



Parkeren en stallen

Toelichting op het gemeentelijk beleid

Parkeren bij nieuw- of verbouw van woning of bedrijf

Alvorens een plan voor nieuw- of verbouw kan worden uitgevoerd, is een bouwvergunning nodig.

Bouw- en woningtoezicht toetst aanvragen voor bouwvergunningen op basis van het bestemmingsplan (plankaart en voorschriften) en de bouwverordening. Bij strijdigheid gaat het bestemmingsplan (plankaart en voorschriften) voor. De bouwverordening vereist voldoende parkeerruimte in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.

Om te kunnen beoordelen of er sprake is van voldoende parkeerplaatsen zijn regels opgesteld in de Nota Parkeren en Stallen. Het vereiste aantal parkeerplaatsen wordt bepaald met de parkeernorm (minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen per woning, m² bruto vloeroppervlak of andere eenheid).

Een hoge parkeerdruk leidt tot langer zoeken, grote loopafstanden en illegaal parkeren, met gevolgen voor de leefbaarheid (hinderen voetgangers, beperken speelruimte), verkeersveiligheid (belemmeren uitzicht) en bereikbaarheid (o.a. hulpdiensten). Het is daarom van belang om in ieder geval bij nieuwbouw en verbouw te zorgen voor voldoende parkeerruimte. Daarnaast moet er ook weer niet zo veel parkeerruimte aanwezig zijn dat sprake is van overdimensionering.

Voor het vaststellen van de benodigde parkeernorm is gebruik gemaakt van cijfers van het CBS en de richtlijnen van het CROW. CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze parkeerkencijfers voor parkeernormering zijn op de praktijk gebaseerde cijfers. De richtlijnen van het CROW zijn landelijk (ook juridisch) geaccepteerd als acceptabel en betrouwbaar.

In de vastgestelde normen is onderscheid gemaakt tussen de norm voor de binnenstad, de norm voor de schil en norm overig.

De norm voor de binnenstad is lager dan de norm voor de schil, die weer lager is dan de norm voor de rest van de stad. In de binnenstad en het direct aangrenzende schilgebied zijn veel voorzieningen dicht bij huis gelegen, op loop- en fietsafstand, en de aanwezigheid van hoogwaardig en frequent openbaar vervoer (trein, tram) biedt vaker goede vervoersalternatieven voor de auto. De behoefte aan het bezit van meerdere auto's per huishouden ligt in die gebieden dan ook gemiddeld lager. Voor de indeling in binnenstad, schil en overig gebied zie bijlage A.

Bedrijven

Voor bedrijven en instellingen wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen van het CROW (publicatie 182 "Parkeerkencijfers"). De normen voor bedrijven/voorzieningen kennen een bandbreedte. In het algemeen wordt het gemiddelde van deze bandbreedte gehanteerd als parkeernorm.

Voor een overzicht van de normen voor bedrijven en voorzieningen zie bijlage B.

Woningen

Voor woningen zijn de parkeernormen van het CROW iets aangepast vastgesteld, om een differentiatie in type woning aan te brengen zoals dat voor Delft gewenst is en ook de parkeernormen aan te passen aan de Delftse situatie. Bij de parkeernormen voor woningen wordt onderscheid gemaakt in prijsklasse van woningen. Duurdere woningen kennen een hogere norm. Delft heeft de woningen onderverdeeld in drie subcategorieën: sociale koopwoningen, sociale huurwoningen met meer dan twee kamers, sociale huurwoningen met 1 of 2 kamers.

Voor een overzicht van de normen voor woningtypen en de definities van de typen zie tabel a op de volgende pagina.

Randvoorwaarden

Bij het realiseren van de parkeernorm gelden bepaalde randvoorwaarden. Voor bouwen in de binnenstad gelden iets andere voorwaarden. In autoluwplusgebied zijn geen openbare parkeerplaatsen en ook het aantal privé parkeerplaatsen wordt vanuit beleidsmatig oogpunt beperkt. In de rest van de binnenstad zijn wel parkeerplaatsen; deze parkeerplaatsen zijn echter zoveel mogelijk bebouwd aangelegd.

Daarom zijn er voor de hele binnenstad speciale randvoorwaarden opgenomen. Voor de randvoorwaarden voor de parkeernorm zie tabel b. Privé parkeerplaatsen worden conform CROW gedeeltelijk meegerekend in de parkeernorm. Hierbij is wel onderscheid gemaakt naar gereguleerd en niet-gereguleerd gebied. Voor meer informatie over rekenfactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen zie tabel c.

Parkeerplaatsen en parkeervergunningen

Het verlenen van parkeervergunning aan bewoners in een gereguleerd gebied is beperkt voor woningen die zijn opgenomen in het namens burgemeester en wethouders door het vakteamhoofd Mobiliteit vastgestelde overzicht parkeerplaatsen op eigen terrein (POET-plaatsen). Dit overzicht is op de website www.delft.nl en via de stadswinkel te raadplegen.

