

1306681

Gescand archief  
datum 3  
18-06-2013

# **Nota Parkeernormen 2013**

## **parkeren bij nieuwe ontwikkelingen en functiewijzigingen in Delft**



3 juni 2013

## Samenvatting

Delft wil alles in het werk stellen om lokale bouweninitiatieven waar mogelijk goed te faciliteren. De voorliggende nota Parkeernormen 2013 kan daarvoor zorgen zonder het belang van een goede balans tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen uit het oog te verliezen.

In een expertmeeting van 20 november 2012 in het informatiecentrum Delft zijn door de aanwezigen ten aanzien van parkeren bij nieuwe bouwontwikkelingen met de huidige werkwijze de volgende knelpunten geconstateerd:

- Als algemeen knelpunt werd opgemerkt dat de huidige Delftse systematiek (te) weinig flexibel is. Er is behoefte aan meer flexibiliteit in het zoeken naar een oplossing om aan de parkeerbehoefte te kunnen voldoen.
- De parkeernormen worden in veel gevallen als 'hoog' ervaren.
- Er wordt in de huidige systematiek en parkeernormen te weinig een relatie gelegd met de doelgroep, marktomstandigheden en de locatie van de bouwontwikkeling.
- Volgens enkele aanwezigen wordt de werkelijke parkeerbehoefte voor studentenhuisvesting te hoog ingeschat (TU Delft/Duwo).
- Ook wordt opgemerkt dat Delft op dit moment heldere regels hanteert en dat ambtenaren oprecht handelen. Deze regels zijn echter niet altijd even logisch en leiden in sommige gevallen tot verkeerde keuzes.

In de voorliggende nota Parkeernormen 2013 wordt in belangrijke mate invulling gegeven aan de geconstateerde knelpunten. Delft laat daarmee zien oog te hebben voor signalen uit de maatschappij zonder daarbij het algemene belang te ontzien.

Voorliggende nota Parkeernormen 2013 is een technisch en juridisch georiënteerd document en moet als leidraad dienen bij het beoordelen van aanvragen van omgevingsvergunningen. Bijlage 8 van deze nota bevat de beleidsregels. In de beleidsregels wordt beschreven hoe de parkeerbehoefte en parkeereis bepaald worden en hoe hier eventueel van afgeweken kan worden. Deze bijlage 8 is feitelijk een korte samenvatting van het beleid en de toepassingsmogelijkheden.

Bouwontwikkelingen binnen de gemeente dienen qua parkeren met toekomstvaste oplossingen te komen. Om aanvragen van omgevingsvergunningen daaraan te kunnen toetsen zijn parkeernormen opgesteld, waarmee een raming kan worden gemaakt van de parkeerbehoefte. Maar mede veroorzaakt door de aanhoudende financiële malheur hebben bouwontwikkelingen steeds vaker moeite met het invullen van de parkeervraag. Met hetzelfde gemak waarmee een aantal jaren geleden ondergrondse parkeervoorzieningen in bouwplannen werden opgevoerd zijn ze er nu vanwege de bijbehorende kosten weer uitgestreept. Probleem is echter dat het bouwkveld niet altijd de ruimte voor een alternatieve oplossing biedt. Daarmee is parkeren in een aantal gevallen het struikelblok geworden voor een gewenste bouwontwikkeling. Vandaar dat Delft, net als veel andere gemeenten, de behoefte heeft aan meer flexibiliteit in het toepassen van de parkeernormen.

Recent zijn door het CROW<sup>1</sup> nieuwe parkeerkencijfers opgesteld. Met deze parkeerkencijfers wordt bij een bouwontwikkeling zo goed mogelijk de feitelijke parkeerbehoefte berekend. Dat zullen we in Delft niet anders doen. De Delftse parkeernormen zijn dus gebaseerd op deze nieuwe parkeerkencijfers. Maar de vraag die beantwoord moet worden is hoe bij een bouwontwikkeling in de parkeerbehoefte te voorzien. Belangrijk vertrekpunt is dat parkeren op de eigen ontwikkellocatie wordt opgelost, zodat voorkomen wordt dat de parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving. Ten opzichte van de oude nota Parkeren en

---

<sup>1</sup> CROW is een nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

Stallen biedt de nieuwe nota Parkeernormen 2013 ruimte aan de gemeente om bij knelpunten onder condities mee te denken in de zoektocht naar oplossingen voor de parkeerbehoefte in de omgeving. Het kernwoord daarbij is het inzetten van restcapaciteit.

Het beoordelen van een aanvraag van een omgevingsvergunning dient objectief te gebeuren. Onder welke condities en in welke mate de gemeente bereid is daarbij een deel van de parkeervraag over te nemen moet dus zo exact mogelijk beschreven worden. Dit maakt dat deze nieuwe nota Parkeernormen 2013 geen eenvoudig leesbaar document is geworden. Het is een technisch en complex vraagstuk dat in combinatie met de behoefte aan flexibele toepassingsregels geen eenvoudige oplossing kent.

Bij de herijking van de parkeernormen is rekening gehouden met de volgende belangrijke constatering:

- Er is behoefte aan een actualisatie van de parkeernormen op basis van de ervaringen van de afgelopen jaren en op basis van de herijkte parkeerkencijfers van het CROW.
- De huidige parkeernormen beschrijven welke norm in welk gebied voor welke functie van toepassing is. Bij deze parkeernormen is behoefte aan heldere uitvoeringsregels hoe deze norm in de praktijk vertaald wordt naar (parkeer)oplossingen.
- Gezien het karakter en de beschikbare ruimte is het bij kleinere bouwontwikkelingen in de binnenstad vaak onmogelijk en soms ongewenst om parkeren op eigen terrein te eisen. Daar zal dus een andere lijn gevolgd moeten worden.

Het bepalen van de parkeerbehoefte bij een nieuwe bouwontwikkeling is geen exacte wetenschap. Belangrijk is te constateren dat parkeernormen een handvat zijn om bij bouwontwikkelingen de verwachte parkeerbehoefte in te schatten. Specifieke omstandigheden zijn daarbij van invloed. De gemeente wil meer balans hebben tussen uniformiteit en flexibiliteit in het toepassen van parkeernormen. Ten opzichte van de oude nota Parkeren en Stallen wordt in de toepassing van de parkeernormen flexibiliteit geboden, zodat er meer ruimte komt voor het leveren van maatwerk.

Ten aanzien van de *parkeernormen* en *uitvoeringsregels* zijn op hoofdlijnen de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Er is een zekere marge in de berekende parkeerbehoefte ingebouwd door het toepassen van een *bandbreedte* in de normering (minimum en maximum), zodat binnen grenzen per bouwontwikkeling een eigen invulling kan worden gegeven. Hierbij moet de minimumnorm ook beschouwd worden als het absoluut minimum. Iedere oplossing binnen de grenzen wordt acceptabel gevonden.
- De norm voor wonen is ingedeeld op basis van het objectief vast te stellen bruto vloeroppervlak (bvo) van de woning, in plaats van prijscategorieën. Ten aanzien van de gehanteerde eenheid bij de overige functies wordt aangesloten bij de kencijfers van het CROW.
- In de praktijk blijkt dat bij een (nieuwe) functie een bezoekersplaats een ander soort gebruik heeft dan een parkeerplaats voor een vaste gebruiker. Zo is bijvoorbeeld voor een vaste gebruiker plaatszekerheid een groter issue. In de geactualiseerde parkeernormen wordt ruimte geboden om als gemeente beter op dit verschil in te spelen. In de parkeernormen is daartoe voor iedere functie een onderscheid aangebracht in het aandeel vaste gebruikers en het aandeel bezoekers. Bezoekersplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn, ook als deze op eigen terrein worden gerealiseerd. Tegelijkertijd zal bij bezoekersplaatsen maximaal gestuurd worden op dubbelgebruik.
- Het te strikt hanteren van de parkeernormen kan er toe leiden dat gewenste bouwontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden, omdat er ruimtelijk of financieel niet op eigen terrein voorzien kan worden in de parkeerbehoefte. Vandaar dat de wens bestaat om als gemeente onder bepaalde omstandigheden een helpende hand te kunnen bieden, bijvoorbeeld door waar dat nog kan parkeren in de openbare ruimte toe te staan en waarbij de omgeving wordt beschermd tegen overlast. *Restcapaciteit en dubbelgebruik* zijn daarbij belangrijk issues. Daartoe is in deze nota een

aantal (*uitvoerings*)regels toegevoegd met betrekking tot de wijze van omgaan met de parkeernormen.

- De procedure en de voorwaarden waaronder door een ontwikkelaar een beroep kan worden gedaan op de mogelijkheden van de gemeente worden verruimd. Deze parkeerregeling is daarmee nog geen recht van de ontwikkelaar, maar een gunst van de gemeente. Per situatie moet worden aangetoond dat parkeren op eigen terrein niet mogelijk is. Vervolgens kan worden gekeken of er mogelijkheden zijn om de parkeervraag in de omgeving van de bouwontwikkeling op te lossen. In dat geval kan gemotiveerd worden afgeweken van de oplossing van de parkeereis op eigen terrein.
- Als er een beroep gedaan wordt op de gemeente voor het voldoen aan de parkeereis dan staat daar een vergoeding tegenover. Daarover zullen per project afspraken gemaakt moeten worden. In deze nota staan de richtlijnen hieromtrent beschreven.
- Omdat de parkeerdruk toeneemt zijn mensen steeds meer bereid verder te lopen. Afhankelijk van de gebruikersgroep worden daarom steeds langere loopafstanden als acceptabel ervaren. Vandaar dat er maximale loopafstanden zijn opgenomen waarbinnen een oplossing voor de parkeervraag gevonden mag worden.

Omdat het in de praktijk uit financieel en ruimtelijk oogpunt soms niet haalbaar is aan de parkeereis te voldoen, zijn daarnaast in deze nota regels opgenomen voor het afwijken van de parkeereis. De centrale gedachte daarbij is dat bij de bouwontwikkeling van een locatie de parkeerdruk nu en in de toekomst niet mag worden afgewenteld op de directe omgeving, *tenzij in de omgeving aantoonbaar structurele restcapaciteit aanwezig is*. Wel zal aangetoond moeten worden dat het voldoen aan de parkeereis op eigen terrein niet mogelijk is.

In de *binnenstad* bieden collectieve oplossingen in parkeergarages of op parkeerterreinen mogelijkheden om in de parkeerbehoefte te voorzien, in het bijzonder waar dat het bezoekersdeel betreft. In de binnenstad hoeft voor kleinere bouwontwikkelingen de parkeereis niet noodzakelijk volledig op eigen terrein te worden gerealiseerd als is aangetoond dat het voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. Voor het opvangen van de parkeerbehoefte kan dan een beroep gedaan worden op de beschikbare (betaalde) parkeervoorzieningen. Met het afwijken van de parkeereis wordt met het *bezoekersdeel* van de parkeervraag ruimhartiger omgegaan dan met het gebruikersdeel. Immers, onder deze gebruikersgroep is het eenvoudiger dubbelgebruik te realiseren en bovendien zijn door het incidentele karakter bezoekers bereid meer te betalen. De uitwerking van deze centrale gedachte heeft zich vertaald in de volgende afwijkingscriteria voor de *binnenstad*:

- Als conform de normering de parkeerbehoefte voor het *bezoekersgedeelte* van de toekomstige functie in de binnenstad niet meer bedraagt dan 10 parkeerplaatsen, dan mag worden afgeweken van het bezoekersdeel van de parkeervraag, zonder dat hiervoor een financiële bijdrage betaald hoeft te worden. Mocht het bijbehorende bezoekersdeel van de bouwontwikkeling in de binnenstad groter zijn, dan zal eerst een toets worden uitgevoerd of er sprake is van voldoende restcapaciteit. Als dat zo is, dan zal voor iedere extra bezoekersparkeerplaats boven de tien een vergoeding gevraagd worden.
- Afwijken van het *gebruikersdeel* van de parkeervraag bij niet-woonfuncties kan indien blijkt dat de parkeerbehoefte maximaal 5 parkeerplaatsen bedraagt. Voor het afwijken van het gebruikersdeel van de parkeereis zal een financiële vergoeding moeten worden betaald.
- Voor woonfuncties in de binnenstad kan onder voorwaarden gebruik gemaakt kan worden van de nulvergunningregeling. In dat geval is er geen sprake van een financiële vergoeding.

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	7
1.1	Aanleiding .....	7
1.2	Achtergronden.....	8
1.3	Begrippen.....	9
2	Juridisch kader .....	10
3	Parkeernormensystematiek.....	11
3.1	Uitgangspunten.....	11
3.1.1	Minimum- en maximumnorm.....	11
3.1.2	Gebruikersdeel en bezoekersdeel .....	11
3.1.3	Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone.....	11
3.1.4	Toekomstvastе parkeeroplossing .....	11
3.2	Parkeernormen .....	12
3.2.1	Wonen.....	12
3.2.2	Werken.....	13
3.2.3	Winkel- en horecafuncties in de binnenstad .....	13
3.2.4	Overige functies .....	14
3.2.5	Fietsparkeervoorzieningen .....	14
4	Uitvoeringsregels bij parkeernormen .....	15
4.1	Toetsen parkeeroplossingen.....	15
4.1.1	Acceptabele loopstanden .....	15
4.1.2	Maatvoering parkeervakken.....	16
4.1.3	Feitelijk gebruik parkeergelegenheid .....	16
4.2	Rekenregels bepalen parkeerbehoefte .....	16
4.2.1	Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen .....	16
4.2.2	Berekenwijze bij gecombineerde functies.....	17
4.2.3	Berekenwijze parkeervoorziening bij woningen.....	17
4.2.4	Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop/nieuwbouw .....	18
4.2.5	Berekenwijze bij uitbreiding van een bestaande functie .....	18
4.2.6	Functies te realiseren op een parkeervoorziening .....	18
4.2.7	Gebiedsgerichte parkeeroplossing bij grote ontwikkeling .....	18
4.2.8	Parkeereis ontwikkelingen in het autoluwplusgebied binnenstad.....	19
4.3	Afwijken van de parkeereis.....	19
4.3.1	Voorwaarden voor afwijken van de parkeereis.....	19

4.3.2	Afwijken bij kleine ontwikkelingen .....	20
4.3.3	Afwijken bij ontwikkelingen in de binnenstad (buiten autoluwplusgebied) .....	20
4.3.4	Afwijken bij ontwikkelingen buiten de binnenstad .....	22
4.3.5	Nulvergunningregeling en POET-overzicht .....	22
4.3.6	Meer parkeerplaatsen realiseren dan conform de norm is toegestaan.....	23
4.3.7	Hardheidsclausule .....	23
4.4	Overgangsregeling parkeernormen .....	24
5	Parkeerbijdrage.....	25
5.1	Tarief van een parkeerbijdrage.....	25
5.2	Verplichting.....	26
Bijlagen	.....	27
Bijlage 1	Overzicht parkeernormen Delft 2013 .....	28
Bijlage 2	Aanwezigheidspercentages .....	33
Bijlage 3	Gebiedsindeling parkeernormen .....	35
Bijlage 4	Berekenwijze bij wijziging van gebruik en reductiefactor bij uitbreiding.....	36
Bijlage 5	Maatvoering parkeervakken .....	37
Bijlage 6	Rekenvoorbeelden.....	38
Bijlage 7	Kencijfers fietsparkeervoorzieningen .....	42
Bijlage 8	Beleidsregel parkeernormen 2013 .....	43

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke bouwontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.

