

## **Parkeerbijdrageregeling Beesel 2013**

Burgemeester en wethouders van de gemeente Beesel;

Gelet op de Gemeentewet, de Woningwet en de bouwverordening, de Nota parkeerbijdrageregeling en mobiliteitsfonds en de Verordening Mobiliteitsfonds Beesel;

Besluiten;

Vast te stellen de beleidsnota Parkeerbijdrageregeling Beesel, luidende als volgt:

### **Parkeerbijdrageregeling Beesel 2013**

#### **Hoofdstuk 1**

##### **1.1 Inleiding**

Het uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat bij bouwplannen of plannen voor een gewijzigd gebruik van gebouwen, die leiden tot een vergroting van de parkeervraag, wordt voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. Op deze manier wil de gemeente Beesel de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de gemeente bevorderen. Bij bouwplannen in centrumgebieden in onze gemeente blijkt het moeilijk om het parkeren op eigen terrein op te lossen.

Hoofdzaak is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning er alles aan doet om 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 burgemeester en wethouders besluiten om ontheffing van de parkeereis te verlenen. Het verlenen van ontheffing heeft echter nadelige effecten voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Vandaar dat van deze mogelijkheid terughoudend gebruik wordt gemaakt. Aan de ontheffing van de parkeereis kan een verplichte financiële bijdrage worden gekoppeld. Deze parkeerbijdragen worden door de gemeente opgelegd en geïnd.

De gemeenteraad heeft daarvoor een mobiliteitsfonds ingesteld. Uit dit fonds worden maatregelen gefinancierd voor de verbetering van parkeren en de mobiliteit.

Er bestaat geen landelijk wettelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkencijfers. Deze richtlijnen zijn verwoord in de "Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (ASVV 2004). De hierin verwoorde parkeerkencijfers zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. Bij de vaststelling van het gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan heeft de gemeenteraad ingestemd met de toepassing van deze parkeerkencijfers. Voor de parkeerkencijfers van het CROW verwijzen wij naar bijlage E.

Deze beleidsnota geeft richtlijnen voor het berekenen van de parkeereis, de ontheffing van de parkeereis en de hoogte van de parkeerbijdrage.

##### **1.2 Parkeereis**

In artikel 2.5.30, eerste lid van de Bouwverordening van de gemeente Beesel is de eis opgenomen dat er bij een gebouw in voldoende mate ruimte op eigen terrein voor het parkeren is aangebracht. Als aan deze eis niet wordt voldaan, kan op grond van lid 4 artikel 2.5.30 kan een ontheffing gegeven worden van de parkeereis. Het vierde lid van de gemeentelijk Bouwverordening geeft het college de

mogelijkheid beleidsregels vast te stellen met betrekking tot deze ontheffingen en financiële voorwaarden daar aan te stellen.

Ook kunnen er in bestemmingsplannen parkeerregels zijn opgenomen. In dat geval is niet de parkeereis op grond van de bouwverordening maar de parkeerregel op grond van het bestemmingsplan van toepassing. Ook voor het toestaan van afwijkingen van het bestemmingsplan, heeft het college de mogelijkheid om beleidsregels vast te stellen

### **1.3 Vaststellen parkeereis**

#### **1.3.1 Stappenplan**

##### Stap 1. Vaststellen benodigd parkeeraanbod

Om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, wordt een parkeerbalans<sup>(2)</sup> opgesteld. Met deze parkeerbalans wordt aan de hand van de soort functie(s), de omvang van deze functie(s) en de parkeernorm(en)<sup>(3)</sup> van deze functie(s) een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen het bouwplan verschillende functies worden ontwikkeld, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen<sup>(4)</sup>. Voorwaarde is wel dat de ontwikkelaar in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden, dus dat exclusieve parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Bij enkelvoudige of kleinschalige plannen (inbreiding, hergebruik) mag de berekende parkeervraag van het laatste legale gebruik van het pand of perceel, voor zover toegerekend aan de openbare ruimte, worden afgetrokken van de berekende parkeervraag van het nieuwe gebruik. (zie bijlage A voorbeeld 1) Bij grootschalige ontwikkelingen of herstructureringen mag de vraag van de oude situatie worden afgetrokken van de nieuwe vraag voor zover hiervoor parkeerplaatsen werkelijk in de openbare ruimte aanwezig waren. (zie bijlage A voorbeeld 2)

De aanvrager stelt de parkeerbalans op, de gemeente Beesel toetst de parkeerbalans. De uitkomst is de parkeereis. (zie voorbeelden berekening parkeerbalans en -eis bijlage A)

##### Stap 2. Vaststellen of voldaan wordt aan de parkeereis.

Nadat de parkeereis door de gemeente is vastgesteld volgt vergelijking met het in het plan opgenomen aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein kleiner dan de parkeereis dan is het plan in principe niet akkoord.