Parkeeroplossingen voor nieuwbouw of herstructurering na 1 augustus 2009, buiten de openbare weg, worden bij het verstrekken van de bouwvergunning opgenomen in dit POET-overzicht. Dit geldt ook voor parkeeroplossingen buiten de openbare weg uit parkeervereenkomsten (zie bijlage E.). Zo wordt voorkomen dat bewoners parkeren in het openbaar gebied op een parkeergelegenheid die eigenlijk voor anderen bestemd is. Ook wordt vermeden dat (gebouwde) parkeervoorzieningen, die speciaal voor deze woningen zijn gebouwd, niet verhuurd, verkocht of oneigenlijk gebruikt worden. Projectontwikkelaars moeten afnemers van woningen wel informeren over deze beperkte uitgifte van parkeervergunningen, om te voorkomen dat nieuwe bewoners/bedrijven voor verrassingen komen te staan.

Tabel a Vastgestelde parkeernormen nieuwbouw Delft

Woningtype	norm binnenstad	norm schil	norm overig
Vrije sector duur	1,4	1,6	1,85
Vrije sector midden/laag	1,3	1,5	1,7
Sociale woningbouw > 2 kamers	1,1	1,25	1,4
Sociale woningbouw 1 of 2 kamers	0,4	0,6	0,8
Studentenhuisvesting	0,25	0,3	0,3
Serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,4	0,6

- Vrije sector duur: woningen vanaf € 350.000 of huur vanaf € 1400 (prijspeil 2009).
- Vrije sector midden/laag: woningen met een prijs tussen de € 175.000,= en € 350.000,= of huur tot € 1400 (prijspeil 2009).
- Sociale woningbouw (inclusief voormalige "sociale koop"-categorie): woningen in beheer bij woningcorporaties waarvoor huursubsidie kan worden verkregen (huur tot € 647,53, prijsspeil 2009, conform aanwijzing VROM) of goedkope koopwoningen in twee klassen.
- Sociale woningbouw > 2 kamers: koop € 110.000 - € 175.000 (prijsspeil 2009).
- Sociale woningbouw 1 of 2 kamers: koop tot € 110.000 (prijsspeil 2009).
- Studentenhuisvesting (norm is per eenheid, d.w.z. student):
 - 1) onzelfstandige wooneenheden met kamerbewoning waarbij gemeenschappelijke voorzieningen gedeeld worden of
 - 2) zelfstandige wooneenheden, waar met de huurder een speciaal huurcontract gesloten is waarin vermeld staat dat de student 6 maanden na afstuderen moet verhuizen.
- Serviceflat/aanleunwoning: een woning of een flat waar ouderen zelfstandig kunnen wonen, maar waar de bewoners wel zorg nodig hebben. Deze zorg wordt geleverd door een zorginstelling vlak in de buurt.

Tabel b Overzicht randvoorwaarden bij parkeernormen

	Bouwen buiten de binnenstad	Bouwen in de binnenstad
Minimum- of maximumnorm	De normen betreffen minimaal aan te leggen aantallen parkeerplaatsen. Minder mag niet, meer wel.	De binnenstadsnormen betreffen in principe vaste aantallen aan te leggen parkeerplaatsen (er is dus geen afwijking naar boven of beneden mogelijk). Indien het gaat om kleinschalige initiatieven (minder dan 20 parkeerplaatsen) en er aantoonbaar kopers zijn die binnen het autoluwplusgebied wonen mogen enkele parkeerplaatsen extra worden aangelegd.
Loopafstand	Parkeerplaatsen moeten binnen redelijke loopafstand gerealiseerd worden. Onderstaande tabel geeft de maximale afstanden.	Parkeerplaatsen moeten binnen redelijke loopafstand gerealiseerd worden. Onderstaande tabel geeft de maximale afstanden.
	<i>Hoofdfunctie (buiten binnenstad)</i>	<i>Hoofdfunctie (in de binnenstad)</i>
	Wonen 100 meter	Wonen 400 meter
	Winkelen, werken, ontspanning, onderwijs 200 meter	Winkelen, werken, ontspanning, onderwijs 500 meter
	Gezondheidszorg 100 meter	Gezondheidszorg 100 meter
Compensatie		Wanneer parkeerplaatsen in de openbare ruimte gecompenseerd moeten worden omdat op een parkeerterrein gebouwd wordt, kan dit ook door aanleg van privé-parkeerplaatsen (koop of huur) indien aangetoond wordt dat er kopers of huurders zijn voor deze parkeerplaatsen.

Vervolg van tabel b op de volgende pagina.

