

Parkeernota 2018 gemeente Beek



beleidsnotitie

Gemeente Beek

IMRO idn: n.v.t.
Status: definitieve versie
Datum: 5 juli 2018

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen	7
Hoofdstuk 3	Juridisch kader	8
Hoofdstuk 4	Parkeernormen	11
Hoofdstuk 5	Parkeerbalans	13
Hoofdstuk 6	Parkeerbonds	15
Bijlagen		17
Bijlage 1:	Zoneringskaart	
Bijlage 2:	Parkeernormen	
Bijlage 3:	Aanwezigheidspercentages en berekeningsaantallen	

1. Inleiding

Iedereen is gebaat bij goede parkeervoorzieningen. Vooral burgers, want zij parkeren hun auto het liefst zo dicht mogelijk bij de eigen woning of bij de bestemming. Als daar voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, waar de auto veilig en zonder bijkomende kosten kan worden geparkeerd, zullen zij graag daarvan gebruik maken. Maar ook de gemeente, want deze hoeft geen extra maatregelen te treffen om het parkeren te reguleren. Voor bijvoorbeeld een parkeerschijfzone (blauwe zone) moeten borden worden geplaatst en blauwe strepen worden getrokken, moet de parkeerverordening worden aangepast, is handhaving noodzakelijk en moeten ontheffingen worden verleend aan diegenen die daarvoor in aanmerking komen. Waar mogelijk wordt dan ook gestreefd naar gratis parkeren, waarbij lokale parkeerproblemen bij voorkeur worden opgelost met traditionele maatregelen zoals parkeerverboden, stilstaan verboden, uitbreiden parkeercapaciteit en fysieke maatregelen.

De gemeente Beek wil goed bereikbaar zijn voor haar inwoners en haar bezoekers. Goede parkeervoorzieningen zijn daarom onmisbaar. Met de aanleg van voldoende parkeerplaatsen in relatie tot de aanwezige functies (wonen, kantoor, sporthal, etc.) wordt in de aanwezige parkeerbehoefte voorzien. Een zo gastvrij en vriendelijk mogelijk ingericht, eenduidig parkeersysteem, waarbij de (grotere) parkeerterreinen gemakkelijk te vinden zijn en waar veilig en bij voorkeur gratis kan worden geparkeerd, is daarbij het uitgangspunt.

Tot voor kort had de gemeente Beek geen eigen parkeerbeleid. Bij de beoordeling van de parkeerbehoefte in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen baseerde de gemeente zich op de parkeerkencijfers zoals opgenomen in de publicatie van het CROW betreffende parkeerkencijfers en verkeersgeneratie. Met de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 is artikel 8 vijfde lid van de Woningwet per 29 november 2014 komen te vervallen. Daarmee is er een einde gekomen aan de aanvullende werking van de bouwverordening – alsmede de daarin opgenomen parkeerregeling – voor bestemmingsplannen. Voor bestemmingsplannen, vastgesteld voor 29 november 2014, blijft de bouwverordening van kracht tot 1 juli 2018. Tot die tijd hebben gemeenten de ruimte om ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening een parkeerregeling vast te leggen in deze bestemmingsplannen (artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, hierna: Wro). Voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld, is het van belang om in de planregels goed te borgen hoe in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling in 'voldoende parkeergelegenheid' moet worden voorzien.

Door middel van een paraplubestemmingsplan 'Parkeren' wil de gemeente Beek een dergelijke parkeerregeling verankeren in een groot deel van de bestaande bestemmingsplannen. In de voorliggende parkeernota wordt het voor deze parkeerregeling toepasselijke beleid van de gemeente Beek nader uiteengezet. In deze parkeernota zijn de parkeernormen opgenomen, die door het bevoegd gezag worden gehanteerd bij de beoordeling van aanvragen voor omgevingsvergunningen voor bouwen en/of voor een wijziging van het gebruik als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a en c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo).

De parkeernota is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op het aspect parkeren als bijzonder aandachtspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 wordt het juridisch kader voor

het opnemen van parkeernormen in bestemmingsplannen geschetst. In hoofdstuk 4 worden de toepasselijke parkeernormen uiteengezet en nader toegelicht. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het nut van het opstellen van een parkeerbalans. In hoofdstuk 6 wordt kort ingegaan op de mogelijkheid van een parkeerfonds.

2. Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

Parkeeroverlast kan alleen worden voorkomen als er in de gemeente voldoende parkeerplaatsen aanwezig c.q. beschikbaar zijn. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de parkeerbehoefte dient daarmee rekening te worden gehouden. Daarbij is het belangrijkste uitgangspunt dat alle ontwikkelingen c.q. functies die een toename in de parkeerbehoefte veroorzaken, binnen de grenzen van het plangebied en bij voorkeur op eigen terrein worden opgevangen. Dit geldt ook voor de situatie dat de gebruiksfunctie van een perceel conform de mogelijkheden die in het bestemmingsplan worden geboden, wordt gewijzigd. De initiatiefnemer dient aan te tonen dat aan dit uitgangspunt wordt voldaan. Wanneer het om welke reden dan ook niet mogelijk of wenselijk is de parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen, kan deze ook in de omgeving worden gerealiseerd. Door middel van een parkeeronderzoek door een ter zake deskundig bureau moet dan worden aangetoond dat dit mogelijk is zonder dat daardoor overlast ontstaat. De initiatiefnemer dient de resultaten van een dergelijk onderzoek aan te leveren. In verband met het verhaal van kosten die gemoeid zijn met de aanleg van (extra) parkeerplaatsen is de gemeente Beek tevens voornemens een zogenaamd 'parkeerbonds' op te richten (zie hoofdstuk 6).

De parkeernormen worden vastgelegd in het paraplubestemmingsplan 'Parkeren' omdat de bepalingen zoals opgenomen in de Bouwverordening per 1 juli 2018 vervallen.

3. Juridisch kader

3.1 Bouwverordening

Parkeren vormt een vast onderdeel van ieder ruimtelijk besluit. Dat geldt zeker sinds november 2014. Op dat moment is namelijk de Reparatiewet BZK in werking getreden. Tot november 2014 was het op grond van artikel 8, vijfde lid van de Woningwet mogelijk om stedenbouwkundige voorschriften zoals parkeernormen in een gemeentelijke bouwverordening op te nemen. Deze bouwverordening vormt in de Wabo een toetsingskader bij een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Het betreffende artikel uit de Woningwet is echter vervallen. Dit leidt er toe dat bestemmingsplannen die sindsdien worden vastgesteld op de juiste wijze parkeernormen in de planregels moeten borgen. Bij bestemmingsplannen, vastgesteld na 29 november 2014, kan namelijk geen rekening meer gehouden worden met datgene wat daarover in de gemeentelijke bouwverordening is opgenomen. In de nieuwe regeling is voor bestemmingsplannen, vastgesteld vóór 29 november 2014, tot 1 juli 2018 voorzien in een overgangsregeling. Tot deze datum hebben gemeenten de ruimte om een parkeerregeling te verankeren in de bestemmingsplannen.

De parkeernorm, die de gemeente tot voor kort hanteerde bij het vaststellen van de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen, is neergelegd in artikel 2.5.30 (Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen) van de Bouwverordening 2016 van de gemeente Beek. Daarin is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte en/of de behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen op eigen terrein wordt opgelost. Wanneer eenvoudig op andere wijze in de parkeerbehoefte kan worden voorzien, kan door middel van een omgevingsvergunning van deze eis worden afgeweken. Mogelijkheden hiervoor zijn bijvoorbeeld het realiseren van extra parkeermogelijkheden of het meetellen van reeds bestaande parkeermogelijkheden in de directe omgeving, mits deze parkeerplaatsen in de bestaande situatie niet worden gebruikt. Op grond van de Bouwverordening is het echter ook mogelijk af te wijken van dit uitgangspunt zonder dat op andere wijze in de parkeerbehoefte is voorzien. Dit kan onder bijzondere omstandigheden aan de orde zijn als het voldoen aan de bepaling op overwegende bezwaren stuit. Deze afwijkingsmogelijkheid dient met grote terughoudendheid te worden toegepast.