##### Stap 3. Beoordelen of een aanpassing van het plan kan leiden tot het voldoen aan de parkeereis

De aanvrager dient aan te tonen dat er op geen enkele wijze met het plan voldaan kan worden aan de parkeereis. Indien slechts aanpassingen mogelijk zijn die onevenredige hoge kosten –meer dan 150% van de normale, dat wil zeggen geëigend in die specifieke omstandigheid, aanlegkosten- met zich meebrengen, dan volgt stap 4. In het andere geval terug naar stap 1.

##### Stap 4. Ontheffing van de parkeereis

Het college van burgemeester en wethouders heeft de bevoegdheid om ontheffing te verlenen van de eis dat er bij een plan in voldoende mate ruimte voor het parkeren of stallen van auto's op het terrein van het plan moet zijn aangebracht.

Op het moment dat daarvan ontheffing wordt verleend, wordt de omgeving belast met een ruimtelijk probleem. De parkeerdruk zal toenemen, waarmee de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de gemeente in eerste instantie zal afnemen. Het creëren van parkeergelegenheid binnen het plan moet daarom op zodanige bezwaren stuiten, dat aan deze bezwaren doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Als de aanvrager niet aannemelijk maakt –de aanvrager dient daarvoor bij aanvraag een deugdelijke onderbouwing aan te leveren- dat de parkeereis niet binnen het plan op eigen terrein kan worden opgelost, dan wordt de aanvraag geweigerd.

(zie schema bijlage D)

2 Parkeerbilans= berekening van het aantal bij een plan aan te leggen parkeerplaatsen, op basis van de parkeerbepalingen en -normen. Meegerekend kan worden oude situatie en mogelijkheden voor dubbelgebruik. Berekening dubbelgebruik volgens CROW publicatie 182 Parkeerkcijfers- basis voor parkeernormering of opvolgers daarvan.).

3In de bouwverordening en het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2012 zijn de gemeentelijke parkeernormen opgenomen. Voor functies waarin deze parkeernormen niet voorzien, kan het gemiddelde parkeercijfer van het CROW gehanteerd worden.(CROW, publicatie 182 Parkeerkcijfers- basis voor parkeernormering of opvolgers daarvan.)

4Om de dubbelgebruikmogelijkheden te bepalen worden de aanwezigheidspercentages van het CROW gehanteerd. (CROW, publicatie 182 Parkeerkcijfers- basis voor parkeernormering of opvolgers daarvan.)

### 1.3.2 Verlenen ontheffing op parkeereis: nadere beleidsregels

De parkeereis is gebaseerd op de bouwverordening of bestemmingsplan. In de bouwverordening staat tevens een mogelijkheid om ontheffing van de parkeereis te verlenen.

1. Ontheffing kan:

- a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
- b. indien het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.
- c. In specifieke uitzonderingsgevallen.

Ad a. Het op een andere wijze voorzien in de nodige parkeer- of stallingsruimte kan op de volgende manieren:

- gebruik maken van de bestaande parkeermogelijkheden in de openbare ruimte
- gebruik maken van openbaar toegankelijke parkeergarages
- aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is alleen mogelijk, indien nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De grens is gelegd op een piekbelasting van 80% parkeerdruk, de nieuwe vraag meegerekend. (een druk van 90% of meer wordt beschouwd als een kritische grens). Bij deze specifieke ontheffing is de fysieke parkeerplaats direct beschikbaar, maar legt wel beslag op de beperkte openbare ruimte.

Aan het door burgemeester en wethouders verlenen van deze ontheffing wordt een financiële consequentie –de parkeerbijdrage- gekoppeld.

Ook als de aanvrager op acceptabele afstand van het plan voldoende nieuwe parkeerplaatsen realiseert buiten de openbare ruimte kan een ontheffing worden verleend. Aan deze ontheffing wordt geen financiële eis gekoppeld omdat geen beslag wordt gelegd op de openbare ruimte.

Voor wonen ligt de grens van 'acceptabele afstand' in het centrum van Reuver en de kern van Beesel in principe op 400m loopafstand, daarbuiten op 200m loopafstand.

Ad b. Ontheffing is pas aan de orde indien zich een bijzondere omstandigheid voordoet: het scheppen van parkeergelegenheid op eigen terrein moet zodanige bezwaren opleveren dat aan deze bezwaren doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Daarbij valt te denken aan omstandigheden van stedenbouwkundige, esthetische, historische, monumentale of verkeerskundige aard die tot gevolg hebben dat het fysiek niet mogelijk is of ongewenst is om op of onder het bouwterrein de vereiste parkeergelegenheid te realiseren.