Tabel b (vervolg) Overzicht randvoorwaarden bij parkeernormen

Alle bouwlocaties

HOV-reductie	Voor locaties binnen 400 meter loopafstand van hoogwaardig openbaar vervoer (tramhalte of treinstation) mag de norm met 10% worden verlaagd. Bij bedrijven / voorzieningen wordt de 10% HOV-reductie in het algemeen berekend over het gemiddelde van de bandbreedte; daarbij mag de norm na HOV-reductie echter niet onder de ondergrens van de bandbreedte uitkomen.
Rekenfactor privé-parkeerplaats	Privé parkeerplaatsen worden conform CROW gedeeltelijk meegerekend in de parkeernorm (zie tabel c voor meer informatie).
Gestapelde woningbouw	Er wordt geen aparte norm gebruikt voor gestapelde woningbouw.
Parkeerplaatsen voor bezoek	Het aantal parkeerplaatsen voor bezoek wordt berekend conform de percentages in de parkeernorm die het CROW daarvoor hanteert. De parkeerplaatsen bestemd voor de bezoekers moeten ook daadwerkelijk toegankelijk zijn voor bezoekers. Ook deze voor bezoekers toegankelijke plekken blijven eigendom van de ontwikkelaar of afnemer, tenzij deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd bij bijvoorbeeld een herstructurering. De financiering van aanleg, beheer en onderhoud van deze plekken komt voor rekening van de ontwikkelaar of afnemer.
Functionaliteit parkeer-voorzieningen	De functionaliteit van parkeervoorzieningen wordt mede bepaald op basis van de volgende publicaties: <ul style="list-style-type: none">- De meest recente versie van CROW-publicatie "ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom";- De meest recente versie van NEN-norm 2443: "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages".
Woon-werkwoning	Indien in het bestemmingsplan is opgenomen dat woningen (tot bijvoorbeeld 30% of 40% van het woningoppervlak) gebruikt mogen worden als bedrijfsruimte, wordt de parkeernorm voor woningen gehanteerd en wordt geen extra parkeereis opgelegd. Wanneer het aandeel van de bedrijfsruimte echter groter is dan het grenspercentage uit het betreffende bestemmingsplan, moet worden voorzien in de aanvullende parkeervraag.

Tabel c Rekenfactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, in gereguleerd gebied en daarbuiten

Parkeervoorziening	Afmetingen	Rekenfactor	
		In gereguleerd gebied	overig gebied
Enkele oprit zonder garage	5,0 m diep bij 2,3 m breed	1,0	0,8
Lange oprit zonder garage of carport	10,0 m diep bij 2,3 m breed	2,0	1,0
Dubbele oprit zonder garage	5,0 m diep bij 4,5 m breed	2,0	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	5,0 m diep bij 2,65 m breed	1,0	0,4
Garagebox (niet bij woning)	5,0 m diep bij 2,65 m breed	1,0	0,5
Garage met enkele oprit	oprit 5,0 m bij 2,3 m en garage 5,0 m bij 2,65 m	2,0	1,0
Garage met lange oprit	oprit 10,0 m bij 2,3 m en garage 5,0 m bij 2,65 m	3,0	1,3
Garage met dubbele oprit	oprit 5,0 m bij 4,5 m en garage 5,0 m bij 2,65 m	3,0	1,8
Geclusterde parkeervoorziening	parkeervak min. 5,0 m bij 2,25 m	1,0	1,0

Toelichting:

Privé parkeerplaatsen bij de woning worden in vergelijking met openbare parkeerplaatsen slechter benut. Privé parkeerplaatsen zijn over het algemeen niet uitwisselbaar met andere gebruikers. Garages krijgen soms een andere functie dan het stallen van de auto, bijvoorbeeld berging of hobbyruimte. Daarom worden privé parkeervoorzieningen op eigen terrein niet als volle parkeerplaats meegerekend bij de parkeernormering. Geclusterde (collectieve gebouwde) parkeervoorzieningen onder bijvoorbeeld een appartementengebouw worden wel één op één meegeteld in de parkeernorm. Om de kans te vergroten dat privé parkeerplaatsen ook als privé parkeerplaatsen worden gebruikt, wordt de bestemming parkeerplaats in bestemmingsplannen vastgelegd.

Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein af te dwingen heeft de gemeente Delft besloten voor nieuwbouw of herstructurering na 1 augustus 2009 het parkeren op eigen terrein (POET) te reguleren door beperking van uitgifte van parkeervergunningen aan adressen die vermeld staan in het overzicht van POET-plaatsen. Parkeeroplossingen buiten de openbare weg (ook uit parkeerovereenkomsten) worden bij het verstrekken van de bouwvergunning opgenomen in dit POET-overzicht. Omdat beperking van uitgifte van parkeervergunningen alleen mogelijk is binnen het gereguleerde (vergunning- en betaald) parkeergebied, geldt de rekenfactor voor parkeerplaatsen op eigen terrein binnen POET-gereguleerd gebied alleen in vergunning- en betaaldparkeergebied. Door het POET-beleid wordt het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein gestimuleerd.

Ontwikkelaars worden geacht de POET-vermelding en de consequentie dat de parkeervergunninguitgifte wordt beperkt te vermelden aan hun afnemer.

Uitzondering: parkeeroplossing niet op of onder het terrein dat bij het gebouw hoort.

Gezien het gestelde in de Bouwverordening van de gemeente Delft heeft de ontwikkelaar de plicht de aan te leggen parkeerplaatsen te realiseren en financieren op of onder het terrein dat bij het gebouw hoort. Dat geldt ook voor de parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners. Alleen in overleg met de gemeente en met instemming van de gemeente Delft kan hiervan afgeweken worden.

In de regel zijn twee uitzonderingen mogelijk:

1. Als het gaat om *herontwikkeling* kan in bepaalde gevallen een aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden toegerekend aan het nieuwe plan. Om dit aantal te berekenen moet contact opgenomen worden met de gemeente Delft.
2. Bij een *totale gebiedsontwikkeling* kan een deel van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De financiering loopt via de grondexploitatie. Bovendien kan dubbelgebruik van parkeerruimte mogelijk zijn bij locaties met een multifunctioneel karakter.

Op basis van de parkeerdruk vóór de herstructurering of de gebiedsontwikkeling wordt bepaald hoeveel bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte redelijkerwijs aan het nieuwe plan kunnen worden toegerekend.

