norm berekenen
jachthaven	0,60	0,60	0,60	0,60	ligplaats		
manege	-	-	-	0,4	box	90%	
Overige voorzieningen							
indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	2,90	3,70	4,40	5,10	100 m ² bvo	97%	Tot 2.500 m ² bvo
indoorspeeltuin (groot)	3,50	4,30	5,30	6,10	100 m ² bvo	98%	vanaf 2.500 m ² bvo
volkstuint	-	-	0,30	0,30	tuin / perceel	100%	Norm overgenomen uit Kadernota parkeerbeleid 2009-213
kinderboerderij / stadsboerderij	-	18,80	22,50	-	boerderij		

In de tabel zijn de kencijfers parkeren gebruikt uit de CROW publicatie: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van oktober 2012. Voor de meest voorkomende voorzieningen in Schiedam zijn de kencijfers overgenomen uit de tabellen in deze publicatie, in de categorie “zeer sterk stedelijk”. Voor voorzieningen die niet in Schiedam gevestigd zijn (kunstijsbaan, stadion, woonwarenhuis etc.) zijn de normen niet in deze tabel overgenomen om de leesbaarheid ervan te optimaliseren. Mocht de tabel in deze beleidsnota niet voorzien in een parkeernorm voor een (bouw)plan, dan worden de kencijfers uit deze publicatie, categorie “zeer sterk stedelijk”, het gemiddelde van de bandbreedte toegepast. In een enkel geval is afgeweken van deze publicatie, bijvoorbeeld omdat een norm daarin niet voorkomt, terwijl deze wel gewenst is. Die zijn in de tabel zelf aangeven.

Bijlage 2: gebiedsindeling t.b.v. toepassing parkeernormentabel in bijlage 1



Bijlage 3: Berekening parkeerruimte op eigen terrein

Parkeervoorziening(bij woningen)	Theoretisch aantal parkeerplaatsen	Berekeningsaantal <u>buiten</u> gereguleerd gebied	Berekeningsaantal <u>binnen</u> gereguleerd gebied	Opmerking (zie ook artikel 2.5.30 Bouwverordening Schiedam)
Oprit, enkel	1	0,8	1	Oprit minimaal 5,0 m. diep.
Oprit, lang	2	1,0	2	Oprit minimaal 10,0 m. diep
Oprit, dubbel	2	1,7	2	Oprit minimaal 4,5 m. breed
Garage, bij woning	1	0,4	1	
Garagebox, niet bij woning	1	0,5	1	
Garage met oprit, enkel	2	1,0	2	Oprit minimaal 5,0 m. diep.
Garage met oprit, lang	3	1,3	3	Oprit minimaal 10,0 m. diep
Garage met oprit, dubbel	3	1,8	3	Oprit minimaal 4,5 m. breed

Een carport wordt geteld als oprit.

Bij woningen / overige functies waarbij een gemeenschappelijke parkeervoorziening wordt aangebracht, dient, conform de kadernota parkeerbeleid, ten minste één parkeerplaats in de gemeenschappelijke voorziening onlosmakelijk aan de woning gekoppeld te worden. Onlosmakelijk aan de woning c.q. andere functie gekoppelde parkeerplaatsen in een gemeenschappelijke voorziening tellen als volwaardige parkeerplaats (1,0) mee, zowel in als buiten het gereguleerde gebied. Niet onlosmakelijke gekoppelde parkeerplaatsen tellen mee voor 0,75, zowel binnen als buiten gereguleerd gebied.

Bijlage 4: Aanwezigheidspercentage en dubbelgebruik

Aanwezigheidspercentage voor verschillende periodes van de dag/week (bron: CROW, publicatie nr. 317, oktober 2012)

Voor woningen wordt, conform de kadernota Parkeerbeleid, ten minste één parkeerplaats per woning onlosmakelijk gekoppeld aan die woning. Voor deze parkeerplaatsen bestaat geen mogelijkheid tot dubbelgebruik en onderstaande tabel wordt daarom niet toegepast voor die parkeerplaatsen. zie ook pagina 5.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
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
supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0
sportfuncties binnen	50	50	100	100	0	100	100	75
sportfuncties buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
bioscoop, theater	5	25	90	90	0	40	100	40
sociaal medisch: arts/therapeut etc.	100	75	10	10	0	10	10	10
verpleeg/ verzorgingshuis etc.	50	50	100	100	25	100	100	100
ziekenhuis: patiënten en bezoek	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
bibliotheek*	30	70	100	70	0	75	0	0
museum*	20	45	0	0	0	100	0	90
restaurant*	30	40	90	95	0	70	100	45
café*	30	40	90	85	0	75	100	45

Bijlage 5: berekeningsvoorbeelden parkeereis

Voorbeeld 1:

Een pand in de binnenstad was vroeger in gebruik als pakhuis, maar staat al langer dan vijf jaar leeg. Aanvrager wil het verbouwen tot 3 koopappartementen. De verwachte WOZ waarde van de appartementen wordt €180.000,-. Er is geen sprake van parkeren op eigen terrein in de huidige situatie.