De ontheffing wordt verleend, omdat er volgens het college van burgemeester en wethouders redenen zijn waarom het belang van het plan groter is dan het voldoen aan de parkeereis. Aan het verlenen van deze ontheffing wordt een financiële consequentie –parkeerbijdrage- gekoppeld.

Enkele situaties die zich kunnen voordoen:

- De locatie leent zich niet voor het aanbrengen van parkeerplaatsen op of onder die locatie en/of het gebouw leent zich niet voor het aanbrengen van parkeerplaatsen in, op of onder dat gebouw.
- Het is technisch zeer ingewikkeld om te voldoen aan de parkeereis.
- De kosten per parkeerplaats zijn buiten proportioneel hoog (minimaal 50% hoger dan de normale richtprijs voor een dergelijke voor de locatie/gebouw geschikte parkeerplaats, en daarmee wordt de investering in de parkeervoorziening ten opzichte van de totale investering buitenproportioneel groot.

Ad c. In specifieke uitzonderingsgevallen kunnen Burgemeester en wethouders ontheffing verlenen zonder het heffen van een parkeerbijdrage. Van de onvoorwaardelijke ontheffingsmogelijkheid – zonder parkeerbijdrage of aanleg vervangende ruimte– dient spaarzaam gebruik te worden gemaakt. Deze mogelijkheid is voorbehouden aan bijzondere omstandigheden. In dit geval is alleen het college van burgemeester en wethouders besluitbevoegd (geen mandaat).

Het verlenen van een ontheffing is vervolgens nog steeds geen plicht. Het college van burgemeester en wethouders kan altijd beslissen dat er onvoldoende redenen zijn om ontheffing op de parkeereis te verlenen.

## **Hoofdstuk 2 Enkele elementen van de parkeerbijdrageregeling.**

### **2.1 Financiële voorwaarde**

Het verlenen van een ontheffing van de parkeereis heeft consequenties voor de parkeersituatie in de omgeving van het plan en kan derhalve in tegenspraak zijn met een van de doelen van het parkeerbeleid, een evenwichtige parkeersituatie. Door het koppelen van een financiële consequentie aan het verlenen van een ontheffing op de parkeereis wordt de gemeente in staat gesteld met deze gelden de effecten van het verlenen van ontheffing te beperken. Daarnaast wordt een aanvrager gestimuleerd om binnen het plan voldoende parkeerplaatsen te realiseren.

In de jurisprudentie is uitgemaakt dat een bestuursorgaan de mogelijkheid heeft door middel van een financiële voorwaarde tot betaling van een tegemoetkoming of compensatie te verplichten, indien door voldoening aan de gestelde voorwaarde een rechtstreekse bijdrage wordt geleverd aan de doelstelling van de wettelijke bepaling waarop de vergunning of ontheffing berust en de verlening of ontheffing in het algemeen belang tot heffen van een geldbedrag noopt. Aan het koppelen van een financiële consequentie voor het verlenen van een ontheffing van de parkeereis zijn een aantal beperkingen verbonden. De belangrijkste beperking is dat aangetoond moet worden dat niet een andere, uit hoofde van rechtsbescherming meer aanvaardbare, mogelijkheid aanwezig is om een tegemoetkoming of compensatie te vragen zoals het invoeren van een baatbelasting of het plaatsen van parkeermeters. De ontheffing met financiële consequentie van de parkeereis wordt verleend volgens een publiekrechtelijke regeling. Aan het betalen van de bijdrage kan de aanvrager geen rechten ontlenen. Wel is de gemeente in algemene zin gehouden de gelden te besteden aan de verbetering van de parkeersituatie.

De parkeereis zoals neergelegd in de bouwverordening en in (toekomstige) bestemmingplannen heeft als belangrijke doelstelling het reguleren en beperken van de parkeerdruk in de openbare ruimte, zodat gemeente bereikbaar en leefbaar blijft. De parkeerbijdrage dient een rechtstreekse bijdrage te leveren aan deze doelstelling. Dit betekent dat het geld uit het mobiliteitsfonds, voor zover verkregen uit bijdragen gekoppeld aan ontheffingen, moet worden aangewend ten behoeve van de openbare parkeersituatie.