3.2 Bestemmingsplannen

Zoals hiervoor is aangegeven, is de parkeerregeling in de Bouwverordening na 1 juli 2018 niet meer van kracht. Vanaf dat moment moet een dergelijke regeling zijn verankerd in de bestaande bestemmingsplannen. Dit heeft gevolgen voor het merendeel van de Beekse bestemmingsplannen. Om het parkeren ook vanaf 1 juli 2018 goed te regelen, wordt een zogenaamd paraplubestemmingsplan 'Parkeren' opgesteld. Door middel van dit paraplubestemmingsplan wordt voor de bestaande bestemmingsplannen voorzien in een uniforme en actuele regeling, passend bij de parkeernormen die in deze gemeentelijke parkeernota is opgenomen. De reikwijdte van deze regeling is overigens ruimer dan de regeling in de Bouwverordening, aangezien deze niet alleen bij de beoordeling van een omgevingsvergunning voor bouwen maar ook bij de beoordeling van een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik van toepassing zal zijn.

Met de planregels van het paraplubestemmingsplan wordt geborgd hoe in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling in 'voldoende parkeergelegenheid' moet worden voorzien. Overeenkomstig het bepaalde

in artikel 3.1.2 lid 2 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) is ervoor gekozen de parkeernormen niet direct op te nemen in de planregels, maar (dynamisch) te verwijzen naar de geldende parkeernormen. Deze normen geven aan wat onder 'voldoende parkeergelegenheid' wordt verstaan (zie hoofdstuk 4). Daarbij wordt bepaald dat rekening wordt gehouden met eventuele toekomstige wijzigingen van de parkeernormen. Als de normen later worden bijgesteld, zijn de meest actuele parkeernormen van toepassing (zie ook ABRvS 9 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2837).

In de planregels wordt aangegeven dat parkeerplaatsen in beginsel op eigen terrein moeten worden gerealiseerd en dat aan de parkeernormen op grond van het geldend beleid moet worden voldaan. Ook als de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan het laden of lossen van goederen, dient deze behoefte op eigen terrein te worden opgevangen. Deze voorzieningen (parkeren, laden en lossen, etc.), moeten niet alleen worden gerealiseerd maar ook in stand worden gehouden. Dit geldt tevens voor nieuwe functies of voor uitbreiding of verandering van bestaande functies.

Een (nieuwe) ruimtelijke ontwikkeling – een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik – wordt beoordeeld aan de hand van het geldende bestemmingsplan. In dat kader wordt het betreffende bouwplan aan de hierboven genoemde uitgangspunten getoetst.

In de planregels wordt tevens opgenomen dat het bevoegd gezag bij het verlenen van een omgevingsvergunning kan afwijken van de algemene bepaling dat op eigen terrein in voldoende parkeerplaatsen en in voldoende laad- of losruimte moet worden voorzien. Deze afwijkmogelijkheid kan worden toegepast in de volgende situaties:

1. indien het voldoen aan deze bepaling door bijzondere omstandigheden stuit op overwegende bezwaren; of
2. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

In de situatie onder 1. kan bijvoorbeeld worden gedacht aan gevallen waarin het feitelijk niet mogelijk is om op eigen terrein in parkeergelegenheid en/of laad- of losruimte te voorzien of dat dit onevenredig hoge kosten voor de initiatiefnemer met zich mee zou brengen.

In de situatie onder 2. zal de initiatiefnemer middels een onafhankelijk onderzoek van een ter zake deskundig bureau moeten onderbouwen dat daaraan wordt voldaan. Uit dit onderzoek moet blijken dat elders in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen, stallingsruimte en/of laad- en losruimte aanwezig zijn. Als voor het opvangen van de parkeervraag gebruik wordt gemaakt van reeds bestaande openbare parkeerplaatsen, dan moet worden aangetoond dat deze plaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn. Dat mag zowel in de openbare ruimte als in (openbare) parkeergarages. Het onderzoek moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

1. Het onderzoek moet worden gehouden tijdens de maatgevende momenten van de ontwikkeling en tijdens de maatgevende momenten van de omgeving;

2. Het parkeeronderzoek beperkt zich tot de parkeerplaatsen die op acceptabele loopafstand van de ontwikkeling zijn gelegen;
3. Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd tijdens representatieve perioden in het jaar. Dit zijn over het algemeen perioden zonder schoolvakanties, evenementen of extreme weersituaties, zoals zware sneeuwval of een storm.