Voor meer informatie over deze uitzonderingsgevallen zie bijlage C. De aanwezigheidspercentages op basis waarvan het dubbelgebruik kan worden berekend staan in bijlage D.

Als de norm niet haalbaar is: parkeervereenkomst

De bouwverordening vereist voldoende parkeerruimte in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort. Het blijkt dat het in de praktijk niet altijd mogelijk is om het voorgeschreven aantal parkeerplaatsen te realiseren op of onder het terrein dat bij het gebouw hoort. Een extra regeling is nodig om als gemeente aan te geven hoe met die situaties wordt omgegaan (indien realisatie van een bouwinitiatief toch wenselijk wordt geacht). Dit zal met name het geval zijn in de binnenstad en in de oude stadswijken. Om dit te ondervangen bestaat de mogelijkheid tot het sluiten van een parkeervereenkomst:

Een “parkeervereenkomst” is een overeenkomst tussen ontwikkelaar en eigenaar/exploitant van de parkeerplaatsen, waarin afspraken worden gemaakt over de invulling van de nog ontbrekende parkeerplaatsen in het bouwplan (o.a. aantal, tijdstip, ligging).

Door het sluiten van een parkeervereenkomst kan (deels) ontheffing worden verleend voor de eis uit de bouwverordening, dat de parkeereis moet worden gerealiseerd op of onder het terrein dat bij het gebouw hoort.

De parkeerovereenkomst moet gesloten zijn vóórdat de ontheffing kan worden verleend. In de parkeerovereenkomst wordt geregeld hoe op (korte) termijn en op een redelijke afstand voldaan wordt aan de parkeereis. Voor een beschrijving van de oplossingen die in een parkeerovereenkomst worden geaccepteerd, de bijbehorende kosten en de procedure zie bijlage E.