### **2.2 Hoogte afkoopbedrag**

Per niet gerealiseerde parkeerplaats geldt een afkoopbedrag dat hoog genoeg moet zijn om ontwikkelaars te stimuleren om binnen het bouwplan voldoende parkeerplaatsen te realiseren en om



een financieel fonds op te bouwen waarmee de gemeente investeringen kan doen. Het afkoopbedrag moet echter niet zo hoog zijn dat ontwikkelingen onmogelijk worden. In bijlage C staan de tarieven van de bijdragen.

### **2.3 Hardheidsclausule**

Geen parkeerbijdrage wordt geheven bij afgifte van een ontheffing bij bijzondere omstandigheden. Deze afweging is aan het college waarbij overwegingen van verkeersveiligheid, toepassing van andere wettelijke kaders of verstoring van het dorps- of straatbeeld ect. worden meegenomen.

Reuver, 18 maart 2013

Burgemeester en wethouders van Beesel,

secretaris,  
R.R.M. Halfman

burgemeester,  
P. Dassen-Housen

## **Bijlagen Parkeerbijdrageregeling Beesel 2013**

### **Bijlage A** Voorbeelden berekening parkeereis

#### **Voorbeeld 1.**

Oude situatie: winkel in centrumgebied zonder parkeerplaats op eigen terrein, winkelruimte en achtergelegen opslag totaal 90 m<sup>2</sup> bvo.

Nieuwe situatie: 4 appartementen categorie midden duur.

Berekende parkeervraag oude situatie :

Ligging centrum

Norm winkel 3,00 parkeerplaats per 100m<sup>2</sup>

**Parkeervraag oud**=  $3,00 \times 90/100 = 2,70$  ppl

Berekende parkeervraag **nieuwe situatie:**

Ligging centrum

Norm woning middenduur= 1,7 parkeerplaats per woning

Parkeervraag nieuw=  $1,7 \times 4 = 6,8$  ppl

Berekende parkeereis, op eigen terrein, bedraagt 6,8 minus 2,70 = **4 parkeerplaatsen (afgerond)**

#### **Voorbeeld 2**

**Oude situatie:** 4 flats totaal 120 woningen, categorie goedkoop . 45 parkeerplaatsen op eigen terrein.

**Nieuwe situatie:** sloop en nieuwbouw van 100 aan de huidige eisen ontworpen woningen, categorie middenduur. Onderdeel van grootschalige herstructurering.

In de oude situatie liggen de flats langs de openbare weg met daarvoor op de weg gelegen 50 langsparkeerplaatsen. De maximaal gemeten parkeerdruk op deze plaatsen is 80%.

Parkeervraag oude situatie:

50 parkeerplaatsen fysiek aanwezig in de openbare ruimte toe te rekenen aan de flats oude situatie.

Berekende **parkeervraag nieuwe situatie:**

Ligging buitenschil/restgebied

Norm woning middenduur = 1,70 parkeerplaats per woning

Parkeervraag nieuw =  $1,70 \times 100 = 170$  ppl

Afgetrokken kan worden de parkeervraag oude situatie in de openbare ruimte tot 80% =  $50 \text{ ppl} \times 0,8 = 40$  ppl

Berekende parkeereis op eigen terrein bedraagt 170 minus 40 = **130 parkeerplaatsen.**

#### **Voorbeeld 3** schilgebied en dubbelgebruik

##### **Oude situatie**

Te slopen 2 woningen onder één kap, cat. middenduur. Slechts één van de woningen heeft één eigen parkeerplaats op eigen terrein.

Totaal toe te rekenen parkeerruimte oude situatie bedraagt  $2 \times 1,5$  (p-norm)= 3 parkeerplaatsen, waarvan 2 in de openbare ruimte.

### **Nieuwe situatie**

4 appartementen cat. duur, met in de plint een kantoorruimte –zonder balie- van 200 m<sup>2</sup> (bruto vloeroppervlak)

- parkeernorm woning duur is 1,6 per woning
- parkeernorm kantoren zonder balie is 1,35 per 100 m<sup>2</sup> bvo

appartementen parkeereis: 4 x 1,6 (p-norm)= 7 parkeerplaatsen afgerond  
kantoorruimte parkeereis: 2 x 1,35 (p-norm)= 3 parkeerplaatsen afgerond

Dubbelgebruik is mogelijk voor zover de parkeerplaatsen voor beide gebruikers –bewoners/bezoekers en personeel/klantentoegankelijk zijn.

Volgens de CROW aanwezigheidspercentages ligt het zwaartepunt kantoren op de doordeweekse middag en bedraagt 100%. Voor de bewoners geldt op dat moment 60%.

60% van 7 plaatsen = 4 plaats afgerond. Er zijn dan 3 plaatsen over die het kantoor kan gebruiken om aan de parkeervraag te voldoen.

Het aanleggen van 7 parkeerplaatsen is dan bij dubbelgebruik voldoende.