In bijlage 2 (gebiedsindelingskaart) is te zien dat het adres in de binnenstad valt. In bijlage 1 is te zien dat een woning van € 180.000,- in de categorie “Koop-etage-midden” valt. De bijbehorende parkeernorm is 1,3 parkeerplaats per woning. Voor 3 woningen is dat $3 * 1,3$ is 3,9 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte voor de nieuwe functie is 3, 9 parkeerplaatsen.

De oude functie van het pand, pakhuis, heeft geen invloed op de parkeerbehoefte omdat het pand al langer dan vijf jaar leegstaat.

Gezien de ligging in de binnenstad, is de ‘Bijzondere status Binnenstad’ regeling op bladzijde 5 van toepassing: de parkeerbehoefte van bezoekers van nieuwe ontwikkelingen kunnen in dat gebied worden opgevangen in de reeds bestaande parkeergarages.

Volgens bijlage 1 is het bezoekersdeel van de parkeernorm in de categorie “Koop-etage-midden” in de binnenstad 0,3 parkeerplaats per woning. Voor 3 woningen is dat totaal $3 * 0,3$ is 0,9 parkeerplaats.

De parkeereis die voor deze ontwikkeling wordt opgelegd is dan ook:

- 3,9 parkeerplaatsen voor de woningen
 - 0,0 aftrek voor verdwijnende parkeerbehoefte oude functie
 - 0,9 aftrek voor het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte
- 3,0 parkeereis aan te leggen parkeerplaatsen voor de 3 appartementen.

Voorbeeld 2:

De gemeente besluit een weg her in te richten. Hierbij wordt van de bestaande 30 km/u weg een 50 km/u weg gemaakt. In dit verband moeten er 2 voetgangersoversteekplaatsen (zebra's) worden aangelegd. Hiervoor dienen 6 parkeerplaatsen te worden verwijderd. Ook worden 2 ondergrondse afvalcontainers geplaatst op parkeerplaatsen. Door efficiënter in te richten kunnen 3 parkeerplaatsen worden gewonnen.

In de oude situatie kende de weg 86 parkeerplaatsen.

In de nieuwe situatie worden 81 parkeerplaatsen teruggebracht.

De parkeereis voor dit plan is dan $86 - 81$ is 5 parkeerplaatsen.

Voorbeeld 3:

Naast een stadsdeelwinkelcentrum wordt een wijkcentrum gesloopt, dat minder dan een jaar leeg staat. Op die locatie wordt een appartementencomplex van 40 woningen met parkeergarage voorzien, met kantoorruimte van 220 m².

Van de koopwoningen vallen er 20 in de dure, 8 in de goedkope en 12 in de middeldure categorie. Het gehele project valt volgens bijlage 2 in een deel van de stad waar de norm voor “rest bebouwde kom” van toepassing is.

De parkeereis wordt als volgt berekend:

Parkeerbehoefte nieuwe functies:

20 woningen in de categorie “koop-etage-duur”:	$20 * 1,90 = 38,0$ parkeerplaatsen
12 woningen in de categorie “koop-etage-midden”:	$12 * 1,70 = 20,4$ parkeerplaatsen
08 woningen in de categorie “koop-etage-goedkoop”:	$8 * 1,40 = 11,2$ parkeerplaatsen
Totaal woningen	69,6 parkeerplaatsen

Kantoor, 220 m ² (parkeernorm: 1,15 per 100m ²)	$2,2 * 1,15 = 2,53$ parkeerplaatsen
--	-------------------------------------