Als uit het onderzoek blijkt dat in de directe omgeving en op maatgevende momenten voldoende capaciteit beschikbaar is in het bestaande parkeeraanbod, stallingsruimte of laad- en losruimte, dan kan daarmee worden onderbouwd dat kan worden afgeweken van de eis dat in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden voorzien. De loopafstand waarbinnen deze alternatieven gelegen zijn, moet acceptabel zijn. In de gemeente Beek is de strekking van het begrip 'acceptabel' redelijk beperkt; bij parkeren geldt in beginsel het uitgangspunt dat de auto altijd 'voor de deur' moet staan. Parkeren op straat moet dan ook in de directe omgeving van het plangebied mogelijk zijn; parkeren in bijvoorbeeld een parkeergarage is ook een mogelijkheid, mits deze tot maximaal 200 meter van het plangebied is gelegen.

Zoals gezegd, dient uiterst terughoudend van de afwijkingsbevoegdheid gebruik te worden gemaakt. Volgens de planregels kan enkel van de parkeerregeling worden afgeweken, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de parkeersituatie in de openbare ruimte of van de woon- en leefsituatie. Dit om parkeeroverlast als gevolg van een bouwplan in de (directe) omgeving te voorkomen.

4. Parkeernormen

Aan de hand van parkeernormen wordt het aantal parkeerplaatsen bepaald dat moet worden gerealiseerd bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling (bestemmingsplan, bouwplan) of functiewijziging. Deze normen moeten voorkomen dat bij dergelijke ontwikkelingen of functiewijzigingen een tekort aan parkeercapaciteit ontstaat, met een negatief effect op de omgeving als gevolg. Het parkeerbeleid is daarbij vraagvolgend: de parkeervraag wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd en moet op elk moment kunnen worden opgevangen.

Let wel: de parkeernormen waarnaar in deze parkeernota wordt verwezen, zijn van toepassing op reguliere motorvoertuigen. Vrachtwagens kunnen in de gemeente Beek vooralsnog aan de Bloote Weg parkeren. Dit bestaande beleid wordt gecontinueerd totdat een beter alternatief voorhanden is.

Voor het vaststellen van de parkeernormen die in de gemeente Beek van toepassing zijn, is gebruik gemaakt van de kencijfers die zijn opgenomen in de publicatie van het CROW betreffende parkeerkencijfers en verkeersgeneratie. In deze publicatie zijn voor verschillende gebruiksfuncties parkeerkencijfers opgenomen, met daarbij een beschrijving hoe deze cijfers moeten worden toegepast. Deze kencijfers geven een indicatie van de grootte van de parkeerbehoefte ten aanzien van een bepaalde voorziening (gebruiksfunctie). Ze zijn gebaseerd op landelijke onderzoeken en ervaringen.

Voor het bepalen van de parkeerkencijfers maakt het CROW gebruik van een differentiatie naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone (centrum, schilcentrum, rest bebouwde kom en buitengebied). De gemeente Beek valt daarbij in de categorie 'weinig stedelijk' (op basis van het CBS: 10.000 tot 20.000 inwoners). De kern Beek is verdeeld in een 'centrum', 'schil centrum' en 'rest bebouwde kom'. Het centrum van Beek is daarbij opgesplitst in een 'centrum' en een 'schil centrum'. De overige kernen, bedrijventerreinen en Maastricht Aachen Airport worden aangemerkt als 'rest bebouwde kom'. Het noordelijke deel van de markt in de kern 'Spaubek' wordt eveneens aangemerkt als 'centrum'. Het buitengebied valt in de categorie 'buitengebied' (zie bijgevoegde zoneringenkaart in bijlage 1).

Voor elke gebruiksfunctie is één parkeernorm vastgesteld. Daarbij zal de gemeente Beek uitgaan van de bandbreedte tussen het minimum- en het maximaantal benodigde parkeerplaatsen, zoals opgenomen in de publicatie van het CROW betreffende parkeerkencijfers en verkeersgeneratie. Deze benaderingswijze vraagt weliswaar een nadere beslissing van het bevoegd gezag omtrent de in het concrete geval toe te passen parkeernorm, maar deze benadering komt niet in strijd met het beginsel van rechtszekerheid of met artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro (zie ABRvS 14 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:522 en ABRvS 9 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2851). De parkeerkencijfers die in de gemeente Beek worden gehanteerd, zijn opgenomen in bijlage 2 bij deze parkeernota.