Van deze 7 plaatsen mag nog worden afgetrokken 2 plaatsen in de openbare ruimte oude situatie.

Berekende parkeereis op eigen terrein bedraagt 7 minus 2 = **5 parkeerplaatsen**

### **Bijlage B** Gebiedsindeling (kaart)

De parkeerbijdrageregeling is van toepassing voor de bebouwde kommen van Reuver en Beesel. Voor de kernen van Reuver en Beesel (rode omlijning) wordt een ander tarief gehanteerd



Parkeercontouren\_2  
9\_01\_13-Model.pdf

### Bijlage C Parkeerbijdrageregeling Beesel 2013

Tarientabel per niet aangelegde maar wel opgelegde parkeerplaats Indexering tarieven op basis van CBS consumentenprijsindexcijfer  
Alleen van toepassing indien B&W ontheffing verlenen onder financiële voorwaarde. (bedragen excl. BTW)

	<b>koop prijs (v.o.n.)</b>	<b>centrum Beesel/Reuver</b> bijdrage per ppl.	<b>Overig gebied</b> bijdrage per ppl.
<b>woning of appartement</b>	duur >330.000 midden > 230.000 goedkoop tot 230000	€ 5.000	€ 4.000
	<b>Huur per maand</b>		
<b>woning of appartement</b>	duur >750 midden 500-750 goedkoop tot 500	€ 5.000	€ 4.000
<b>hotel)kamer</b>	<b>alle</b>	€ 1.500	€ 1.500
<b>Bovenwoning boven bestaand pand</b>	<b>alle</b>	€ 2.500	€ 2.500
<b>Legalisering splitsing woningen</b>	<b>alle</b>	€ 1.500	€ 1.500
<b>alle overige functies</b>		€ 5.000	€ 4.000

Indexering op basis van CBS consumentenprijsindexcijfer

### Gebiedsindeling zie kaart Bijlage B

#### Toelichting op de afkoopbedragen

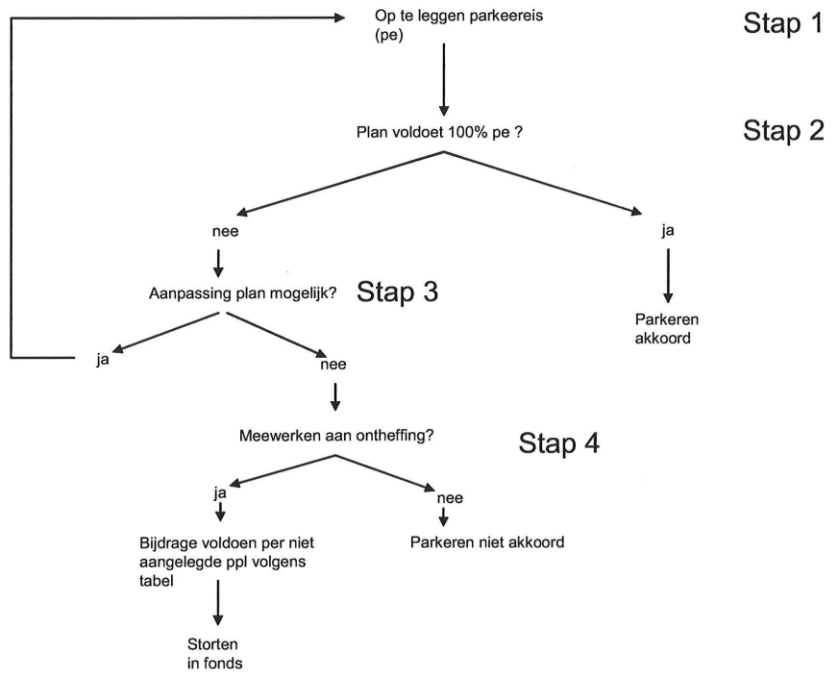
De afkoopbedragen zijn gebaseerd op soort en locatie:

1. Soort parkeerplaats. De hoogte van het afkoopbedrag is gekoppeld aan gemiddelde realisatiekosten op, onder of boven het eigen terrein, van een geschikte parkeerplaats.
2. Locatie. Het afkoopbedrag is hoger naar mate de bebouwingsdichtheid van een gebied groter is. Voor de kernen van Beesel en Reuver wordt in de regel € 1.000 meer in rekening gebracht per te realiseren parkeerplaats.

In bijlage B van deze regeling is de gebiedsindeling op kaart aangegeven



**Bijlage D** Schema op hoofdlijnen beoordeling parkeren met plan en ontheffing



**Bijlage E**



parkeerkencijfers  
CROW.PDF