Het parkeerbeleid van de gemeente is erop gericht om binnen haar mogelijkheden voor alle doelgroepen in de stad voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben en om eventuele schaarste aan parkeerruimte op een zo goed mogelijke wijze te verdelen. Bij allerlei nieuwe bouwontwikkelingen hanteert de gemeente een breed scala aan parkeernormen om ervoor te zorgen dat het parkeren van auto's in de nabije toekomst mogelijk is. De parkeernormen zijn vastgelegd in de beleidsnota 'Parkeren en stallen' d.d. 2003 en latere wijzigingen. Er is op dit moment behoefte om op basis van ervaringen en voortschrijdend inzicht de parkeernormensystematiek te evalueren en waar nodig te actualiseren.

De gemeente wil met behoud van uniformiteit meer flexibiliteit hebben in het toepassen van de parkeernormen. De ambitie is een toekomstvast, gebiedsgericht en flexibel parkeernormenbeleid. Toekomstvast, zodat voorkomen wordt dat de omgeving van een bouwontwikkeling wordt opgezaagd met een parkeerprobleem. Gebiedsgericht om zo efficiënt mogelijk om te gaan met schaarse ruimte en flexibel zodat rekening gehouden kan worden met lokale omstandigheden. Daarom is er in dit document uitgebreid aandacht voor zogenaamde *uitvoeringsregels*, waarmee de praktische toepasbaarheid van de parkeernormen wordt vergroot. Tegelijkertijd is de gemeente onder voorwaarden bereid na te denken over oplossingen voor de toekomstige parkeerbehoefte in de directe omgeving van een bouwontwikkeling, veelal in de openbare ruimte en/of in collectieve gebouwde voorzieningen.

In de voorliggende nota Parkeernormen 2013 wordt beschreven hoe de gemeente de parkeernormen in de praktijk inzet. De nieuwe parkeernormen zijn aangepast aan de hedendaagse inzichten. De parkeernormen hebben als basis landelijke parkeerkencijfers van het CROW<sup>2</sup>. Deze kencijfers zijn op basis van landelijk onderzoek tot stand gekomen en geven een zo goed mogelijke indicatie van de werkelijk parkeerbehoefte bij de onderscheiden functies. De parkeernormen zijn vooral bedoeld om bij nieuwe ontwikkelingen een zo goed mogelijk inschatting te krijgen van de werkelijke behoefte aan parkeren. Hiermee zijn de Delftse parkeernormen in principe vraagvolgend.

### Leeswijzer

In deze nota wordt eerst de achtergrond van het hanteren van parkeernormen en het vragen van een parkeerbijdrage behandeld. Vervolgens komt in hoofdstuk 2 het juridisch kader van het toepassen van de parkeernormen aan de orde. In hoofdstuk 3 worden de parkeernormen van Delft en de gehanteerde uitgangspunten behandeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 stilgestaan bij de uitvoeringsregels, waaronder rekenregels voor het vaststellen van de parkeerbehoefte en de voorwaarden om af te wijken van de parkeereis. Afgesloten wordt met de regels omtrent het vragen van een parkeerbijdrage in hoofdstuk 5. In bijlage 8 zijn de beleidsregels ten behoeve van de vaststellingsprocedure opgenomen.

---

<sup>2</sup> CROW is een nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

## 1.2 Achtergronden

De ervaring leert dat het parkeervraagstuk vaak ter discussie staat in het krachtenveld tussen verkeerskundige, stedenbouwkundige en projectontwikkelaar. Het is dan zaak de parkeernormen en de bijbehorende systematiek zo helder mogelijk te omschrijven om onnodige discussies te voorkomen.

Diverse nieuwe bouwontwikkelingen binnen de gemeente vragen om na te denken over het gebruik en de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Het komt voor dat bouwontwikkelingen niet kunnen voorzien in voldoende parkeeraanbod op eigen terrein. Het benutten van restcapaciteit in de omgeving kan in dat geval uitkomst bieden. Vervolgens moet de vraag beantwoord worden of daar een vergoeding tegenover staat (parkeerbijdrageregeling).

### *Parkeernormering*

In de actualisatie van de parkeernormen met bijbehorende systematiek is rekening gehouden met de volgende aandachtspunten:

- De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op oude parkeerkencijfers van het CROW. Deze zijn echter recent geactualiseerd (oktober 2012). Daarnaast bestaat er behoefte om de parkeernormensystematiek op basis van praktijkervaringen te evalueren en waar nodig te herijken.
- De huidige parkeernormen beschrijven in detail welke norm in welk gebied voor welke functie van toepassing is. De focus bij deze actualisatie komt meer te liggen bij de vraag hoe deze norm vervolgens in de praktijk wordt vertaald naar (parkeer)oplossingen.
- Er bestaat een landelijke trend dat er in het oplossen van de parkeerbehoefte meer flexibiliteit geboden wordt. Dit is vertaald in een meer flexibele normering (minimum- en maximumnorm) en nadere uitvoeringsregels, die vastleggen hoe in voorkomende gevallen flexibeler met de parkeernormen kan worden omgegaan.
- Voor (kleinere) bouwprojecten in het autoluwplus gebied is het ongewenst om parkeren op eigen terrein te eisen.
- Parkeernormen geven een inschatting van de te verwachten parkeerbehoefte, feitelijk gebaseerd op een solitaire bouwontwikkeling. De algemene indruk is dat de huidige parkeernormen ten aanzien van winkels/detailhandel in binnensteden te weinig rekening houden met de werkelijke extra behoefte en mede daarom te hoog zijn.
- Parkeernormen zijn opgebouwd uit een aandeel vaste gebruikers en een bezoekersdeel. Voor beide doelgroepen kan de uiteindelijke parkeeroplossing er anders uitzien. In de normering dient bij iedere functie een onderscheid te worden gemaakt welk (minimaal) deel van de parkeervraag bestemd is voor vaste gebruikers en welk deel voor het bezoek van de functies.

### *Parkeerbijdrageregeling*

Ontwikkelingen zullen zich meer en meer toespitsen op de verdichtingsopgave van steden. Onder andere bij functie-uitbreiding en wijziging van functies in en rondom stedelijke gebieden, zoals in de binnenstad, is het in de praktijk vaak niet mogelijk aan de gemeentelijke parkeereis op eigen terrein te voldoen. Bovendien bestaat vanuit de optiek van kwaliteit van de openbare ruimte veelal de wens dat het parkeren zich niet versnipperd in een (winkel)gebied, maar dat het parkeren op een aantal locaties centraal wordt georganiseerd. Daarom zal er ook de mogelijkheid worden gecreëerd om, als de kansen daarvoor aanwezig zijn, de parkeervraag op een andere manier op te lossen.

Het instellen van een parkeerbijdrageregeling kan een oplossing bieden om toekomstige bouwontwikkelingen die niet in de eigen parkeerbehoefte kunnen voorzien, onder omstandigheden toch doorgang te laten vinden door de parkeerverplichting af te kopen. Voorwaarde is wel dat op voorhand



helder is hoe de parkeervraag wordt opgelost. Deze middelen kunnen vervolgens door de gemeente worden gebruikt voor de toekomstige realisatie van parkeerplaatsen of worden aangewend om reeds gerealiseerde parkeerplaatsen te bekostigen (onrendabele top). Op die manier kan het totale gemeentelijke parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid in Delft gewaarborgd.

### 1.3 Begrippen

In deze nota worden verschillende begrippen gehanteerd. In onderstaande tabel volgt de betekenis van de belangrijkste begrippen in deze nota.

Bouwontwikkeling:	Een bouw- of gebruiksontwikkeling waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend. Het kan gaan over een nieuwbouwontwikkeling, uitbreiding van een bestaande functie of functieverandering.
Initiatiefnemer:	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen waarvoor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of strijdig gebruik is ingediend.
Nulvergunningregeling:	Een regeling in het gereguleerde gebied, waarbij woonfuncties worden uitgesloten van het recht op één of meer parkeervergunningen.
Parkeerbehoefte:	Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de behoefte te kunnen voorzien. De parkeerbehoefte bestaat uit het gebruikersdeel en het bezoekersdeel. De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeernormen zoals in bijlage 1 van deze nota zijn opgenomen. De parkeerbehoefte dient in beginsel op eigen terrein (ontwikkeldkavel) te worden gerealiseerd.
Parkeerdruk:	De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In Delft wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze op straat 85% of meer bedraagt.
Parkeereis:	Het aantal parkeerplaatsen dat conform de berekende parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Het betreft de totale parkeerbehoefte van het aandeel vast gebruik en het aandeel voor bezoekers samen. Wanneer andere afspraken worden gemaakt over het voldoen aan de parkeereis, worden die in een parkeervereenkomst tussen partijen vastgelegd.
Parkeernorm:	Basis voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen.
Parkeervereenkomst:	Overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Hierin worden de gemaakte afspraken over hoe in de toekomstige parkeerbehoefte wordt voorzien vastgelegd.
POET:	Afkorting voor 'parkeren op eigen terrein'.
POET-overzicht:	Overzicht met adressen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein. Zij worden (deels) uitgesloten van een recht op een parkeervergunning. Tevens worden de adressen waarbij op grond van de Parkeerverordening is bepaald dat deze zijn uitgesloten van een recht op een of meerdere parkeervergunningen in dit overzicht opgenomen.
Restcapaciteit:	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk op straat onder de 85% is.

## 2 Juridisch kader

Parkeernormen kunnen op twee manieren van kracht zijn: via een bestemmingsplan en via de bouwverordening, het zogenaamde 'parkeerartikel' 2.5.30. Hierbij gaat het bestemmingsplan altijd boven de bouwverordening. De bouwverordening is een vangnet voor het geval de parkeernormen in het bestemmingsplan niet zijn opgenomen.

In de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro, 1 juni 2008) neemt het bestemmingsplan een centrale rol in, waarmee stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening<sup>3</sup> op termijn verdwijnen. Met de Wro was beoogd dat bestemmingsplannen een uitputtende planologische regeling zouden geven voor onder meer het bouwen. Ook was beoogd dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening, inclusief de regeling betreffende het parkeren, geleidelijk zijn werkingskracht zouden verliezen. Vanwege onvolkomenheden in het overgangsrecht van de Wro is besloten enkele onderdelen van de Invoeringswet Wro nog niet in werking te laten treden. Dat betreft onder meer het voorgenomen schrappen van de regeling in art. 8 Woningwet betreffende de stedenbouwkundige voorschriften van de bouwverordening (art. 8.17 onder b Invoeringswet Wro).

Het voornemen bestaat om nieuwe wetgeving in procedure te brengen waarmee alsnog zal worden bewerkstelligd dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening, net als andere delen van de bouwverordening, geleidelijk via overgangsrecht zullen 'uitsterven'. Daarmee zal de bouwverordening als instrument op termijn verdwijnen. De bedoeling is dat het bestemmingsplan een uitputtende regeling kan geven voor de planologisch-stedenbouwkundige bouwvoorschriften, zonder aanvullingen vanuit bijvoorbeeld de bouwverordening.

Conform het advies van het KpVV<sup>4</sup> worden de parkeernormen opgenomen in een sectorale beleidsnota. De uitwerking van de parkeernormen, kaders en bijbehorende uitvoeringsregels is opgenomen in deze nota Parkeernormen 2013. Hierdoor zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor het gehele gemeentelijk grondgebied en kunnen deze in de toekomst eenvoudig en gelijktijdig geactualiseerd worden.

---

<sup>3</sup> De bouwverordening is voorlopig nog te hanteren (tot minimaal 1 januari 2018)

<sup>4</sup> KpVV: het Kennisplatform Verkeer en Vervoer in haar bericht nr. 90: Advies aan gemeenten: maak nota Parkeernormen, maart 2010

## 3 Parkeernormensystematiek

Bij een bouwontwikkeling moet er voor worden gezorgd dat de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd is. Tegelijkertijd wil de gemeente niet noodzakelijk autoverkeer zoveel mogelijk beperken. Bij nieuwe ontwikkelingen kan tot op zekere hoogte ingespeeld worden op de groeiende automobilititeit, maar in de bestaande stad is dat nagenoeg onmogelijk. De parkeernormen leiden echter niet tot een verplichting van de gemeente om in bestaande situaties extra parkeerplaatsen bij te bouwen.

In dit hoofdstuk worden in paragraaf 3.1 de uitgangspunten van de parkeernormen in Delft beschreven. Vervolgens komen in paragraaf 3.2 de parkeernormen aan de orde.

### 3.1 Uitgangspunten

In deze paragraaf worden de uitgangspunten van de parkeernormen van Delft beschreven. De Delftse parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW. Dit zijn op de praktijk gebaseerde cijfers en geven dus een inschatting van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerbehoefte.

#### 3.1.1 Minimum- en maximumnorm

In de nieuwe parkeernormen wordt bij de onderscheiden functies uitgegaan van een minimum- en maximumnorm. Door de initiatiefnemer moeten voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. Men moet in beginsel voldoen aan minimumnormen, zodat parkeerproblemen niet worden afgewenteld op de openbare ruimte, en men mag niet zonder toestemming van de gemeente meer parkeerplaatsen realiseren dan de maximumnorm. Door deze bandbreedte in de normering ontstaat er meer flexibiliteit en worden binnen de kaders maatwerkoplossingen mogelijk. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte moet de gepresenteerde minimumnorm gezien worden als absolute ondergrens voor de te verwachten parkeerbehoefte.

#### 3.1.2 Gebruikersdeel en bezoekersdeel

Conform de CROW-richtlijn is de parkeereis opgebouwd uit een *gebruikersdeel* en een *bezoekersdeel*. Per toepassing kunnen deze twee onderdelen leiden tot behoorlijk afwijkende eisen en in sommige gevallen vragen om verschillende oplossingen. Zo zal, bijvoorbeeld, om praktische redenen het bezoekersdeel dat op eigen terrein wordt gerealiseerd (openbaar) toegankelijk moeten zijn. De weergegeven parkeernormen zijn inclusief bezoekersparkeren (uitgedrukt in een percentage of absoluut aantal). Het uitgangspunt voor het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte is dat gestreefd wordt naar maximaal dubbelgebruik.