In dit verband dient te worden opgemerkt dat er parkeernormen en -kencijfers bestaan voor een aantal veel voorkomende en gemiddelde functies. Soms zijn ontwikkelingen niet eenvoudig in een standaard norm op te nemen. Denk bijvoorbeeld aan bijzondere woonvormen of een poppodium of aan bedrijven die een specifieke vorm van parkeerbehoefte creëren (bus- en/of taxibedrijven, koeriersdiensten, vracht-

wagentransporteurs, etc.). Bovendien zijn ieder gebied en ieder project uniek en hebben een eigen karakter. Voor planvorming in verband met projecten is dan ook vaak maatwerk vereist, waarbij niettemin zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij een functie zoals opgenomen in bijlage 2.

Tevens wordt opgemerkt dat bij de parkeerkcijfers het aandeel bezoekers wordt vermeld. Dit is in de kencijfers verwerkt. De reden waarom het aandeel bezoekers separaat wordt genoemd, is dat dit aandeel van de parkeernorm altijd voor eenieder toegankelijk en dus openbaar moet zijn. Steeds vaker worden bepaalde parkeergelegenheden op eigen terrein gerealiseerd, die enkel voor bijvoorbeeld bewoners toegankelijk zijn.

Het hanteren van parkeernormen en het opstellen van een parkeerbalans (zie hoofdstuk 5) wordt enkel bij planontwikkeling toegepast. Voor het toetsen van de parkeerdruk van bestaande situaties is het uitvoeren van een parkeer(druk)meting vele malen efficiënter, omdat daarmee de daadwerkelijke situatie wordt weergegeven. Parkeernormen blijven gebaseerd op ervaringscijfers uit onderzoek van het CROW, waardoor deze nooit helemaal de werkelijke situatie weergeven.

5. Parkeerbalans

Door middel van het opstellen van een parkeerbalans worden vraag en aanbod van parkeerplaatsen binnen een bepaald gebied inzichtelijk gemaakt en op elkaar afgestemd, verdeeld naar gebruiksfunctie. Vraag en aanbod dienen hierbij in evenwicht te zijn. Het parkeeraanbod bestaat uit alle parkeerplaatsen die in een gebied beschikbaar zijn, dus ook de parkeerplaatsen bij bedrijven en woningen. De parkeervraag wordt gevormd door de behoefte aan parkeerplaatsen voor alle gebruiksfuncties samen. Vooral bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij meerdere en verschillende functies gerealiseerd worden, is het opstellen van een parkeerbalans belangrijk vanwege eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Niet elke functie genereert op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Dit maakt gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen in sommige situaties mogelijk. Een goed voorbeeld hiervan is dat bewoners op doordeweekse dagen overdag niet allemaal thuis zijn en een deel van de parkeervoorzieningen daardoor leeg staan, terwijl kantoorfuncties juist op doordeweekse dagen overdag worden gebruikt. Het is hierdoor niet noodzakelijk om in een gebied de hele som van de parkeervraag van de afzonderlijke functies aan te leggen. Door toepassing van de richtlijnen van de 'aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik' van het CROW wordt rekening gehouden met dit effect (zie bijlage 3). Deze percentages geven aan hoeveel procent van de parkeervraag op een bepaald moment door een bepaalde functie wordt gegenereerd. De mate waarin dubbelgebruik mogelijk is, hangt echter wel af van bijvoorbeeld de mate van openbaarheid van parkeerplaatsen en de loopafstanden naar de bestemmingen. Bij het toepassen van een dergelijke parkeerbalans wordt gerekend met de wekelijkse reguliere piekmomenten. Een situatie in geval van evenementen als een markt, een evenement o.i.d. is niet maatgevend, omdat de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in geen verhouding staat met het reguliere gebruik van de openbare ruimte.

Privé-parkeerplaatsen (bij woningen) kunnen worden meegerekend bij het parkeeraanbod. Hierbij moet in ogenschouw worden genomen dat niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein als volwaardige parkeerplaats mogen worden beschouwd. Veel mensen gebruiken hun garage bijvoorbeeld als opslagplaats en niet als parkeerplaats. Ook een oprit waarop twee auto's achter elkaar kunnen staan, wordt in de praktijk lang niet altijd door twee auto's gebruikt. Daarnaast zijn het geen openbare plaatsen; niet iedereen kan gebruik maken van deze privé-parkeerplaatsen, waardoor de parkeerdruk in de omgeving (mogelijk) hoger wordt. De verschillen tussen het theoretische en het praktische aantal parkeerplaatsen die in Beek worden toegepast, het zogenaamde berekeningsaantal, zijn eveneens opgenomen in bijlage 3.