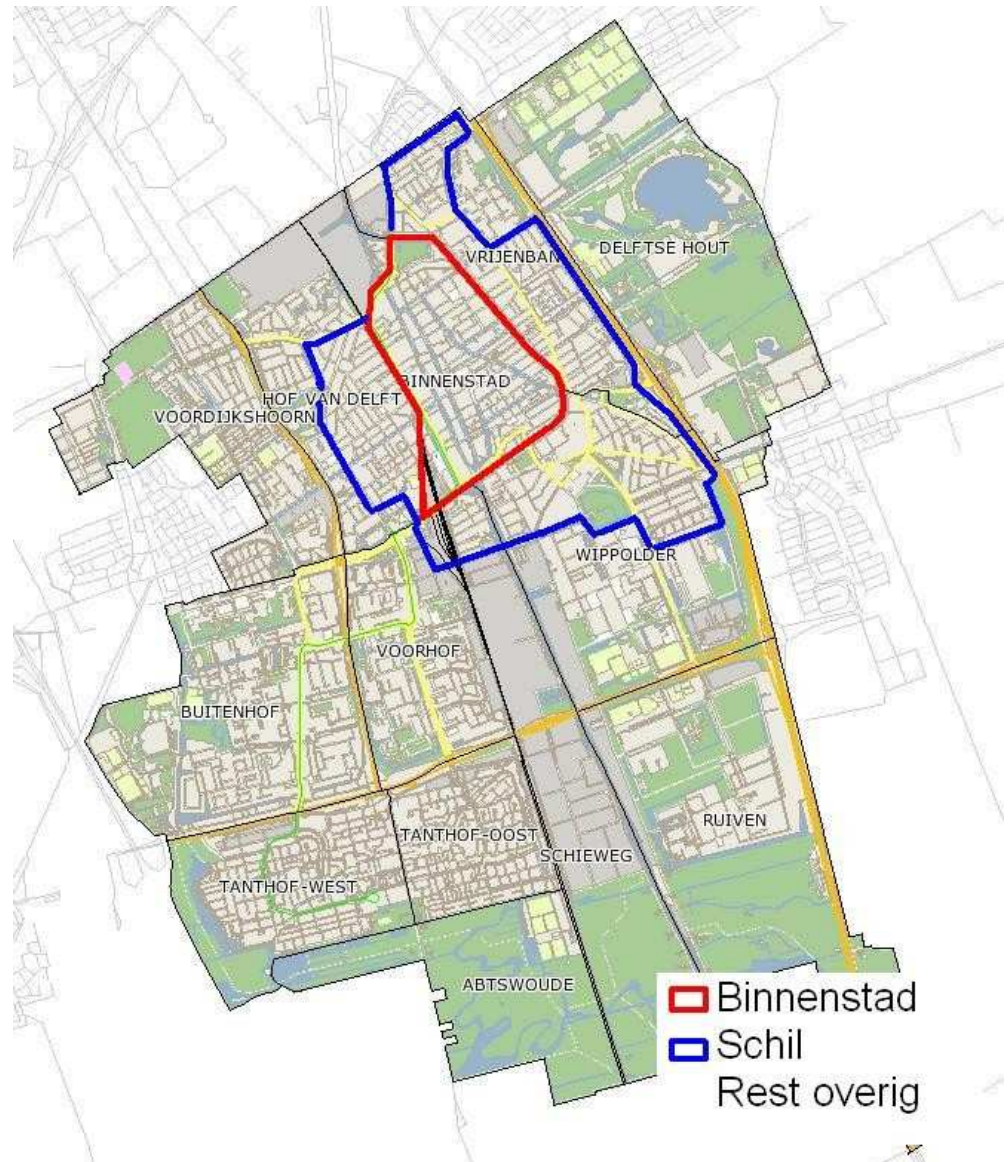
Fiets- en scootmobielparkeren

Het fietsbezit en fietsgebruik in Delft kan vergroot worden met de aanwezigheid van goede en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen. Ook het aanzien van de openbare ruimte is gebaat bij goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen. Bij fietsparkeervoorzieningen wordt onderscheid gemaakt naar enerzijds typen gebouwen (woningen en voorzieningen), anderzijds naar typen gebruikers (bewoners/werknemers en bezoekers):

- 1) Fietsparkeren voor werknemers en bezoekers (bij voorzieningen)
- 2) Fietsparkeren voor bewoners (bij woningen)
- 3) Fietsparkeren voor bezoekers bij woningen

De gemeente toetst of bij bouwplannen in voldoende goede en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen wordt voorzien. Voor meer informatie over deze toets op fietsparkeren, zie bijlage F.

A. Bijlage gebiedsgrenzen



B. Bijlage overzicht CROW-richtlijnen voor bedrijven en instellingen

Soort instelling	norm per 100 m ² bvo ⁽¹⁾ binnenstad	norm per 100 m ² bvo schil	norm per 100 m ² bvo buitengebied
Stadsdeelcentra	-	2,8 – 3,8	3,0 – 4,0
Wijk- en buurtcentra	2,5 – 4,0	2,5 – 4,0	2,5 – 4,0
Grootschalige detailhandel		4,5 – 6,5	5,5 – 7,5
Bouwmarkt / tuincentrum / kringloopwinkel	-	2,2 – 2,7	2,2 – 2,7
Weekmarkt <i>per m² markkraam</i>	0,15 – 0,24	0,15 – 0,24	0,15 – 0,24
Commerciële dienstverlening / kantoren met baliefunctie	1,5 – 2,0	2,0 – 2,5	2,5 – 3,0
Kantoren (zonder baliefunctie)	0,8 – 1,3	1,0 – 1,5	1,2 – 1,9
Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven	0,2 – 0,3	0,3 – 0,4	0,6 – 0,7
Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven	0,7 – 1,2	1,2 – 1,5	2,0 – 2,5
Showroom	0,4 – 0,6	0,6 – 0,8	1,0 – 1,2
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8 – 1,7	0,8 – 1,7	0,8 – 1,7
Café/ bar / discotheek / cafetaria	4,0 – 6,0	4,0 – 6,0	5,0 – 7,0
Restaurant	8,0 – 10,0	8,0 – 10,0	12,0 – 14,0
Museum / bibliotheek	0,3 – 0,5	0,5 – 0,7	0,9 – 1,0
Bioscoop / theater / schouwburg <i>per zitplaats</i>	0,1 – 0,2	0,1 – 0,2	0,2 – 0,3
Sporthal	1,5 – 2,0	1,7 – 2,2	2,0 – 2,5
Jachthaven per ligplaats	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7
Sportveld <i>per ha netto terrein</i>	13,0 – 27,0	13,0 – 27,0	13,0 – 27,0
Dansstudio / sportschool	2,0 – 3,0	2,0 – 3,0	3,0 – 4,0
Squashbanen <i>per baan</i>	1,0 – 2,0	1,0 – 2,0	1,0 – 2,0
Tennisbanen <i>per baan</i>	2,0 – 3,0	2,0 – 3,0	2,0 – 3,0
Golfbaan <i>per hole</i>			6,0 – 8,0
Bowlingbaan / biljartzaal <i>per baan / tafel</i>	1,5 – 2,5	1,5 – 2,5	1,5 – 2,5
Stadion <i>per zitplaats</i>	0,04 – 0,2	0,04 – 0,2	0,04 – 0,2
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	3,0 – 5,0	4,0 – 6,0	5,0 – 10,0
Zwembad <i>per 100 m² opp. bassin</i>	7,0 – 9,0	8,0 – 10,0	9,0 – 11,0
Themapark / pretpark <i>per ha netto terrein</i>	4,0 – 12,0	4,0 – 12,0	4,0 – 12,0
Overdekte speeltuin / hal	3,0 – 12,0	3,0 – 12,0	3,0 – 12,0
Manege <i>per box</i>			0,3 – 0,5
Cultureel centrum / wijkgebouw	1,0 – 3,0	1,0 – 3,0	1,0 – 3,0
Ziekenhuis <i>per bed</i>	1,5 – 1,7	1,5 – 1,7	1,5 – 1,7
Verpleeg- / verzorgingstehuis <i>per wooneenheid</i>	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7
Arts / maatschap / therapeut / kruisgebouw <i>per behandelkamer</i>	1,5 – 2,0	1,5 – 2,0	1,5 – 2,0
Apotheek	1,7 – 2,7	1,7 – 2,7	1,7 – 2,7
WO/HBO-dagonderwijs <i>per collegezaal</i> (= 150 zitplaatsen)	20,0	20,0	20,0
WO/HBO/MBO-dagonderwijs <i>per leslokaal</i> (= 30 zitplaatsen)	5,0 – 7,0	5,0 – 7,0	5,0 – 7,0
Middelbare school <i>per leslokaal</i> is (= 30 zitplaatsen)	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0
Avondonderwijs <i>per student</i>	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0
Basisonderwijs <i>per leslokaal</i>	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0
Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf <i>per arbeidsplaats</i>	0,6 – 0,8	0,6 – 0,8	0,6 – 0,8
Hotel <i>per kamer</i>	0,5 – 1,5	0,5 – 1,5	0,5 – 1,5
Volkstuin <i>per perceel</i>			0,3
Religiegebouw <i>per zitplaats</i>	0,1 – 0,2	0,1 – 0,2	0,1 – 0,2
Begraafplaats / crematorium <i>per gelijktijdige begrafenis / crematie</i>	15,0 – 30,0	15,0 – 30,0	15,0 - 30,0