#### 3.1.3 Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone

In de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Delft ligt in de hoogste categorie van stedelijkheid (CROW: zeer sterk stedelijk). De gebiedsafbakening van de binnenstad en de schil rondom de binnenstad is opgenomen in bijlage 3. Voor de rest van Delft gelden eigen parkeernormen. Hiermee zijn voor het gehele grondgebied van de gemeente parkeernormen van toepassing.

In de binnenstad van Delft zijn lagere parkeernormen van toepassing dan in de schil of in de rest van Delft. In de normen is reeds rekening gehouden met de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

#### 3.1.4 Toekomstvaste parkeeroplossing

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is primair bedoeld om bij bouwontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Bij een bouwontwikkeling dient voldoende parkeercapaciteit gerealiseerd te worden.

De focus in de nota Parkeernormen 2013 wordt verlegd van de normen zelf naar de wijze van omgaan met de normen. Er wordt meer aandacht besteed aan het benutten van bestaande parkeer capaciteit en aan een meer flexibele invulling van de parkeer behoefte. De huidige economische ontwikkelingen versterken deze noodzaak alleen nog meer. De nota Parkeernormen 2013 moet een balans bieden tussen verantwoordelijkheden (van de ontwikkelaar en de gemeente) en proceszaken als eenvoud van procedures en het vastleggen van afspraken. Voor grote gebiedsontwikkelingen en in de binnenstad van Delft (o.a. het autoluwplus gebied) zijn vanwege hun karakter aanvullende regels van toepassing.

## 3.2 Parkeernormen

De parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkcijfers van het CROW. Dit zijn op de praktijk gebaseerde cijfers en geven dus een inschatting van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeer behoefte.

De cijfers van het CROW zijn onderverdeeld in de volgende hoofdgroepen:

1. Wonen
2. Werken
3. Winkelen en boodschappen
4. Sport, cultuur en ontspanning
5. Horeca en (verblijfs)recreatie
6. Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
7. Onderwijs

Ten aanzien van een aantal functies wijken de nieuwe parkeernormen van de gemeente af van de cijfers van het CROW. Dit is met name het geval bij de hoofdgroepen 'Wonen' en 'Werken' en ten aanzien van winkel- en horecafuncties in de binnenstad. Daar waar de normen afwijken van de cijfers van het CROW wordt dat in de betreffende paragraaf toegelicht. Het totaaloverzicht van de parkeernormen is opgenomen in bijlage 1.

### 3.2.1 Wonen

Het CROW maakt onderscheid in de prijsklasse van de woningen (goedkoop, midden, duur), de eigendomspositie (huur, koop) en de verschijningsvorm (tussenwoningen, vrijstaand, etc.).

Vaak is bij aanvang van het project nog niet bekend welke marktwaarde de woningen vertegenwoordigen. Vandaar dat de parkeernormen worden gepresenteerd op basis van een meetbare en verifieerbare grootte, te weten het bruto vloeroppervlak (bvo) van de woningen. Voor kleine woningen/wooneenheden geldt een lage parkeernorm.

Hoofdcategorie Wonen Functie	Eenheid	binnenstad		schil binnenstad		rest Delft		Aandeel bezoekers
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	
<i>Grondgebonden woning</i>								
> 140 m2 bvo	per woning	1,4	1,7	1,6	1,9	1,8	2,1	0,3
100 - 140 m2 bvo	per woning	1,3	1,6	1,4	1,7	1,6	1,9	0,3
70 - 100 m2 bvo	per woning	1,0	1,3	1,2	1,4	1,4	1,7	0,3
40 - 70 m2 bvo	per woning	0,7	1,0	0,9	1,2	1,1	1,4	0,3
< 40 m2 bvo	per woning	0,4	0,7	0,5	0,9	0,6	1,1	0,2

Hoofdcategorie Wonen Functie	Eenheid	binnenstad		schil binnenstad		rest Delft		Aandeel bezoekers
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	
<i>Niet-grondgebonden woning</i>								
> 125 m2 bvo	per woning	1,3	1,6	1,5	1,7	1,7	2,0	0,3
90 - 125 m2 bvo	per woning	1,2	1,5	1,4	1,6	1,5	1,8	0,3
60 - 90 m2 bvo	per woning	1,0	1,3	1,2	1,5	1,3	1,6	0,3
40 - 60 m2 bvo	per woning	0,7	1,0	0,9	1,2	1,0	1,3	0,3
< 40 m2 bvo	per woning	0,2	0,7	0,5	0,9	0,6	1,0	0,2
Studentenwoningen (< 40 m2 bvo)	per woning	0,1	-	0,15	-	0,2	-	0,1
Aanleunwoning	per woning	0,2	0,6	0,2	0,6	0,8	1,3	0,2

Tabel 1: Parkeernormen bij woningen

*Toelichting aanleunwoning:* het betreft hier een zelfstandige woonruimte bij een zorgcentrum, waarbij het aanleunwoningencomplex fysiek is verbonden met het zorgcomplex en waarvan de bewoners geen aanspraak kunnen maken op verzorging, maar wel op het gebruik van de faciliteiten van het zorgcentrum. Het autobezit onder bewoners zal beperkt zijn. De te realiseren plaatsen zijn vooral bedoeld voor personeel en het opvangen van bezoek.

*Studentenwoningen:* In de binnenstad geldt voor studentenwoningen een norm van minimaal 0,1 parkeerplaats per woning (wooneenheid). Deze minimale norm is feitelijk bestemd voor het opvangen van het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte (tevens tenminste 0,1 pp). Voor het opvangen van het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte zijn in de binnenstad en de schil aanvullende uitvoeringsregels van toepassing (hoofdstuk 4). Voor de studentenwoningen geldt geen maximumnorm. Uit onderzoek blijkt verder dat internationale studenten een lager autobezit hebben. Bij het beoordelen van de gebiedsvisie zal bij complexen die voor internationale studenten bestemd zijn hiermee rekening worden gehouden.

### 3.2.2 Werken

In de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie en bedrijfsverzamelgebouwen. Kantoren met baliefunctie kennen doorgaans een hogere parkeerbehoefte dan kantoren zonder baliefunctie. Bij de realisatie van kantoorpanden is op voorhand vaak niet vast te stellen welk (combinatie van) type kantoren er zich zullen vestigen. Evenzo komt functieverandering in de loop van de tijd geregeld voor. Daarom wordt er voor gekozen het onderscheid tussen met en zonder baliefunctie niet op te nemen en te werken met één eenduidige norm voor kantoren.

### 3.2.3 Winkel- en horecafuncties in de binnenstad

Parkeernormen hebben in de huidige vorm een lineair karakter; een functie van een tweemaal zo grote omvang heeft volgens de parkeernormen een tweemaal zo grote parkeerbehoefte. In de praktijk vlakt deze toename in parkeerbehoefte op enig moment af. Dit is zeker het geval in binnensteden, waar veel functies gebundeld zijn (een bezoeker van detailhandel bezoekt bijvoorbeeld ook de horeca) en optimaal dubbelgebruik onder bezoekers in collectieve voorzieningen plaatsvindt. De parkeerkencijfers van het CROW geven een goede inschatting van de werkelijke parkeerbehoefte bij solitaire voorzieningen. In afwijking van de kencijfers van het CROW wordt in de binnenstad voor functies met een hoog bezoekersaandeel een lagere parkeernorm gehanteerd. Voor winkels (detailhandel) in de binnenstad geldt dat het parkeerkencijfers van tenminste 2,9 pp per 100 m2 bvo wordt verlaagd naar een parkeernorm van 2,0 pp per 100 m2 bvo winkelloppervlak. Deze norm geldt in de binnenstad tevens voor andere winkelfuncties, zoals een supermarkt. Door de normen meer gelijk te trekken wordt meer flexibiliteit verkregen bij functiewijzigingen. De norm voor horeca in de binnenstad is verlaagd ten opzichte van de CROW richtlijnen,

om zo beter aan te sluiten bij de gedachte dat een extra horecavoorziening maar in beperkte mate extra bezoekers genereert.

### 3.2.4 Overige functies

Ten aanzien van de overige voorkomende functies sluit de gemeente aan bij de landelijke parkeerkcijfers van het CROW. Ten aanzien van de parkeernorm voor ziekenhuizen en de norm voor Kiss&Ride valt daarbij het volgende op te merken:

**Norm ziekenhuis:** Het bepalen van een algemene norm voor een specifieke functie, waarbij de uitwerking van die functie heel divers kan zijn, is niet eenvoudig. Dit gaat zeker ook op bij ziekenhuizen, waarbij de ontwikkelingen van de laatste jaren ervoor zorgen dat het bepalen van een goede algemene parkeernorm eigenlijk niet goed mogelijk is. Het gaat daarbij om zaken als: meer poliklinische behandelingen, samenvoegen met andere functies, introductie van een zorghotel, et cetera. De voorgestelde norm is een richtlijn, waarbij in overleg met de gemeente de toekomstige parkeerbehoefte voor een dergelijke functie zo goed mogelijk wordt vastgesteld.

**Kcijfer Kiss&Ride:** De gepresenteerde parkeernorm voor een basisschool en kinderdagverblijf (crèche) is exclusief de ruimte die benodigd is voor Kiss&Ride. In de parkeerkcijfers van het CROW zijn rekenregels opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor Kiss&Ride. Deze rekenmethode, waarbij met behulp van diverse parameters<sup>5</sup> de parkeervraag wordt bepaald, wordt doorgaans als lastig ervaren. Delft kiest ervoor om zoveel mogelijk met dubbelgebruik de parkeerbehoefte van Kiss&Ride te faciliteren. Indien dit in (de omgeving van) de ontwikkeling niet mogelijk is, zal worden gekeken hoe de behoefte aan Kiss&Ride voorzieningen opgelost kan worden. Voor het inschatten van de parkeerbehoefte voor Kiss&Ride wordt het parkeerkcijfer voor Kiss&Ride (bijlage 1) als uitgangspunt gehanteerd.

### 3.2.5 Fietsparkeervoorzieningen

In de directe nabijheid van belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties dienen fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn. Voor het inschatten van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen worden de richtlijnen uit publicatie 319 van het CROW (overzicht fietsparkeerkcijfers) gehanteerd. In deze uitgave van het CROW wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste bestemmingslocaties met een richtlijn voor de capaciteitsbepaling voor het aantal fietsparkeervoorzieningen bij solitaire functies. In bijlage 7 van deze nota staan voor de meest voorkomende functies de richtlijnen voor het aantal fietsparkeervoorzieningen weergegeven<sup>6</sup>. Er kan gemotiveerd worden afgeweken van deze richtlijnen. Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij woningen is gewaarborgd middels het Bouwbesluit.

---

<sup>5</sup> De parameters betreffen aantal leerlingen, percentage leerlingen dat met de auto gebracht wordt, reductiefactor gemiddelde parkeerduur, reductiefactor aantal leerlingen dat met de auto gebracht wordt

<sup>6</sup> Opmerking: het toetsen op het in voldoende mate voorzien in fietsparkeervoorzieningen is niet verbonden aan het toetsen van een omgevingsvergunning op grond van de parkeerverordening

## 4 Uitvoeringsregels bij parkeernormen

Met behulp van de uitvoeringsregels in deze paragraaf wordt duidelijk op welke wijze binnen de gemeente de parkeerbehoefte berekend moet worden en op welke wijze de parkeereis moet worden vastgesteld. Er komen situaties voor die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. Voor de praktische uitvoerbaarheid van parkeernormen zijn de aandachtspunten en uitvoeringsregels in deze paragraaf van toepassing.

### 4.1 Toetsen parkeeroplossingen

#### 4.1.1 Acceptabele loopstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden (tabel 2). De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges en wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven.

Vanwege de verdichting van steden en de hierdoor steeds schaarser wordende ruimte zal in de binnenstad en in intensief bebouwde gebieden een grotere loopafstand geaccepteerd moeten worden. Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW publicatie. De gemeente gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. Dus: hoe groter de maximale loopafstand des te meer flexibiliteit in het vinden van een geschikte parkeeroplossing.

Functie	Maximaal acceptabele loopafstanden	
	Binnenstad	Buiten de binnenstad
Wonen (eerste auto)	300 meter	150 meter
Wonen (tweede en volgende auto's)	600 meter	200 meter
Bezoekers bewoners	600 meter	200 meter
Bezoekers winkels binnenstad	600 meter	-
Bezoekers winkels buiten de binnenstad (wijkwinkelcentrum)	-	200 - 300 meter
Bezoekers supermarkten	600 meter	200 meter
Bezoekers vrijetijdsvoorzieningen	600 meter	200 meter
Bezoekers zorgvoorzieningen	600 meter	200 meter
Bezoekers onderwijsvoorzieningen	600 meter	200 meter
Werknemers	800 meter	200 - 800 meter

Tabel 2: Maximaal acceptabele loopafstanden nieuwe bouwontwikkelingen

Voor werknemers geldt dat zij over het algemeen een langere maximale loopafstand accepteren, vanwege hun relatief lange verblijfsduur. De genoemde loopafstanden bij de functies, met uitzondering van wonen en werkgelegenheid, gelden dus voor de bezoekers van de functies. Voor werknemers geldt een maximaal acceptabele loopafstand van 800 meter.

Er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen dat afwijken van de maximaal acceptabele loopafstanden legitiem is. Zo zal vanwege het campusmodel van de Technische Universiteit, dat uitgaat van het parkeren aan de randen van het gebied, de loopafstand toenemen. Hetzelfde kan gelden voor voorzieningen in de binnenstad of in recreatiegebieden. Afwijken van deze maximale loopafstanden kan als aannemelijk dat toekomstige gebruikers daadwerkelijk van de beoogde parkeervoorziening gebruik zullen maken.

#### **4.1.2 Maatvoering parkeervakken**

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Voor de toetsing van bouwplannen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' en de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'. In bijlage 5 staan de gehanteerde minimum afmetingen van parkeervakken waar de gemeente aan toetst.

#### **4.1.3 Feitelijk gebruik parkeergelegenheid**

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is bedoeld om bij nieuwe bouwontwikkelingen parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. De parkeernormen geven een inschatting van de te verwachten behoefte, maar zeggen niets over hoe de parkeergelegenheid in de praktijk gebruikt zal gaan worden. Er zijn tal van voorbeelden waar bij gebouwde parkeervoorzieningen niet, of niet door de juiste doelgroep (optimaal) gebruikt worden en waarbij de beoogde gebruikers uitwijken naar de omgeving.

Dit heeft in de regel te maken met de voorwaarden waaronder de doelgroepen de parkeervoorziening kunnen gebruiken en hoe het parkeren in de omgeving geregeld is. Het tarief voor de gebruikers is daarbij een belangrijk onderwerp. Indien parkeren in de omgeving van de parkeervoorziening tegen een lager tarief mogelijk is, dan is de kans groot dat zal worden uitgeweken naar die omgeving. Bij een bouwontwikkeling zal nagedacht moeten worden over het toekomstige gebruik van parkeerplaatsen en hoe de omgeving beschermd kan worden tegen uitwijkgedrag. Dit betekent dat de tariefstelling voor de toekomstige gebruikers van de parkeervoorziening zodanig moet worden gekozen dat er daardoor geen overlast door uitwijkgedrag ontstaat in de omgeving. Met andere woorden, het tarief moet zijn afgestemd op wat in de omgeving gebruikelijk is. Hierover zullen vooraf door partijen nadere afspraken moeten worden gemaakt.