Bij het opstellen van een parkeerbalans dient rekening te worden gehouden met de huidige c.q. bestaande situatie. Dit betekent dat:

1. als door een ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen worden verwijderd, zonder dat in de omgeving functies opgeheven worden, moeten plaatsen gecompenseerd worden. Dit betreft het verwijderen van parkeervakken, maar ook van parkeren op de rijbaan.
2. als een initiatiefnemer door middel van een parkeeronderzoek aantoont dat voldoende plaatsen in de directe omgeving van een bouwplan beschikbaar zijn, maar dat dit komt door leegstand, dient rekening te worden gehouden met de parkeervraag die ontstaat als de betreffende leegstand weer in gebruik genomen is.

3. als in de directe omgeving een (te) hoge parkeerdruk wordt waargenomen, kan een ontwikkeling ook kansen bieden door – samen met de initiatiefnemer – te zoeken naar een oplossing om het huidige parkeerprobleem te verlichten. Over de kosten daarvan moeten in onderling overleg afspraken worden gemaakt.

6. Parkeerbonds

Bij de herziening van een bestemmingsplan is het mogelijk een voorwaardelijke verplichting op te nemen, teneinde voldoende parkeergelegenheid af te dwingen. Dit instrument is de laatste jaren in de jurisprudentie ontwikkeld. Een dergelijke regeling komt erop neer dat in een bestemmingsplan een ontwikkeling pas wordt toegestaan als bepaalde voorzieningen zijn gerealiseerd en in stand worden gehouden. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn voordat de bestemming in gebruik wordt genomen. Ook ruimte voor laden en lossen kan op deze wijze worden geregeld. Afhankelijk van het bouwplan kan ervoor worden gekozen om een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan op te nemen. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik is het niet mogelijk een voorwaardelijke verplichting op te nemen.

In stedelijke gebieden verbinden gemeenten soms een financiële voorwaarde (afkoopsom) aan een eventuele ontheffing van de eis dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. Dit wordt de afkoopregeling genoemd en houdt in dat een storting in het parkeerbonds (of mobiliteitsfonds) kan worden verlangd als de volledige parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Met behulp van de gelden in dit fonds kan de gemeente vervolgens de aanleg van voldoende openbare parkeerplaatsen bekostigen, of andere maatregelen treffen waarmee de parkeerdruk wordt opgevangen.

In de Bouwverordening 2016 van de gemeente Beek is de mogelijkheid van het storten van een afkoopsom in een parkeerbonds niet voorzien. In het paraplubestemmingsplan 'Parkeren' is een dergelijke bepaling evenmin opgenomen. In deze gemeentelijke parkeernota wordt ook geen aanzet gedaan om tot een algemene afkoopregeling te komen. De schaalgrootte van de gemeente Beek is daarvoor te klein en in de afhandeling van aanvragen kan een dergelijk fonds vertragend werken. Daarnaast kunnen bepaalde bouwplannen wellicht ongewenst financieel onhaalbaar worden en worden deze parkeerplaatsen pas achteraf gerealiseerd, waardoor de parkeerdruk voor bepaalde tijd (te) groot is. Als vervolgens in of direct rondom het plangebied geen fysieke ruimte aanwezig is, is de aanleg van een parkeervoorziening ook achteraf lastig te realiseren.

Indien de aanvrager van een omgevingsvergunning met betrekking tot het betreffende bouwplan niet aan de parkeernorm kan voldoen, kan een tekort aan parkeerplaatsen als gevolg van dat plan worden gecompenseerd door in de omgeving extra openbare parkeerplaatsen aan te leggen zodat ter plaatse geen overlast ontstaat. In een met de initiatiefnemer te sluiten anterieure exploitatieovereenkomst kunnen afspraken worden gemaakt over het verhaal van de kosten die met de aanleg van deze extra parkeerplaatsen zijn gemoeid. Deze afspraken kunnen worden gebaseerd op een parkeerbonds. De gemeente Beek is voornemens een parkeerbonds op te richten.

Bijlagen

Bijlage 1: Zoneringskaart

Bijlage 2: Parkeernormen

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages en berekeningsaantallen