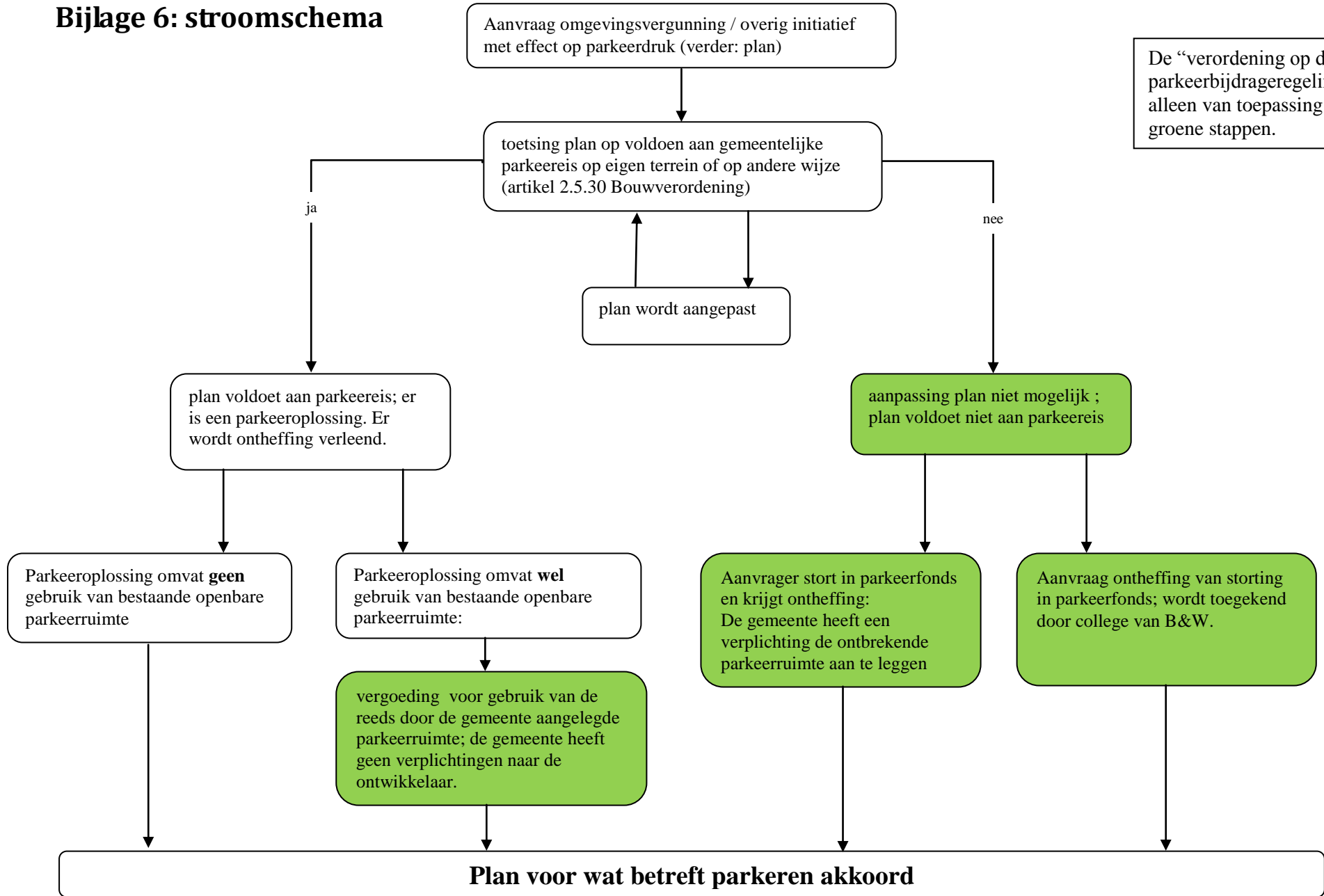
Totaal alle functies: 72,13 parkeerplaatsen

Elke woning krijgt in de te bouwen parkeergarage 1 vaste parkeerplaats. Voor deze 40 plaatsen is geen dubbelgebruik mogelijk.

Volgens de tabel in bijlage zijn de parkeerplaatsen voor de woningen op een werkdag slechts voor 50 % in gebruik. Voor 50% van $(69,6-40) = 14,8$ parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen is op een werkdag overdag dubbelgebruik mogelijk.

Het kantoor heeft op die momenten juist behoefte aan 100% (=2,53) van zijn totale parkeerbehoefte. Dit kan opgevangen worden op de leegstaande parkeerplaatsen van de woningen, mits dit juridisch en praktisch goed vastgelegd wordt. Dan kan de parkeerbehoefte van het kantoor van het totaal worden afgetrokken: $72,13 - 2,53 = 69,6$ parkeerplaatsen.

Bijlage 6: stroomschema



De “verordening op de parkeerbijdrageregeling” is alleen van toepassing in de groene stappen.