### **4.2 Rekenregels bepalen parkeerbehoefte**

De aanvullende rekenregels in deze paragraaf dienen ter vaststelling van de behoefte. De parkeerbehoefte betreft het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkelingen benodigd is om in de behoefte te kunnen voorzien. De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeernorm(en) zoals in bijlage 1 van deze nota opgenomen. De parkeerbehoefte is geen eenduidig getal, maar ligt tussen de minimum- en maximumnorm. In bijlage 6 zijn rekenvoorbeelden opgenomen hoe de parkeerbehoefte wordt berekend. Het aantal parkeerplaatsen dat conform de berekende parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd betreft de parkeereis. Deze parkeereis wordt op gehele getallen naar boven afgerond.

#### **4.2.1 Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen**

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven per functie een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. In sommige situaties vindt een combinatie van functies plaats. In dat geval dient gekeken te worden naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Omdat de parkeerbehoefte van een specifieke functie zich slechts op bepaalde momenten voordoet is soms dubbelgebruik met andere functies te realiseren, hetgeen uit het oogpunt van kostenbesparing en optimaal gebruik van spaarzame ruimte voor alle partijen wenselijk is. De *aanwezigheidspercentages* die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans kunnen alleen worden toegepast wanneer de parkeergelegenheid toegankelijk is voor de verschillende beoogde doelgroepen. Bij het rekenen met dubbelgebruik dient de vindbaarheid van de parkeerlocatie en de maximaal acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen (zie par. 4.1.1) in acht te worden genomen.



In bijlage 2 van deze nota is een overzicht met aanwezigheidspercentages over de specifieke delen van de week opgenomen voor alle in deze nota voorkomende functies. Deze aanwezigheidspercentages zijn afgeleid van de richtlijnen van het CROW en worden toegepast in de parkeerbalans. Specifieke of lokale omstandigheden, bijvoorbeeld zondag-openstelling van detailhandel, kunnen ertoe leiden dat voor specifieke projecten maatwerk zal moeten worden toegepast. Dit is ter beoordeling aan de gemeente.

**Opmerking:** In de praktijk blijkt dat dubbelgebruik onder vaste gebruikers moeilijk te organiseren is. Daarom zal in eerste instantie bij het bepalen van de parkeereis niet uitgegaan worden van dubbelgebruik onder vaste gebruikers, tenzij aannemelijk is dat hier wel sprake van zal zijn. Er zal maximaal gestuurd (moeten) worden op het dubbelgebruiken van parkeergelegenheid onder bezoekers.

#### 4.2.2 Berekenwijze bij gecombineerde functies

Het komt geregeld voor dat een pand meerdere functies in zich herbergt. Zo is in een tuincentrum niet zelden horeca gevestigd. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies ongeveer gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een dealerbedrijf, de 'showroom' en 'werkplaats' zijn vaak even sterk aanwezig.

*Woon-werkwoning:* Indien in het bestemmingsplan is opgenomen dat een woning (deels) gebruikt mag worden als bedrijfsruimte, dan wordt de parkeernorm voor woningen gehanteerd (o.b.v. totale oppervlakte) en wordt geen extra parkeereis voor het werkgedeelte opgelegd.

#### 4.2.3 Berekenwijze parkeervoorziening bij woningen

In een toekomstige woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een deel van het theoretisch aanbod niet gebruikt wordt en/of kan worden. Dit leidt ertoe dat auto's van bewoners op de openbare weg worden geparkeerd op plaatsen die mogelijk primair voor bezoekers bestemd zijn.

De hoogte van de parkeernorm is tot stand gekomen op basis van het gegeven dat parkeerplaatsen dubbelgebruikt kunnen worden. Een grondgebonden woning van ca. 120 m<sup>2</sup> bvo heeft voor vast gebruik een parkeerbehoefte van gemiddeld tenminste 1,3 pp. Omdat er sprake is van een gemiddelde behoefte en privé parkeerplaatsen niet dubbelgebruikt kunnen worden, hanteert de gemeente bij grotere ontwikkelingen een correctiefactor. In het geval van een *grootschalige ontwikkeling*<sup>7</sup> wordt voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt onderstaande tabel gehanteerd.

Parkeervoorzieningen	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1,0	0,8	oprit min. 6 m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2,0	1,5	oprit min. 10 m diep
Dubbele oprit zonder garage	2,0	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1,0	0,7	
Garagebox (niet bij woning)	1,0	0,7	
Garage met enkele oprit	2,0	1,5	oprit min. 6 meter diep
Garage met lange oprit	3,0	2,0	oprit min. 11 m diep
Garage met dubbele oprit	3,0	2,0	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 3: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

<sup>7</sup> Onder grootschalig wordt in dit verband verstaan een ontwikkeling van 10 of meer woningen.

Opmerking: In gereguleerd gebied (betaald/vergunningparkeren) kan worden afgedwongen dat niet zal worden uitgeweken naar de openbare weg. In gereguleerd gebied zijn deze rekenregels daarom niet van toepassing en wordt het bouwplan beoordeeld op basis van het theoretisch aantal beschikbare parkeerplaatsen.

#### **4.2.4 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop/nieuwbouw**

Ook bij verbouwplannen wordt op basis van de parkeernormen de parkeerbehoefte berekend. Daarbij hoeft echter niet gecompenseerd te worden voor eventuele tekorten uit het verleden. Ook hier blijft het uitgangspunt dat door de bouwontwikkeling de parkeerdruk in de directe omgeving niet nadelig beïnvloed wordt.

Op basis van de *actuele parkeernormen* wordt berekend wat in de bestaande en toekomstige situatie de parkeerbehoefte is. Het betreft een normatieve vergelijking die op de verschillende momenten van de week het verschil in parkeerbehoefte inzichtelijk maakt. De voorwaarde om deze verrekensystematiek toe te passen is dat de bestaande of voorgaande functie tenminste 5 jaar geleden nog actief is geweest. Een eventueel tekort uit het verleden hoeft niet te worden gecompenseerd. Als zich op eigen terrein de mogelijkheid voor doet extra parkeerplaatsen te realiseren, dan zal in overleg met de initiatiefnemer het uitgangspunt zijn het gebruikersdeel van de volledige toekomstige parkeerbehoefte volledig op eigen terrein te realiseren. In bijlage 4 is de werkwijze opgenomen die bij dergelijke bouwontwikkelingen wordt toegepast.

#### **4.2.5 Berekenwijze bij uitbreiding van een bestaande functie**

Als een winkel of horecavoorziening uitbreidt en dus dezelfde functie houdt, dan betekent twee keer zo groot nog niet tweemaal zoveel bezoekers. In de meeste gevallen zal er sprake zijn van enige afvlakking van de parkeerbehoefte. In dergelijke situaties is een reductiefactor van toepassing op de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de berekende parkeerbehoefte. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de uitbreiding van de functie en de omvang van de huidige functie. Uitleg over deze reductiefactor is opgenomen in bijlage 4.

#### **4.2.6 Functies te realiseren op een parkeervoorziening**

Bij bouwinitiatieven waarbij bestaande parkeercapaciteit verloren gaat, moet rekening gehouden worden met het effect van het verlies van deze capaciteit. Het verlies aan parkeercapaciteit moet binnen het project zodanig worden gecompenseerd dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Kent de omgeving een lage parkeerdruk (<85%) dan moet de parkeerdruk in de omgeving (straal 200 meter) op het maatgevende<sup>8</sup> moment in de week onder de 85% blijven. Kent de omgeving een hoge parkeerdruk (>85%) dan moeten de parkeerplaatsen die als gevolg van de bouwontwikkeling vervallen dienen te worden gecompenseerd, zodanig dat de gemiddelde parkeerdruk tenminste op gelijk niveau blijft. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichtingen voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd. In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente.

#### **4.2.7 Gebiedsgerichte parkeeroplossing bij grote ontwikkeling**

Grote gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente vragen om anders om te gaan met de parkeerbehoefte. Het betreft bijvoorbeeld de ontwikkelingen TU-campus/TICD, Poptahof en het Spoorzonegebied. De

---

<sup>8</sup> Het maatgevende moment is de periode van de week waarop de verschillende functies samen gelijktijdig een maximale parkeerbehoefte hebben.

gemeente kan in de toekomst andere grootschalige ontwikkelingen als grote gebiedsontwikkeling bestempelen.

Bij dergelijke grote ontwikkelingen geven de parkeernormen nog steeds een best-guess van de te verwachten parkeerbehoefte, maar hier kan in de praktijk anders mee worden omgegaan. Bij deze ontwikkelingen dient een parkeervisie voor het betreffende gebied te worden opgesteld. Zo wordt in de parkeervisie van het Spoorzonegebied als uitgangspunt een dynamische parkeerbalans gehanteerd. Dit betekent dat er gedurende de gebiedsontwikkeling de werkelijke parkeerbehoefte nauwgezet wordt gemonitord en op basis daarvan al dan niet extra parkeercapaciteit wordt gerealiseerd. Dit vereist tevens een visie op de locaties waar extra parkeerbehoefte gedurende de ontwikkeling gefaciliteerd kan worden. Indien een dergelijke visie de goedkeuring van de gemeente heeft gekregen worden aanvragen van een omgevingsvergunning niet aan deze nota, maar op basis van de visie getoetst.

Het uitgangspunt in dergelijke gebiedsontwikkelingen blijft dat de omgeving wordt beschermd tegen overlast door uitwijkgedrag. Dit vereist aanvullende afspraken over hoe bij deze ontwikkelingen op een gebiedsgerichte manier met het parkeervraagstuk omgegaan dient te worden.

#### **4.2.8 Parkeereis ontwikkelingen in het autoluwplusgebied binnenstad**

In het autoluwplus gebied in de binnenstad is autoverkeer niet wenselijk. De wens is dat in dit gebied er in principe geen parkeerplaatsen meer bijkomen. In dit gebied wordt de parkeereis standaard op 'nul' gezet (minimum is maximum). Dit betekent dat er ten aanzien van alle functies in het gebied in principe geen parkeerplaatsen gemaakt mogen worden. Voor bouwontwikkeling van woonfuncties in dit gebied is de nulvergunningregeling van toepassing.

Ingeval bij een woonfunctie de wens bestaat toch parkeren op eigen terrein te realiseren zal door de gemeente een toets uitgevoerd worden of het realiseren van parkeren op eigen terrein geen conflict geeft met het autoluwe karakter van het autoluwplusgebied. Indien dit het geval is mag maximaal één parkeerplaats per woning op eigen terrein worden gerealiseerd.

In het autoluwplus gebied worden bestaande parkeerplaatsen gerespecteerd.

### **4.3 Afwijken van de parkeereis**

De parkeereis die wordt gesteld bij een bouwontwikkeling is het aantal parkeerplaatsen dat conform de berekende parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Er zijn situaties denkbaar waarbij afwijken van de parkeereis onder specifieke omstandigheden mogelijk is. De centrale gedachte is als volgt:

**Centrale gedachte:** Bij een bouwontwikkeling mag de parkeerdruk nu en in de toekomst niet worden afgewenteld op de directe omgeving, tenzij in de omgeving aantoonbaar structurele restcapaciteit aanwezig is. In de binnenstad behoren collectieve oplossingen in parkeergarages en parkeerterreinen tot de mogelijkheden voor het faciliteren van de (toekomstige) parkeerbehoefte.

De mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis gelden zowel voor nieuwe bouwontwikkelingen als voor functiewijzigingen. De gemeente berekent ingeval er sprake is van functiewijziging een parkeerbehoefte conform de rekenregels (paragraaf 4.2). Over de eventuele toename van de parkeerbehoefte gelden dezelfde regels voor afwijken van de parkeereis als bij nieuwe bouwontwikkelingen.

#### **4.3.1 Voorwaarden voor afwijken van de parkeereis**

Het uitgangspunt is dat de initiatiefnemer de parkeereis (op eigen terrein) realiseert. Afwijken van de parkeereis kan alleen indien de initiatiefnemer aantoont dat de parkeereis niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is,

wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan of mogelijk andere oplossingen kunnen leiden tot het wel voldoen aan de parkeereis.

Pas als objectief blijkt dat op eigen terrein redelijkerwijs niet aan de parkeereis kan worden voldaan, dan kan een beroep gedaan worden op mogelijke (structurele) restcapaciteit in de direct omgeving. Van belang is dat hierbij niet alleen gekeken wordt naar de parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling op de verschillende momenten van de week, maar dat tevens helder is wat de restcapaciteit in de omgeving op de verschillende momenten van de week is (waaronder het maatgevende moment). Indien wordt afgeweken van de parkeereis geldt dat hiervoor per niet gerealiseerde parkeerplaats een financiële bijdrage tegenover staat. Voor kleine ontwikkelingen en ontwikkelingen in de binnenstad gelden andere regels.

In bijlage 8 van deze nota zijn de beleidsregels ten behoeve van de vaststellingsprocedure opgenomen. Deze beleidsregels gelden voor alle situaties waar sprake is van het afwijken van de parkeereis. Indien bij een bouwontwikkeling wordt afgeweken van de parkeereis dan kan geen exclusief gebruikersrecht op openbare parkeerplaatsen worden gevestigd.

#### **4.3.2 Afwijken bij kleine ontwikkelingen**

Voor kleine bouwontwikkelingen in Delft kan, indien aan de voorwaarden wordt voldaan, worden afgeweken van de parkeereis. Bij kleine ontwikkelingen is er in de regel een marginaal effect op een toename van de parkeerdruk in de omgeving. Onder kleine bouwontwikkelingen wordt in dit kader verstaan: Ontwikkelingen met een (toename van de) parkeerbehoefte van maximaal 3,0 parkeerplaatsen<sup>9</sup>.

Indien de toename van de parkeerbehoefte bij een bouwontwikkeling niet meer dan 3,0 parkeerplaatsen bedraagt, kan worden afgeweken van de parkeereis zonder dat hier een financiële bijdrage tegenover staat. Dit geldt ongeacht de locatie van de ontwikkeling. Voor woonfuncties kan indien dit wordt besloten de nulvergunningregeling van toepassing zijn (paragraaf 4.3.5).

#### **4.3.3 Afwijken bij ontwikkelingen in de binnenstad (buiten autoluwplusgebied)**

De gemeente heeft als doel het woon- en verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren. Zij heeft hiertoe (delen van) de binnenstad autoluw gemaakt. De openbare parkeergarages aan de randen van de binnenstad zijn een belangrijke schakel in het faciliteren van de parkeerbehoefte van met name de bezoekers van de binnenstad. Deze capaciteit is nooit voltijds bezet. Dat betekent dat er sprake is van een zekere restcapaciteit. Deze restcapaciteit kan onder voorwaarden worden benut voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe bouwontwikkelingen.