N.B. Indien soorten instellingen in bovenstaande tabel ontbreken, dan wordt voor de parkeeris eerst de meest recente versie van CROW-publicatie 182² geraadpleegd. Delft valt gezien de adresdichtheid in de CROW-categorie "zeer sterk stedelijk".

¹ Tenzij anders aangegeven

² CROW-publicatie 182 – Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering

C. Bijlage uitzonderinggevallen parkeeroplossing niet op of onder het terrein dat bij het gebouw behoort

Herontwikkeling

Bij bouwplannen kan sprake zijn van een ontwikkeling die in de plaats komt van een functie die gaat verdwijnen, of die op het moment van de vergunningaanvraag al verdwenen is. In dergelijke gevallen kan de uiteindelijke parkeereis lager uitvallen dan de initiële parkeereis die verbonden is aan de nieuwe ontwikkeling.

Met het verdwijnen van een bepaalde functie, verdwijnt ook de bijbehorende parkeerbehoefte. Als in de parkeerbehoefte van de vorige functie werd voorzien door gebruikmaking van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal de bezettingsgraad van parkeerplaatsen in de openbare ruimte afnemen/afgenomen zijn als gevolg van het verdwijnen van een bepaalde functie.

Per saldo hoeven geen parkeerplaatsen aangelegd te worden bij een nieuwe ontwikkeling, indien de parkeerbehoefte van deze nieuwe ontwikkeling kleiner is dan (of gelijk aan) de parkeerbehoefte van de vorige functie. Als de parkeerbehoefte van deze nieuwe ontwikkeling daarentegen hoger is dan de oude parkeerbehoefte, mag de parkeerbehoefte van de vorige functie afgetrokken worden van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Het resultaat van deze berekening is het aantal parkeerplaatsen dat (netto) aangelegd moet worden op of onder het terrein dat bij het gebouw hoort.

De maatgevende parkeerbehoefte van de vorige functie wordt op dezelfde wijze berekend als die van de nieuwe ontwikkeling, tenzij uit parkeertellingen bekend is wat de maatgevende parkeerbehoefte van de vorige functie werkelijk is (geweest).

Bij het toepassen van deze aftrekgeregeling wordt gerekend met de maatgevende parkeerbehoefte. Het aantal parkeerplaatsen dat aangelegd moet worden is gebaseerd op de piekbehoefte aan parkeerplaatsen. De bezettingsgraad van parkeerplaatsen varieert per moment van de week. Zo is bijvoorbeeld de bezettingsgraad van parkeerplaatsen bij kantoren overdag 100% en in de avonduren op werkdagen 5%. De bezettingsgraad van parkeerplaatsen bij woningen varieert daarentegen van 50% tot 60% overdag op werkdagen en is 100% in de avonduren. De CROW-tabel met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage D.

Als rekening wordt gehouden met dergelijke bezettingspercentages kan het zijn dat, ondanks een relatief lage nieuwe parkeerbehoefte (lager dan de oude parkeerbehoefte), per saldo toch parkeerplaatsen aangelegd moeten worden op of onder het terrein dat bij het gebouw behoort.

Bij hergebruik van bestaande panden kunnen in uitzonderlijke situaties bestaande parkeerplaatsen in de omgeving in de extra parkeerbehoefte voorzien. Daarbij is er geen noodzaak om een parkeerovereenkomst aan te gaan. Door een dubbelgebruik van bestaande parkeerplaatsen wordt de ruimte efficiënt gebruikt en is geen sprake van overdimensionering. Om

aanspraak te kunnen maken op dit dubbelgebruik van bestaande parkeergelegenheid dient een ontwikkelaar de parkeerdruk op straat voor en na de ontwikkeling inzichtelijk te maken in een parkeerdrukonderzoek, uitgevoerd door een gerenommeerd verkeerskundig bureau. Voor de voorwaarden aan een dergelijk onderzoek kan contact worden opgenomen met de gemeente. Het parkeerdrukonderzoek zal voor de bouwaanvraag ter beoordeling aan de gemeente Delft moeten worden voorgelegd.

Totale gebiedsontwikkeling

Bij totale gebiedsontwikkeling kan, na overleg met de gemeente, een deel van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De financiering loopt via de grondexploitatie.