In de Delftse binnenstad<sup>10</sup> hoeft bij (nieuwe) ontwikkelingen de parkeereis niet in alle gevallen (volledig) op eigen terrein te worden gerealiseerd. In lijn met de centrale gedachte behoren in de binnenstad collectieve parkeervoorzieningen tot de mogelijkheden om extra parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen op te vangen. In bijlage 3 van deze nota is een kaart opgenomen met de gebiedsgrenzen van de binnenstad.

De parkeerbehoefte is opgebouwd uit een aandeel *vaste gebruikers* en een aandeel *bezoekers*. Met de parkeerbehoefte van bezoekers is makkelijk dubbelgebruik te realiseren (goed onderling uitwisselbaar). Bovendien is deze doelgroep in binnensteden belangrijk voor de parkeereexploitatie. Met de parkeerbehoefte van het *bezoekersdeel* van de parkeervraag van toekomstige ontwikkelingen wordt daarom ruimhartiger omgegaan dan met het voorzien in de parkeerbehoefte voor vaste gebruikers.

---

<sup>9</sup> Hier wordt de parkeerbehoefte bedoeld die wordt afgewenteld op de openbare ruimte. Dit kan het gebruikersdeel én/of het bezoekersdeel betreffen.

<sup>10</sup> Niet zijnde het autoluwplus gebied in de binnenstad, zie par. 4.2.8

In de binnenstad zijn ten aanzien van straatparkeren de bewoners de prioritaire doelgroep (Parkeerbeleidskader Delft). Door de aanwezigheid van bewoners in de binnenstad is het maatgevend moment de nacht. Op andere momenten van de week wordt de restcapaciteit beschikbaar gesteld aan andere doelgroepen, zoals bedrijven (bedrijfsvergunningen). De regels ten aanzien van de mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis zijn hierop gebaseerd.

### **Bezoekersdeel parkeerbehoefte**

Voor het opvangen van de parkeerbehoefte van de bezoekers van nieuwe ontwikkelingen kan een beroep gedaan worden op de beschikbare publieke (betaalde) parkeervoorzieningen. Als conform de (minimum) parkeernorm de benodigde parkeer capaciteit voor het *bezoekersgedeelte* van de parkeervraag niet meer dan 10 parkeerplaatsen bedraagt, dan mag voor het *bezoekersdeel* van de parkeerbehoefte worden afgeweken van de parkeereis. Er hoeft geen parkeerbijdrage betaald te worden. Dit geldt voor alle type functies in de binnenstad, dus ook voor woonfuncties.

Indien de parkeerbehoefte groter is dan 10 parkeerplaatsen dan zal er door de gemeente eerst een toets uitgevoerd worden. Vastgesteld moet worden of er binnen de aan de functie gerelateerde loopafstand nog voldoende restcapaciteit is in de openbare parkeergarages of parkeerterreinen (maatgevend moment). Bij ontwikkelingen met een parkeerbehoefte voor bezoekers van meer dan 10 parkeerplaatsen is een financiële vergoeding van de extra parkeerplaatsen boven deze 10 het uitgangspunt (zie hoofdstuk 5 Parkeerbijdrage).

### **Gebruikersdeel parkeerbehoefte**

Als een bouwontwikkeling niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, dan kan ook voor het gebruikersdeel worden afgeweken van de parkeereis. Toekomstige gebruikers kunnen dan gebruik maken van de publieke (betaalde) parkeervoorzieningen. Bij de mogelijkheid om af te wijken van de parkeereis wordt een onderscheid gemaakt tussen *niet-woonfuncties* en *woonfuncties*.

#### **Ad 1) Niet-woonfuncties**

Ten aanzien van *niet-woonfuncties* worden de volgende voorwaarden gesteld:

1. De initiatiefnemer moet aan de voorwaarden voor het mogelijk afwijken van de parkeereis voldoen. Aangetoond moet worden dat de parkeereis ten aanzien van het gebruikersdeel niet op eigen terrein of anderszins kan worden opgelost;
2. De parkeerbehoefte van het *gebruikersdeel* van de parkeerbehoefte waarop de afwijking betrekking heeft bedraagt maximaal 5 pp<sup>11</sup>;
3. De initiatiefnemer betaalt per niet gerealiseerde parkeerplaats een vergoeding (zie hoofdstuk 5).

Afhankelijk van de beschikbare ruimte komen toekomstige bouwontwikkelingen in aanmerking voor parkeervergunningen voor op straat. Hiervoor gelden de voorwaarden conform het vastgestelde vergunningenbeleid en bijbehorende vergunningentarieven. Mocht blijken dat het aantal verstrekte vergunningen in de binnenstad het vastgestelde maximum heeft bereikt, dan is het alternatief een parkeerabonnement in één van de parkeergarages of eventuele plaatsing van de aanvraag op een wachtlijst.

#### **Ad 2) Woonfuncties**

Voor toekomstige woonfuncties in de binnenstad is er geen mogelijkheid om in aanmerking te komen voor parkeervergunningen voor op straat. Er is op het maatgevende moment van woonfuncties (nachtsituatie) in de binnenstad geen restcapaciteit op straat beschikbaar, waardoor geen extra parkeervergunningen kunnen worden verstrekt. Ingeval er ten aanzien van woonfuncties in de binnenstad wordt afgeweken van het gebruikersdeel van de parkeereis, dan geldt de nulvergunningregeling (zie par 4.3.5).

---

<sup>11</sup> Dit betekent dat indien uit de berekening blijkt dat de parkeerbehoefte van het gebruikersdeel meer dan 5,0 pp bedraagt, er niet wordt afgeweken van de parkeereis.

#### **4.3.4 Afwijken bij ontwikkelingen buiten de binnenstad**

Voor het afwijken van de parkeereis bij bouwontwikkelingen gelden de voorwaarden zoals opgenomen in paragraaf 4.3.1.

Indien is aangetoond dat op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, dan kan een beroep gedaan worden op de openbare ruimte als blijkt dat daar structureel restcapaciteit aanwezig is (op maatgevende momenten). De parkeerdruk in de directe omgeving moet op het maatgevende moment in de week, na realisatie van de bouwontwikkeling, onder de acceptabele grens van 85% blijven.

Indien is aangetoond dat op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, dan kan een beroep gedaan worden op de openbare ruimte als in overleg met de gemeente parkeerplaatsen in de directe omgeving<sup>12</sup> van de bouwontwikkeling parkeerplaatsen kunnen worden bijgemaakt.

Bij een verzoek tot afwijken van de parkeereis zal vervolgens een toets uitgevoerd worden of er in de directe omgeving van de bouwontwikkeling nog voldoende restcapaciteit is. Bij het bepalen van de parkeerdruk in een gebied dient de meest recente in opdracht van de gemeente uitgevoerde tellingen als basis. Indien de gemeente geen recent en betrouwbaar onderzoek beschikbaar heeft of indien een initiatiefnemer de actualiteit van deze tellingen in twijfel trekt staat, dan dient voor eigen rekening en risico van de initiatiefnemer een nieuw onafhankelijk parkeeronderzoek uitgevoerd te worden. De eisen waaraan een dergelijk onderzoek moet voldoen worden opgesteld door de gemeente.

De momenten waarop het onderzoek dient te worden uitgevoerd verschilt per functie en is afhankelijk van de kenmerken van de (directe) omgeving. Onder de directe omgeving wordt in dit verband verstaan de maximale loopafstanden conform de tabel 3 in paragraaf 4.1.1, met een maximum van 200 meter rondom de bouwontwikkeling. Als uit onderzoek is gebleken dat er sprake is van structurele restcapaciteit in de directe omgeving dan kan worden afgeweken van de parkeereis, zowel voor het bezoekersdeel als voor het gebruikersdeel van de parkeervraag. Er zal dan wel een vergoeding moeten worden betaald (zie hoofdstuk 5).

Indien een deel van de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd en een deel van de behoefte in de directe omgeving wordt opgelost, dan moet op adresniveau duidelijk zijn wie beschikken over eigen parkeergelegenheid (POET-lijst) en welke adressen (in de toekomst) in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Als blijkt dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgelost en er geen (economisch) haalbaar alternatief in de directe omgeving voor handen is of op een andere verantwoorde wijze kan worden voorkomen dat de extra parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving, dan wordt de omgevingsvergunning geweigerd.

#### **4.3.5 Nulvergunningregeling en POET-overzicht**

##### **4.3.5.1 Nulvergunningregeling**

De nulvergunningregeling is bedoeld voor de ontwikkeling van woonfuncties, waarbij niet (volledig) wordt voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein. Dit houdt in dat als bij een nieuwe woonfunctie (incl. functiewijziging naar wonen) niet (volledig) in de parkeerbehoefte voor eigen gebruik wordt voorzien, er géén aanspraak kan worden gemaakt op parkeervergunningen voor straatparkeren. Hierdoor wordt de omgeving van de bouwontwikkeling beschermd tegen een extra parkeerdruk.

---

<sup>12</sup> Loopafstanden conform tabel 2 met een maximum van 200 meter.

De voorwaarde om gebruik te maken van de nulvergunningregeling is dat het een kleinschalige woonontwikkelingen betreft in het gereguleerde gebied in en rondom de binnenstad. Onder kleinschalig wordt verstaan een parkeerbehoefte van het gebruikersdeel van maximaal 10 woningen. Indien de nulvergunningregeling wordt toegepast is geen sprake van een financiële bijdrage voor het deel van de parkeerbehoefte waarop de nulvergunningregeling betrekking heeft.

De nulvergunningregeling is van toepassing op (mits voldaan wordt aan bovenstaande voorwaarden):

- het gebruikersdeel van de parkeerbehoefte van toekomstige woonfuncties<sup>13</sup> in de binnenstad (incl. het autoluwplusgebied);
- het gebruikersdeel van de parkeerbehoefte van toekomstige woonfuncties in het gereguleerde gebied buiten de binnenstad, indien dit wordt besloten.

De ontwikkelingen waarbij de nulvergunningregeling van toepassing is worden vermeld op het POET-overzicht. Het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte zal bij de realisatie van maximaal 10 woningen beperkt zijn (behoefte max. 3 pp) en zal worden gefaciliteerd in de openbare ruimte.

#### **4.3.5.2 POET-overzicht**

Om te voorkomen dat functies die beschikken over eigen parkeergelegenheid in geval van parkeerregulering aanspraak kunnen maken op parkeervergunningen voor op straat, houdt de gemeente een POET-overzicht bij. Het doel van dit POET-overzicht is dat wordt voorkomen dat vaste gebruikers en/of bezoekers van dergelijke functies parkeren in het openbare gebied dat primair voor anderen bestemd is.

Het verlenen van parkeervergunningen aan functies die op dit POET-overzicht staan is daarmee uitgesloten of beperkt. Ook de functies waar de nulvergunningregeling van toepassing is worden op dit overzicht vermeld. Het POET-overzicht is te raadplegen via de website van de gemeente of via de stadswinkel.

#### **4.3.6 Meer parkeerplaatsen realiseren dan conform de norm is toegestaan**

Het is denkbaar dat een initiatiefnemer meer capaciteit wil realiseren dan het maximum aan parkeerplaatsen zoals dat op basis van de parkeernormen is berekend. Op voorhand is deze mogelijkheid niet uitgesloten, omdat deze meercapaciteit mogelijk kan worden ingezet voor compensatie van naburige ontwikkelingen of ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving. Wel zal in dat geval eerst moeten worden onderzocht wat de consequenties zijn van de mogelijke extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de meercapaciteit. Als die gevolgen niet wenselijk blijken te zijn, bijvoorbeeld omdat dat teveel ten koste gaat van de verkeersveiligheid of de luchtkwaliteit in de directe omgeving, dan zal de initiatiefnemer gehouden worden aan de maximum parkeernorm.

Als er verkeerstechnisch of milieutechnisch geen bezwaar is tegen de extra capaciteit, dan zal vanuit parkeren en ruimtelijke ontwikkeling geen bezwaar gemaakt worden tegen de vergunningaanvraag onder de voorwaarde dat deze extra capaciteit dan ook beschikbaar komt voor derden, eventueel tegen marktconforme betaling. Dit kan bijvoorbeeld via abonnementen of publieke toegankelijkheid.

De gemeente streeft ernaar om in overleg met de initiatiefnemer een hogere parkeereis vast te stellen, om zodoende mogelijke tekorten in de directe omgeving te kunnen compenseren. De kosten voor deze extra parkeerplaatsen komen in dat geval voor rekening van de gemeente.

#### **4.3.7 Hardheidsclausule**

Het college van burgemeester en wethouders kan, bijvoorbeeld bij een zwaarwegend economisch belang of volkshuisvestingsbelang, besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet

---

<sup>13</sup> Het betreft ook de kleine ontwikkelingen uit paragraaf 4.3.2

tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid als gevolg van het niet realiseren van parkeerplaatsen.

#### **4.4 Overgangsregeling parkeernormen**

Aanvragen van omgevingsvergunningen na het moment van vaststellen van deze nota zullen worden beoordeeld conform de parkeernormen en uitvoeringsregels in deze nota. Uitzondering hierop vormen bekende bouwinitiatieven waarop een overgangsregeling van toepassing is. Deze houdt in dat bij de gemeente op het moment van vaststellen van de nieuwe parkeernormen bekende bouwinitiatieven<sup>14</sup>, op basis van de oude parkeernormen en bijbehorende rekenregels zoals opgenomen in de beleidsnota 'Parkeren en stallen' (d.d. 2003 en latere wijzigingen) kunnen worden behandeld of op basis van deze nota Parkeernormen 2013 worden getoetst.

---

<sup>14</sup> Dit betreffen lopende aanvragen van een omgevingsvergunning of aanvragen waarover in een eerder stadium geadviseerd is in een vooroverleg of ingeval voor een plan een anterieure overeenkomst of samenwerkingsovereenkomst met de gemeente is afgesloten.



## 5 Parkeerbijdrage

Het hanteren van parkeernormen en het eventueel vragen van een vergoeding in geval gebruik gemaakt wordt van openbare parkeerplaatsen vindt op dit moment zijn juridische grondslag in de bouwverordening, het zogenaamde 'parkeerartikel' 2.5.30. Hierin staat onder andere dat het college financiële voorwaarden kan verbinden aan het verlenen van (gedeeltelijke) ontheffing van de parkeereis. Van de parkeerbijdrage is sprake indien de parkeereis in de omgeving van de bouwontwikkeling in openbaar gebied of openbare parkeergarages wordt opgelost.

Het is onder omstandigheden denkbaar dat de parkeervraag wordt opgelost in of op reeds gerealiseerde (openbare) parkeergelegenheid. Ook in dat geval blijft een financiële bijdrage wenselijk. Op deze manier wordt het namelijk voor de gemeente mogelijk om proactief en gebiedsgericht parkeercapaciteit te ontwikkelen die later door nieuwe bouwontwikkelingen (deels) wordt terugbetaald.

Als een initiatiefnemer niet volledig op eigen terrein aan de parkeereis kan voldoen, dan kan gekeken worden naar de mogelijkheden die de gemeente heeft in de openbare ruimte. De parkeerplaatsen die in dit kader worden benut of gerealiseerd zijn voor een ieder toegankelijk. In het geval sprake is van het betalen van een parkeerbijdrage kan de initiatiefnemer geen rechten of garanties omlenken aangaande het (gratis) parkeren in de openbare ruimte en/of in een gebouwde parkeervoorziening. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht.

De parkeerbijdrageregeling is geen recht van de initiatiefnemer, maar een gunst van de gemeente die zij kan verlenen. Er zal bij het verstrekken van de omgevingsvergunning altijd duidelijk moeten zijn hoe de toekomstige parkeerbehoefte zal worden gefaciliteerd, al dan niet op beschikbare restcapaciteit of nieuw te realiseren parkeercapaciteit.

### 5.1 Tarief van een parkeerbijdrage

In de binnenstad is een aanvullende parkeervraag vanwege ruimtelijke beperkingen feitelijk alleen oplosbaar in gebouwde parkeervoorzieningen. De kosten voor aanleg en beheer en onderhoud van deze plaatsen zijn aanzienlijk. Vanuit exploitatieoogpunt zijn extra bezoekers (kortparkeeders) in een parkeergarage gunstiger dan vaste gebruikers (abonnementhouders). Vandaar dat in de vergoeding die betaald moet worden bij het oplossen van de parkeervraag in de openbare ruimte of parkeergarages onderscheid gemaakt wordt tussen deze gebruikersgroepen.

De parkeerbijdrage wordt door de gemeente verlangd om ook in de toekomst Delft bereikbaar te houden en om te voorzien in de kosten die de gemeente moet maken om de parkeerplaatsen in de toekomst in stand te kunnen houden. Er staat na het betalen van de parkeerbijdrage geen verplichting van de gemeente meer open, omdat het onderzoek heeft aangetoond dat de restcapaciteit in de directe omgeving van de bouwontwikkeling beschikbaar is.

Ook buiten de binnenstad is het onderscheid tussen de behoefte van bezoekers en vaste gebruikers van belang. Immers, tussen bezoekers is onderling makkelijker dubbelgebruik te realiseren. De parkeerbijdragen zijn, exclusief BTW, per gebied en per parkeerplaats als volgt:

Gebiedsindeling		Bijdrage per parkeerplaats	
		Bezoekersparkeerplaats (bijdrage per parkeerplaats)	parkeerplaats vaste gebruikers (bewoners/medewerkers) (bijdrage per parkeerplaats)
Binnenstad	tot en met 10 pp	€ 0	€ 10.000
	10 pp of meer	€ 5.000 (over restant)	
Buiten de binnenstad		€ 2.500	€ 5.000

Tabel 4: Hoogte parkeerbijdrage

Voor het berekenen van de hoogte voor de parkeerbijdrage wordt de berekende parkeereis niet op hele getallen naar boven afgerond.

In het geval de bouwontwikkeling zich bevindt in het gereguleerde gebied komt men na betaling van de parkeerbijdrage in aanmerking voor parkeervergunningen (of abonnementen) conform het vigerende vergunningenbeleid.

## **5.2 Verplichting**

De gemeente stelt een initiatiefnemer in de gelegenheid om (een deel van) de parkeereis af te kopen als duidelijk is dat er in de directe omgeving openbare restcapaciteit beschikbaar is. Dat betekent dat er geen verplichting open blijft staan voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen. Tevens wordt er geen garantie afgegeven dat de plaatsen ook te allen tijde voor de gebruikers en bezoekers van de nieuwe functie beschikbaar zijn. Het betreft namelijk openbare parkeergelegenheid. De parkeerbijdrage moet dan ook niet gezien worden als een aanbetaling op het gebruik van de plaatsen, maar als het afkopen van de eis om zelf te voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Daarna volgen nog de reguliere kosten (als die er zijn) voor het gebruik van de plaatsen, al dan niet via een abonnement.

Als er geen restcapaciteit in de omgeving aanwezig is, maar de gemeente ziet wel mogelijkheden om extra parkeerplaatsen in de omgeving te realiseren, kan ook sprake zijn van afkoop van de parkeereis. De beoordeling of gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheden van de parkeerbijdrageregeling ligt altijd bij de gemeente.

## **Bijlagen**

- 1) Overzicht parkeernormen Delft 2013
- 2) Aanwezigheidspercentages
- 3) Gebiedsindeling parkeernormen
- 4) Berekenwijze bij wijziging van gebruik en reductiefactor bij uitbreiding
- 5) Maatvoering parkeervakken
- 6) Rekenvoorbeelden
- 7) Kencijfers fietsparkeervoorzieningen
- 8) Beleidsregels toepassing parkeernormen 2013

## Bijlage 1 Overzicht parkeernormen Delft 2013

1. Hoofdcategorie Wonen	Eenheid	binnenstad		schil binnenstad		rest Delft		Aandeel bezoekers	Opmerking
		min.	max.	min.	max.	min.	max.		
Functie									
<i>Grondgebonden woning</i>									
> 140 m2 bvo	per woning	1,4	1,7	1,6	1,9	1,8	2,1	0,3	
100 - 140 m2 bvo	per woning	1,3	1,6	1,4	1,7	1,6	1,9	0,3	
70 - 100 m2 bvo	per woning	1,0	1,3	1,2	1,4	1,4	1,7	0,3	
40 - 70 m2 bvo	per woning	0,7	1,0	0,9	1,2	1,1	1,4	0,3	
< 40 m2 bvo	per woning	0,4	0,7	0,5	0,9	0,6	1,1	0,2	
<i>Niet-grondgebonden woning</i>									
> 125 m2 bvo	per woning	1,3	1,6	1,5	1,7	1,7	2,0	0,3	
90 - 125 m2 bvo	per woning	1,2	1,5	1,4	1,6	1,5	1,8	0,3	
60 - 90 m2 bvo	per woning	1,0	1,3	1,2	1,5	1,3	1,6	0,3	
40 - 60 m2 bvo	per woning	0,7	1,0	0,9	1,2	1,0	1,3	0,3	
< 40 m2 bvo	per woning	0,2	0,7	0,5	0,9	0,6	1,0	0,2	
Studentenwoning (< 40 m2 bvo)	per wooneenheid	0,1	-	0,15	-	0,2	-	0,1	
Aanleunwoning	per woning	0,2	0,6	0,2	0,8	0,8	1,3	0,2	4)
2. Hoofdcategorie Werken	Eenheid	binnenstad		schil binnenstad		rest Delft		Aandeel bezoekers	Opmerking
Functie		min.	max.	min.	max.	min.	max.		
Commerciële dienstverlening/kantoor	per 100 m2 bvo	0,8	1,4	1,1	1,6	1,4	1,9	20%	
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	per 100 m2 bvo	1,0	1,5	1,3	1,8	1,6	2,1	5%	5)
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	per 100 m2 bvo	0,3	0,8	0,5	1,0	0,6	1,1	5%	5)

<b>3. Hoofdcategorie Winkelen en boodschappen</b>		<b>Eenheid</b>	<b>binnenstad</b>		<b>schil binnenstad</b>		<b>rest Delft</b>		<b>Aandeel bezoekers</b>	<b>Opmerking</b>
<b>Functie</b>			<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>		
Bouwmarkt		per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,2	1,7	1,7	2,2	85%	
Tuincentrum/groencentrum		per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,8	2,3	2,0	2,5	90%	m2 bvo incl. buitenruimte
Bruin- en witgoedzaken		per 100 m2 bvo	2,0	3,8	3,8	5,4	5,4	6,9	90%	
Woonwarenhuis (zeer groot, circa 25.000 m2 bvo)		per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,4	4,9	95%	
Kringloopwinkel		per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,6	1,1	1,1	1,6	90%	
Meubel-, woonboulevard/woonwarenhuis		per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,5	2,0	2,0	2,5	95%	
Outletcentrum		per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	6,6	8,6	7,3	9,3	95%	
Supermarkt		per 100 m2 bvo	2,0	4,0	2,5	5,0	3,5	5,0	90%	
Groothandel in levensmiddelen		per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,4	6,4	4,5	6,5	80%	
Winkels binnenstad Delft		per 100 m2 bvo	2,0	3,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%	
Wijkwinkelcentrum < 10.000 m2 bvo (incl. solitaire winkels)		per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,3	4,3	3,1	5,1	75%	
Wijkwinkelcentrum > 10.000 m2 bvo (bv. In de Hoven)		per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,5	4,9	3,6	5,6	80%	
Weekmarkt (wijkcentra gemiddeld en klein buurt- en dorpscentra)		per 100 m2 bvo	0,15	0,24	0,15	0,24	0,15	0,24	85%	1)
<b>4. Hoofdcategorie Sport, cultuur en ontspanning</b>		<b>Eenheid</b>	<b>binnenstad</b>		<b>schil binnenstad</b>		<b>rest Delft</b>		<b>Aandeel bezoekers</b>	<b>Opmerking</b>
<b>Functie</b>			<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>		
Bowlingcentrum		per baan	0,7	1,7	1,2	2,2	1,7	2,7	90%	
Biljartcentrum		per tafel	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	85%	
Sportschool/dansstudio		per 100 m2 bvo	0,7	2,5	2,5	3,7	3,7	5,0	90%	
Golfbaan (18 holes)		per 18 holes, 60 ha	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	80,0	100,0	98%	
Golfoefencentrum		per centrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	44,0	48,0	95%	
Sporthal/sportzaal		per 100 m2 bvo	1,0	1,6	1,6	2,4	2,4	2,9	95%	6)

Kunstijsbaan (kleiner van 400 meter)	per 100 m2 bvo	0,9	1,4	1,1	1,6	1,4	1,9	98%	
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,8	2,3	2,1	2,6	98%	
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m2 bvo	1,0	6,0	1,8	6,8	2,8	7,8	98%	
Tennishal	per 100 m2 bvo	0,2	0,4	0,3	0,5	0,3	0,5	85%	
Squashhal	per 100 m2 bvo	1,4	2,2	2,2	2,5	2,5	2,7	85%	
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	8,8	10,8	9,6	11,6	95%	
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	8,0	10,0	10,5	12,5	99%	
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,3	9,3	99%	
Sauna, hammam	per 100 m2 bvo	1,6	3,3	3,3	5,0	5,0	6,0	99%	
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,1	0,6	0,4	0,9	0,6	1,1	95%	
Bioscoop	per 100 m2 bvo	1,6	5,5	5,5	8,1	8,1	10,1	95%	2)
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	1,0	3,0	3,0	5,0	5,0	7,0	95%	2)
Theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	5,2	8,2	5,7	8,7	7,4	10,4	85%	
Musicaltheater	per 100 m2 bvo	2,1	3,1	2,5	3,5	3,0	4,0	85%	
Casino	per 100 m2 bvo	4,8	5,8	5,2	6,2	5,6	6,6	85%	
Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	n.v.t.	0,9	1,2	1,0	1,3	99%	
Attractie- en pretpark	per ha netto terrein	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	99%	1)
Dierenpark	per ha netto terrein	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	99%	1)
Jachthaven	per ligplaats	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	99%	1)
Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,5	90%	1)
Museum	per 100 m2 bvo	0,3	0,5	0,5	0,7	0,9	1,0	95%	1)
Stadion	per zitplaats	0,04	0,2	0,04	0,2	0,04	0,2	99%	1)
Sportveld	per hect netto terrein	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	95%	1)
<b>5. Hoofdcategorie Horeca en (verblijfs)recreatie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>binnenstad</b>		<b>schil binnenstad</b>		<b>rest Delft</b>		<b>Aandeel bezoekers</b>	<b>Opmerking</b>
<b>Functie</b>		<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>		
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,5	1,7	90%	
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,3	90%	

1-3* hotel	per 10 kamers	1,5	2,6	2,6	4,2	4,2	5,2	75%	
4-5* hotel	per 10 kamers	3,0	6,0	5,0	8,0	7,0	11,0	75%	
Discotheek	per 100 m2 bvo	1,6	5,6	5,2	9,2	8,7	12,7	99%	
Café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	2,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	90%	
Restaurant	per 100 m2 bvo	4,0	10,0	7,0	12,0	12,0	14,0	80%	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	3,0	5,0	4,0	7,0	5,0	10,0	99%	1)
<b>6. Hoofdcategorie Gezondheid en (sociale) voorzieningen</b>	<b>Eenheid</b>	<b>binnenstad</b>		<b>schil binnenstad</b>		<b>rest Delft</b>		<b>Aandeel bezoekers</b>	<b>Opmerking</b>
<b>Functie</b>		<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>		
Huisartsenpraktijk(-centrum)	per behandelkamer	1,4	1,9	1,7	2,2	2,1	2,6	55%	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	0,7	1,2	0,9	1,4	1,1	1,6	55%	
Consultatiebureau	per behandelkamer	0,8	1,3	1,0	1,5	1,2	1,7	50%	
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,0	1,5	1,2	1,7	1,5	2,0	55%	
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,1	1,4	1,4	1,8	1,8	2,0	40%	
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,1	1,6	1,4	1,9	1,7	2,2	45%	
Apotheek	per 100 m2 bvo	1,8	2,3	2,3	2,8	2,7	3,2	45%	
Ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,1	1,3	1,2	1,4	1,4	1,6	30%	1)
Crematorium	per (deels)gelijktijdige	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,0	35,0	99%	
Begraafplaats	plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,0	36,0	95%	
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,4	1,9	1,9	3,0	3,0	3,5	35%	
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	99%	1)
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	60%	3)
<b>7. Hoofdcategorie Onderwijs</b>	<b>Eenheid</b>	<b>binnenstad</b>		<b>schil binnenstad</b>		<b>rest Delft</b>		<b>Aandeel bezoekers</b>	<b>Opmerking</b>
<b>Functie</b>		<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>		
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m2 bvo	0,7	0,9	0,9	1,1	1,0	1,2	0%	excl. K&R
Kinderdagverblijf (Kiss&Ride)	per 100 m2 bvo	2,0	3,0	2,5	3,5	3,0	4,0	100%	8)
Basisschool	per leslokaal	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0%	excl. K&R
Basisschool (Kiss&Ride)	per leslokaal	1,0	2,0	1,3	2,3	1,5	2,5	100%	8)
Middelbare school	per 100 leerlingen	2,0	4,0	2,6	4,6	2,9	4,9	10%	7)

ROC	per 100 leerlingen	2,8	4,8	3,3	5,3	3,7	5,7	5%	7)
Hogeschool	per 100 studenten	5,5	9,5	6,1	10,1	6,6	10,6	70%	7)
Universiteit	per 100 studenten	8,6	12,6	10,2	14,2	11,3	15,3	50%	7)
Avondonderwijs	per 100 studenten	26,0	46,0	35,0	55,0	44,0	64,0	95%	7)

1)	Van deze functie worden de parkeernormen gepresenteerd op basis van globale parkeerkcijfers van het CROW. Bij het opstellen van de parkeereis is maatwerk per project vereist.
2)	1 zitplaats is circa 3 m2 bvo. Bij bioscopen/filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (resp. +40%/+20%).
3)	<i>Definitie verpleeg-, verzorgingstehuis:</i> Zorgplaatsen waarbij de (bejaarde) bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleeghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van bezoek en personeel.
4)	<i>Definitie aanleunwoning:</i> het betreft hier een zelfstandige woonruimte bij een zorgcentrum, waarbij het aanleunwoningencomplex fysiek is verbonden met het zorgcomplex en waarvan de bewoners geen aanspraak kunnen maken op verzorging, maar wel op het gebruik van de faciliteiten van het zorgcentrum. Het autobezit onder bewoners zal beperkt zijn. De te realiseren plaatsen zijn vooral bedoeld voor personeel en het opvangen van bezoek.
5)	De norm is exclusief parkeren voor vrachtwagens. Onder arbeidsintensieve bedrijven valt b.v. industrie, laboratorium, werkplaats. Onder arbeidsextensieve bedrijven vallen functies als loods, opslag en transportbedrijf.
6)	Bij grote aantallen bezoekers moet maatwerk worden geboden.
7)	Het percentage bezoekers dat genoemd is bij deze functies betreffen het aandeel leerlingen/studenten
8)	Het voorzien in voorzieningen voor Kiss&Ride wordt in samenspraak met de gemeente bepaald.



## Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

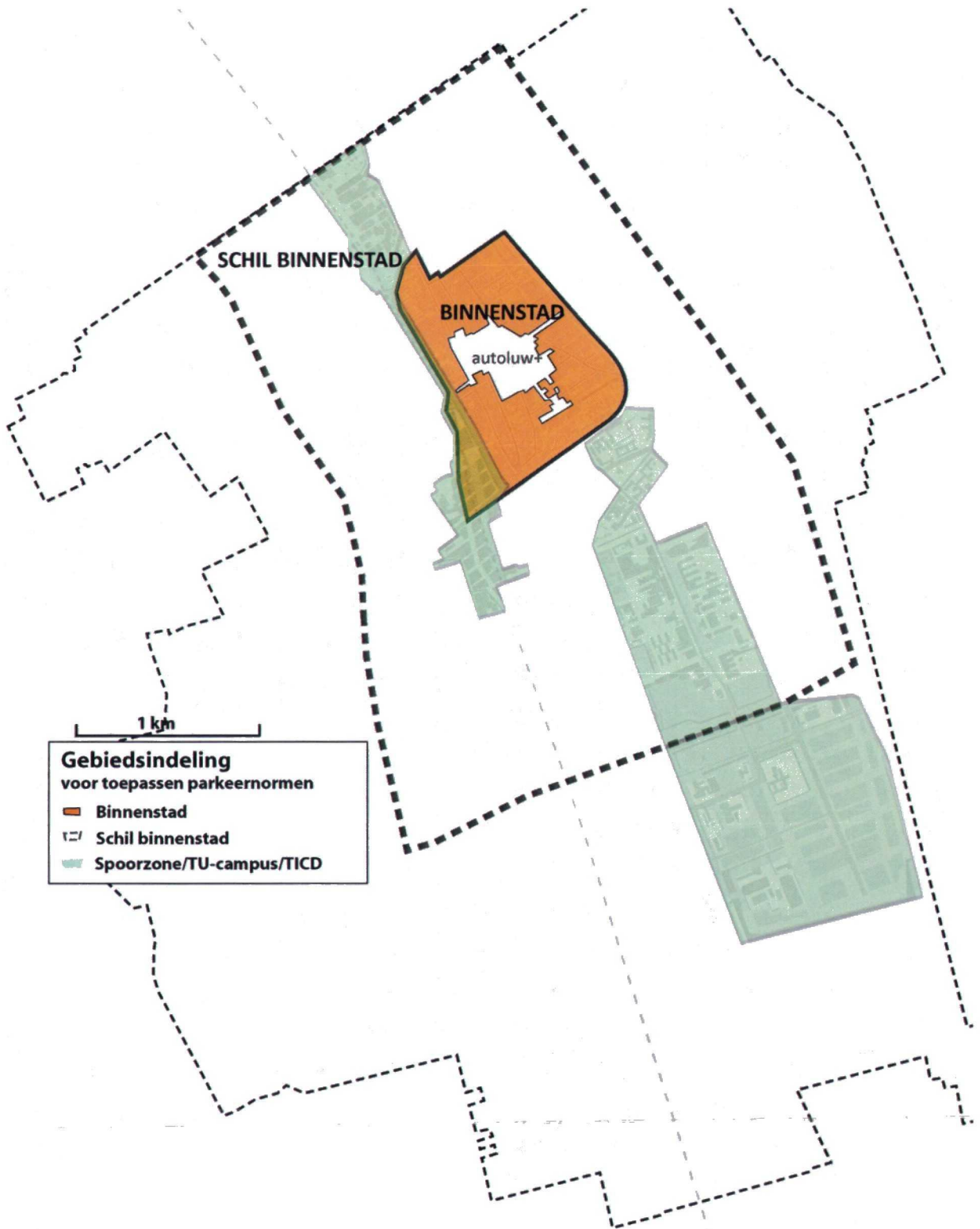
<b>1. Wonen</b>	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>	<b>Opm.</b>
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	*1)
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	*1)
Aanleunwoning en serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%	*1)
<b>2. Werken</b>	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>	<b>Opm.</b>
Kantoren	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	*1)
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100%	100%	15%	15%	0%	15%	0%	0%	
<b>3. Winkelen en boodschappen</b>	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>	<b>Opm.</b>
Bouwmarkt	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
Tuincentrum/groencentrum	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
Bruin- en witgoedzaken	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
Woonwarenhuis (zeer groot)	30%	70%	20%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
Kringloopwinkel	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
Meubelboulevard/ woonboulevard	30%	70%	20%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
Outletcentrum	30%	70%	20%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
Supermarkt (fullservice)	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%	*1)
Groothandel in levensmiddelen	30%	70%	20%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
Binnenstad Delft	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
Wijkwinkelcentrum	30%	60%	10%	70%	0%	100%	0%	0%	*1)
<b>4. Sport, cultuur en ontspanning</b>	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>	<b>Opm.</b>
Bowlingcentrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	100%	100%	
Biljartcentrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	100%	100%	
Sportschool/dansstudio	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%	*1)
Sporthal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%	*1)
Sportzaal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%	*1)
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	30%	100%	100%	100%	0%	100%	80%	100%	
Tennishal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%	*1)
Squashhal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%	*1)
Zwembad overdekt	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%	*1)
Zwembad openlucht	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%	*1)
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	100%	
Sauna, hammam	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	100%	
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%	*1)
Bioscoop/filmhuis	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%	*1)
Theater/schouwburg	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%	*1)
Casino	15%	30%	90%	90%	0%	60%	100%	60%	
Volkstuin	10%	50%	75%	40%	0%	100%	40%	80%	
Jachthaven	50%	100%	80%	80%	80%	100%	80%	100%	
Manege (paardenhouderij)	10%	40%	100%	100%	0%	100%	60%	100%	

Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%	*1)
Sportveld	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%	*1)
<b>5. Horeca en (verblijfs)recreatie</b>	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>	<b>Opm.</b>
Bungalowpark (huisjescomplex)	30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%	
Camping (kampeerterrein)	30%	40%	80%	80%	80%	100%	100%	100%	
Hotel	30%	40%	100%	100%	100%	80%	100%	80%	
Discotheek	0%	0%	0%	80%	80%	0%	100%	0%	
Café/bar/cafetaria	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%	*1)
Restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%	*1)
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	-	-	-	-	-	-	-	-	ntb
<b>6. Gezondheid en (sociale) voorzieningen</b>	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>	<b>Opm.</b>
Huisartsenpraktijk(-centrum)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	*1)
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	*1)
Consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	*1)
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	*1)
Consultatiebureau voor ouderen	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	*1)
Tandartsenpraktijk (-centrum)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	*1)
Apotheek	100%	75%	10%	10%	0%	0%	0%	0%	
Ziekenhuis - medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	25%	40%	40%	*1)
Ziekenhuis - patiënten en bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%	*1)
Crematorium	100%	100%	10%	10%	0%	100%	10%	100%	
Begraafplaats	100%	100%	10%	10%	0%	100%	10%	100%	
Penitentiaire inrichting	-	-	-	-	-	-	-	-	ntb
Religiegebouw	10%	20%	70%	10%	0%	10%	100%	70%	*2)
Verpleeg- en verzorgingstehuis	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%	*1)
<b>7. Onderwijs</b>	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag- middag</b>	<b>Werkdag- avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Werkdag nacht</b>	<b>Zaterdag- middag</b>	<b>Zaterdag- avond</b>	<b>Zondag- middag</b>	<b>Opm.</b>
Kinderdagverblijf (crèche)	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	
Basisschool	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	*1)
Middelbare school	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	*1)
ROC	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	*1)
Hogeschool	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	
Universiteit	100%	100%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	*1)

\*1) Conform aanwezigheidspercentages CROW

\*2) NB. Bij moskee maatgevend werkdag en zat. middag

### Bijlage 3 Gebiedsindeling parkeernormen



Afbeelding: Gebiedsindeling binnenstad , schil rondom de binnenstad en gebied Spoorzone, TU-campus/TICD

## Bijlage 4 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en reductiefactor bij uitbreiding

### Formule voor berekenwijze bij wijziging van gebruik, sloop en/of nieuwbouw

Op basis van de *huidige parkeernormen* wordt bij verbouwplannen de volgende rekensystematiek toegepast:

- de normatieve parkeerbehoefte van de toekomstige functie ('nieuwe functie') minus de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande (of vorige) functie ('oude functie'). Bij deze verrekensystematiek dient rekening te worden gehouden met het moment waarop de parkeervraag zich voordoet (zie tabel aanwezigheidspercentages).

Als uit de berekening blijkt dat de parkeerbehoefte van de 'nieuwe functie' op het maatgevend moment lager is dan de parkeerbehoefte van de 'oude functie', dan wordt geen parkeereis opgelegd.

Indien blijkt dat de parkeerbehoefte van de 'nieuwe functie' op het maatgevend moment hoger is dan de parkeerbehoefte van de 'oude functie', dan zal dit als parkeereis worden opgelegd.

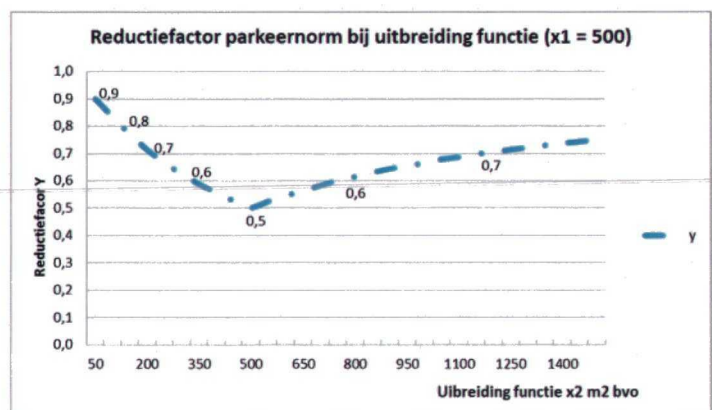
In het geval de bouwontwikkeling is gelegen in de **binnenstad**, dan zal worden nagegaan voor welke gebruikersgroep (aandeel vast gebruik of bezoekersdeel) deze aanvullende parkeerbehoefte nodig is. Vervolgens zijn de regels met betrekking tot het afwijken van de parkeereis van toepassing.

### Reductiefactor bij uitbreiding van een bestaande functie

De formule voor deze reductiefactor is de volgende: Stel de oorspronkelijke functie heeft een BVO van  $x_1$  en de geplande uitbreiding een BVO van  $x_2$ . Dan wordt de reductiefactor  $y$  als volgt berekend:  $y = \max(x_1, x_2) / (x_1 + x_2)$ . Als minimum parkeereis voor de uitbreiding wordt nu gesteld: de minimum parkeernorm behorende bij  $x_2$  BVO vermenigvuldigd met  $y$ .

Over deze formule kan het volgende worden opgemerkt:

- Er wordt geen directe relatie gelegd met de parkeercapaciteit behorende bij de bestaande functie;
- In extremis komt de formule overeen met nieuwbouw: als  $x_1 = 0$ , dan  $y = 1$  en dus geldt de standaard minimumnorm voor  $x_2$ .
- Bij een *relatief* minimale uitbouw ( $x_2$  klein ten opzichte van  $x_1$ , dus  $y$  is ongeveer 1) wordt er geen reductie toegepast. Dan gelden uiteraard nog wel de vrijstellingscriteria voor kleine uitbreidingen (par. 4.3.2)
- Deze formule wordt toegepast op het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen. Je mag er dus minder maken dan de lineaire norm, maar het is niet verplicht.
- De formule is niet van toepassing op woonfuncties.



Afbeelding: Uitwerking reductiefactor (opp. 500 m2 bvo)

*Voorbeeld:* Een huidige winkel heeft een oppervlakte van 500 m<sup>2</sup> bvo (x1). De oppervlakte van de winkel wordt vergroot met 300 m<sup>2</sup> bvo (x2). Conform de formule is de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen afhankelijk van de huidige omvang (x1) en de uiteindelijke de omvang (x1+x2). De toe te passen reductiefactor wordt in dit geval 500/800 en de minimum parkeernorm dus 5/8 van de feitelijke minimum parkeernorm voor de winkeluitbreiding.