Sommige locaties kennen een multifunctioneel karakter. Soms zijn parkeerplekken daarbij dubbel te gebruiken. Overdag door bijvoorbeeld bedrijven en 's avonds door bewoners. Zo kan een mogelijke reductie van het aantal parkeerplaatsen worden verkregen. Dat scheelt veel ruimte voor parkeren, die anders kan worden ingevuld en gebruikt. Alleen voor alle doelgroepen toegankelijke plekken kunnen worden meegenomen in de berekening van mogelijk dubbelgebruik. Privé parkeerplaatsen (verkocht of verhuurd aan een individuele gebruiker) kunnen niet dubbel worden gebruikt. Bij beoordelen van de mogelijkheden voor dubbelgebruik wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages van het CROW. Op deze wijze wordt bepaald op welk moment de parkeerbehoefte maatgevend is. De CROW-tabel met aanwezigheidspercentages is overgenomen in bijlage D.

D. Bijlage aanwezigheidspercentage voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen

	Werkdag overdag	middag	avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

E. Bijlage parkeervereenkomst

In de parkeervereenkomst wordt geregeld hoe op (korte) termijn en op een redelijke afstand voldaan wordt aan de parkeereis. Daartoe zijn vier mogelijkheden:

1. het sluiten van een parkeervereenkomst waarbij de ontwikkelaar de verplichting aangaat een bepaald aantal plaatsen af te nemen in een nog te bouwen parkeergarage. Deze optie is alleen mogelijk als het duidelijk is dat deze parkeerplaatsen nagenoeg gelijktijdig met of kort na de oplevering van de bouw worden gerealiseerd.
2. de ontwikkelende partij koopt of huurt parkeerplaatsen bij derden in de nabijheid van de te realiseren locatie. Indien het gaat om huur geldt dat het huurcontract een aanzienlijke periode moet beslaan (minimaal 20 jaar).
3. het sluiten van een parkeervereenkomst waarin de ontwikkelende partij wordt vrijgesteld van de parkeereis, indien wordt afgezien van het verkrijgen van parkeervergunningen. Deze optie is alleen mogelijk bij woningbouw in gereguleerd gebied, mits deze woningbouw op meer dan 400 meter afstand ligt van de dichtstbijzijnde niet-gereguleerde parkeerplaats. Bij deze optie is het aantal parkeervergunningen waarvan moet worden afgezien gelijk aan het aantal parkeerplaatsen dat niet gerealiseerd wordt. Onder deze parkeervergunningen kunnen zowel bewonersparkeervergunningen als bezoekersparkeervergunningen vallen. Ontwikkelaars en verkopende of verhurende partijen hebben de informatieplicht kopers of huurders op de hoogte te stellen van deze overeenkomst.
4. het realiseren van de extra benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Deze optie is alleen mogelijk buiten de binnenstad, als binnen acceptabele loopafstand van het pand een naar de mening van de gemeente Delft geschikte locatie voor realisatie beschikbaar is.

In de parkeervereenkomst worden de tarieven voor de te realiseren parkeerplaatsen opgenomen. Voor opties 1 en 2 wordt het tarief door de derde partij bepaald. Het tarief dat geldt voor optie 4 wordt in tabel d aangegeven. In tabel d wordt onderscheid gemaakt in twee gebieden (zie bijlage A):

- I. De binnenstad (zowel autoluw als autoluwplus)
- II. De rest van Delft.

Tabel d Voorstel tarieven parkeervereenkomst

Gebied	Tarief privé plek (opties 1 en 2)	Tarief voor plek in openbare ruimte (optie 4)
I	Bepaald door derden	N.v.t.
II	Bepaald door derden	€ 18.000,= (prijspeil 2006)

De gemeente toetst de overeenkomst op redelijkheid en billijkheid.

Procedure sluiten parkeerovereenkomst

De parkeerovereenkomst wordt gesloten tussen de ontwikkelaar en de gemeente (cluster Wijk- en Stadszaken). De contactpersoon bij de gemeente is de gemeentelijke projectleider. Mocht die er niet zijn dan is de parkeermanager de contactpersoon. De directeur Wijk- en Stadszaken van de gemeente en de ontwikkelaar zijn er samen verantwoordelijk voor dat de overeenkomst gesloten wordt. Bouw- en Woningtoezicht toetst dit ambtelijk en verleent (al of niet) de nodige ontheffing van de parkeereis in de bouwverordening waarna de bouwvergunning kan worden verleend.

Aandachtspunt bij het sluiten van de parkeerovereenkomst is dat in een eerder stadium (voor het verlenen van de bouwvergunning) al schriftelijk aan de ontwikkelaar kenbaar moet worden gemaakt dat er een kettingbeding ten behoeve van de bewoners in de koopcontracten moet worden opgenomen zodat de parkeerplaatsen gekoppeld zijn aan het object en niet aan een subject. Daarnaast wordt er van gemeentezijde op toegezien dat wat is overeengekomen in de parkeerovereenkomst ook wordt uitgevoerd.

F. Bijlage Fiets- en scootmobielparkeren

Fietsparkeren voor werknemers en bezoekers (bij voorzieningen)

In het Bouwbesluit 2003 zijn voorschriften met betrekking tot fietsenstallingen opgenomen. Deze voorschriften zijn er op gericht het gebruik van de fiets te stimuleren teneinde de automobiliteit terug te dringen. Om deze reden moet er vooral bij kantoren, fabrieken en werkplaatsen voldoende stallingruimte aanwezig zijn. Een samenvatting van de eisen uit het Bouwbesluit is opgenomen in bijlage G.

Naast de voorschriften uit het bouwbesluit zijn er ook nieuwe fietsparkeerkencijfers van het Fietsberaad / CROW voor bezoekers van voorzieningen. Deze fietsparkeerkencijfers geven een goede indicatie wat benodigd is om te voorzien in voldoende fietsstallingruimte voor bezoek.

Fietsparkeren voor bewoners (bij woningen)

Volgens het Bouwbesluit dat per 1 januari 2003 van kracht is, is het niet meer verplicht om in een woning een bepaald percentage bergruimte op te nemen dat van buitenaf bereikbaar is. Om de mogelijkheid om (brom)fietsen en scootmobielen te stallen bij de woningen te waarborgen is er een stallingnorm opgenomen in de nota Parkeren en stallen.

Er zijn twee mogelijkheden voor de ontwikkelaar:

1. per woning is tenminste één, vanaf de straat bereikbare afsluitbare bergruimte aanwezig, waarvan de vloeroppervlakte ten minste 3,5 m² is en van waarvan de breedte ten minste 1,5 m en de hoogte boven die oppervlakte ten minste 2,1 m is
of
2. per woning is tenminste een overdekte stallingmogelijkheid voor 2 fietsen aanwezig in een gemeenschappelijk overdekte stallingvoorziening maximaal 50 meter van de woning, die in ieder geval vanaf de straat bereikbaar is.

De ontwikkelaar/bouwer is vrij om te kiezen voor één van deze twee mogelijkheden. Een uitzondering geldt echter voor seniorenwoningen en aanleunwoningen. Hier is optie 1 verplicht. Om een dergelijke berging toegankelijk te houden voor scootmobiel- en rolstoelgebruikers, geldt hiervoor een bijkomend criterium dat de drempelhoogte maximaal 20 mm mag zijn. Een andere uitzondering geldt voor 1-kamerappartementen in een studentencomplex. Hier mag de ontwikkelaar/bouwer kiezen voor optie 2, waarbij in een gemeenschappelijk overdekte stallingvoorziening een stallingmogelijkheid aanwezig is voor 1 fiets per woning.

Fietsparkeren voor bezoekers bij woningen

Indien een woning beschikt over een voortuin en/of van buitenaf toegankelijke achtertuin zijn geen aparte fietsvoorzieningen voor bezoekers nodig. Bij woningcomplexen/appartementen waarbij meerdere woningen via een centrale entree bereikbaar zijn, zijn per woning/appartement 0,3 fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk. Voor bezoekers van studentencomplexen geldt een norm van 0,5 fietsparkeervoorzieningen per

kamer, aangezien bezoek aan dergelijke panden meer dan gemiddeld per fiets komt. In alle gevallen dienen fietsparkeervoorzieningen in de nabijheid van de centrale entree geplaatst te worden op eigen terrein en voor bezoekers toegankelijk te zijn.

Typen fietsparkeervoorzieningen

Het beperken van het risico van fietsendiefstal en vandalisme heeft een positieve invloed op het fietsbezit en -gebruik. Bij het realiseren van fietsparkeergelegenheden in de openbare ruimte dienen om deze reden fietsparkeervoorzieningen geplaatst te worden die voldoen aan de eisen van het keurmerk Fietsparkeur. Dit betreft onder andere eisen aan het gemak bij het plaatsen van een fiets en ook de kraak- en vandalismebestendigheid.

G. Bijlage samenvatting van eisen fietsparkeren Bouwbesluit

Voor werknemers van utilitaire gebouwen gelden de volgende parkeernormen:

<i>Fietsparkeernorm (% gebruiksopp. van gebouw)</i>	<i>Gebruiksopp. van gebouw (per persoon)</i>	<i>Vloeropp. aan verblijfsgebied (per persoon)</i>
12,5%	< 2 m ²	< 1,3 m ²
5%	2-5 m ²	1,3-3,3 m ²
2%	5-12 m ²	3,3-8 m ²
0,8%	12-30 m ²	8-20 m ²
0,3%	> 30 m ²	> 20 m ²

Hierbij geldt voor de fietsstallingruimte een minimum oppervlakte van 2 m². Verder dient de fietsstallingruimte ten minste 0,8 m breed en 2,1 m hoog te zijn en vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein.

Voor de volgende gebouwfuncties geldt een minimum fietsparkeernorm:

<i>Gebouwfunctie</i>	<i>Fietsparkeernorm (% gebruiksopp. gebouw)</i>
Sportgebouw	5%
Bijeenkomstgebouw	2%
Gezondheidszorggebouw	2%
Onderwijsgebouw	2%
Kantoorgebouw	0,8%
Cellengebouw	0,8%

In het Bouwbesluit is momenteel geregeld hoeveel stallingplaatsen voor fietsen van werknemers aangelegd moeten worden bij voorzieningen. Deze stallingplaatsen hebben uitsluitend betrekking op het stallen van fietsen door werknemers van dergelijke voorzieningen. Het Bouwbesluit spreekt niet over aantallen bezoekersparkeerplaatsen bij voorzieningen. Hiervoor zijn richtlijnen opgenomen in de hoofdtekst van de nota.