## **Bijlage 5 Maatvoering parkeervakken**

Een parkeerplaats wordt als parkeerplaats op eigen terrein beschouwd indien deze daarnaast voldoet aan de volgende (minimum) afmetingen:

- a. Toegankelijkheid: de parkeerplaats dient te kunnen worden bereikt via een doorgang of toegang die minimaal 2.30 meter breed is;
- b. een parkeerplaats voor één voertuig op een terrein dient ten minste 2.30 meter breed en 5.00 meter lang te zijn;
- c. een parkeerplaats voor één voertuig in een garage dient ten minste 2.65 meter breed en 5.00 meter lang te zijn;
- d. een parkeerplaats voor meerdere voertuigen op een terrein of in een garage dient per parkeervak ten minste 2.30 meter breed en 5.00 meter lang te zijn;

## Bijlage 6 Rekenvoorbeelden

### Case 1: Verbouwing winkel naar appartementen in binnenstad

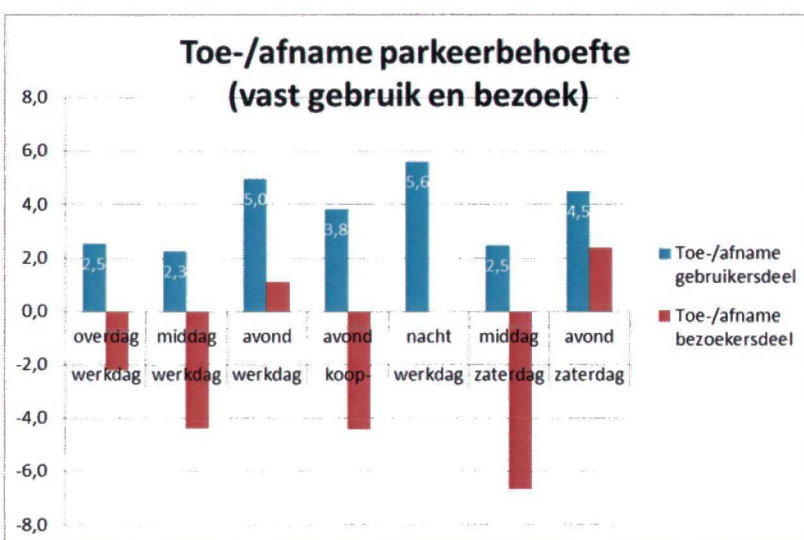
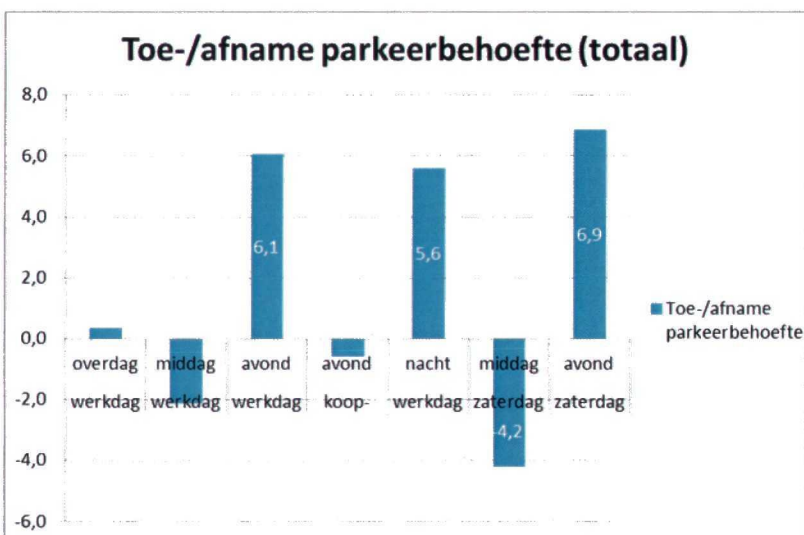
#### Omschrijving

In de Delftse binnenstad wordt een oud winkelfiliaal (450 m<sup>2</sup> bvo) omgebouwd tot 8 appartementen van ieder ca. 65 m<sup>2</sup> bvo. De initiatiefnemer toont bij de gemeente aan dat het onmogelijk is om parkeren op eigen terrein te realiseren.

#### Bepalen parkeerbehoefte

Ten behoeve van dit project wordt een berekening opgesteld. Omdat sprake is van een verbouwing van een bestaand pand wordt zowel de 'oude' parkeerbehoefte als de nieuwe parkeerbehoefte berekend. Het verschil tussen de oude en de nieuwe parkeerbehoefte op het maatgevend moment bepaalt de parkeerbehoefte (zie onderstaande afbeelding).

De parkeernorm voor winkels in de binnenstad is 2,0 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo (minimum). Voor appartementen met een dergelijke oppervlakte geldt een norm van 1,0 pp (incl. bezoekersdeel).



### Parkeeroplossing

In de Delftse binnenstad is op het maatgevend moment 's avonds geen restcapaciteit op staat beschikbaar. Alle nieuwe woonfuncties dienen onder de vastgestelde voorwaarden gebruik te maken van de nulvergunningregeling. Deze nulvergunningregeling geldt alleen voor woningbouwontwikkelingen van maximaal 10 eenheden.

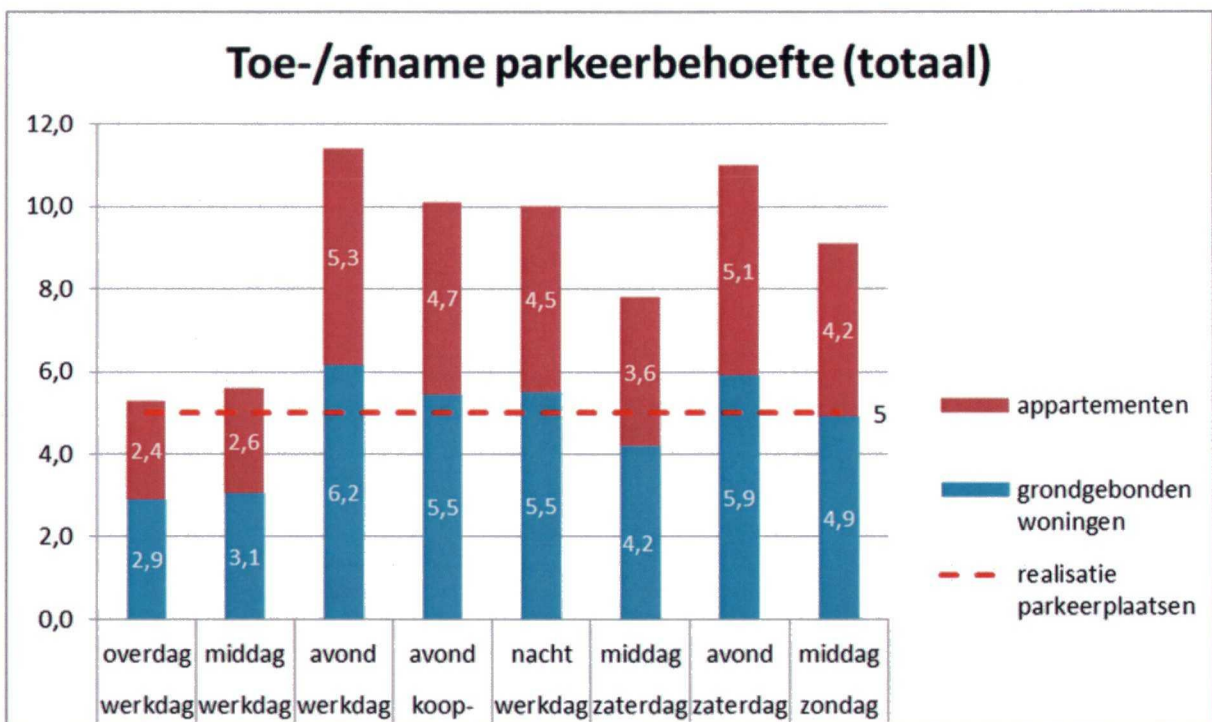
Deze verbouwing heeft als gevolg dat het *gebruikersdeel* van de parkeerbehoefte op het maatgevend moment 'werkdag nacht' met 5,6 pp toeneemt. De ontwikkeling kan gebruik maken van de nulvergunningregeling en wordt op de POET-lijst geplaatst. Toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor straatparkeren. Bewoners komen wel in aanmerking voor de bezoekersregeling.

### Case 2: Realisatie woningen (buiten de binnenstad)

In de schil rondom de binnenstad worden 10 woningen gerealiseerd. Hiervan zijn vijf niet grondgebonden woningen (appartementen opp. 72 m2 bvo) en vijf grondgebonden woningen van ieder 110 m2 bvo. De initiatiefnemer realiseert hierbij 5 parkeerplaatsen op eigen terrein behorende bij de grondgebonden woningen en toont aan dat het onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein bij de appartementen te realiseren.

De initiatiefnemer wil graag voor de overige parkeerbehoefte een beroep doen op de restcapaciteit in de omgeving (parkeerbijdrage-regeling).

### Berekening parkeerbehoefte



Op het maatgevend moment werkdag avond zijn in totaal 11,4 pp nodig voor het faciliteren van de parkeerbehoefte. Op eigen terrein wordt voorzien in 5 pp voor eigen gebruik (behorend bij de grondgebonden woningen). Op dit maatgevend moment resteert een parkeerbehoefte van 6,4 pp, waarvan 2,4 pp benodigd voor de parkeerbehoefte van bezoekers.

### Parkeeroplossing

De initiatiefnemer dient met behulp van een onafhankelijk onderzoek aan te tonen of er restcapaciteit beschikbaar is in de direct omgeving van de ontwikkeling (binnen 200 meter). Indien op basis van dit onderzoek wordt aangetoond dat de parkeerdruk in de omgeving, met toevoeging

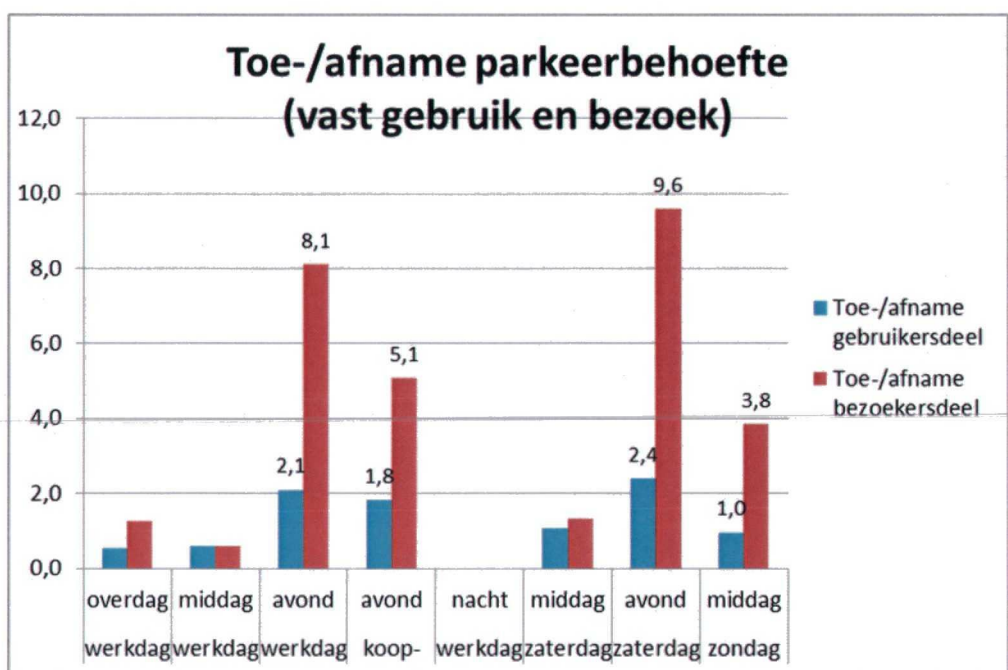
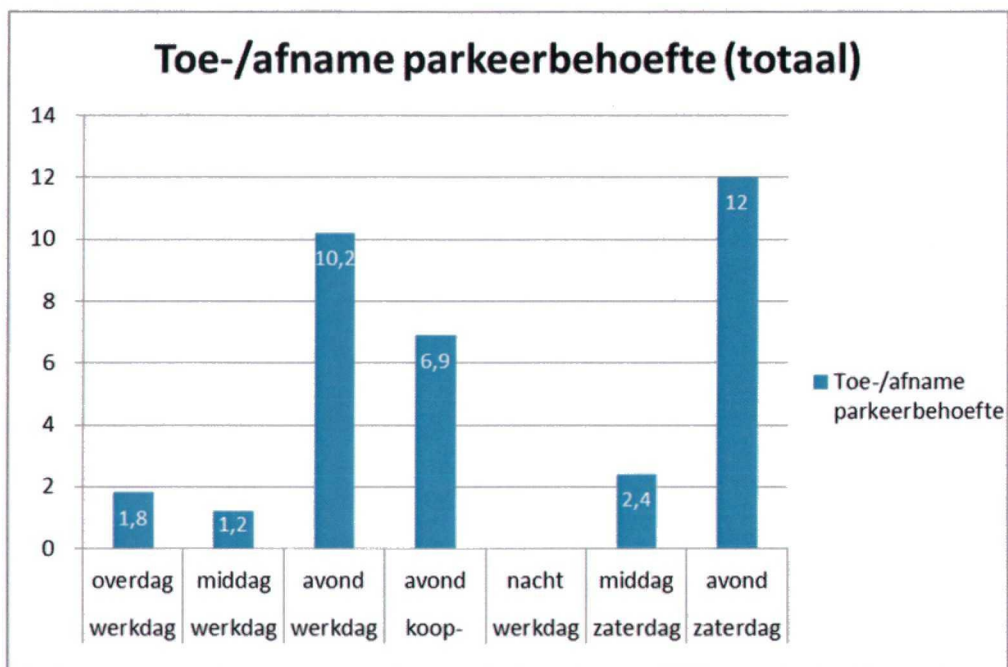
van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie, onder de grens van 85% blijft, dan kunnen de mogelijkheden van de parkeerbijdrage-regeling worden aangewend.

Indien blijkt dat er sprake is van restcapaciteit en de initiatiefnemer betaalt een bijdrage (ter grootte van  $4 * € 5.000 + 2,4 * € 2.500 = € 26.000,-$ ) dan kan worden afgeweken van de parkeereis en kan de ontwikkeling doorgang vinden.

### Case 3: Winkels in binnenstad worden restaurant

Een aantal winkels in de binnenstad worden verbouwd tot een restaurant. De totale oppervlakte bedraagt 300 m<sup>2</sup> bvo. De initiatiefnemer van de ontwikkeling maakt helder dat niet kan worden voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein.

#### Berekening parkeerbehoefte





Op het maatgevend moment zaterdagavond is de extra behoefte als gevolg van de functiewijziging 12,0 pp. Daarvan zijn 9,6 parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van de extra bezoekers en 2,4 pp voor vast gebruik.

#### *Parkeeroplossing*

In de binnenstad hoeft voor wat betreft het bezoekersdeel de parkeerbehoefte niet noodzakelijk op eigen terrein te worden opgelost. Van dit deel van de parkeerbehoefte mag worden afgeweken indien de behoefte onder 10 pp blijft. Daar is in dit geval sprake van.

Ten aanzien van het gebruikersdeel van de parkeerbehoefte dient, ingeval de (extra) behoefte niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, een parkeerbijdrage te worden betaald. Deze parkeerbijdrage bedraagt  $(2,4 * € 10.000,- = € 24.000,-)$ .

#### **Case 4: Een bouwmarkt breidt uit**

Op een industrieterrein in Delft wil een bouwmarkt uitbreiden. Deze uitbreiding bedraagt 2.400 m<sup>2</sup> bvo. De huidige bouwmarkt heeft een oppervlakte van 8.400 m<sup>2</sup> bvo en heeft reeds de beschikking over een parkeerterrein op eigen terrein.

#### *Berekening parkeerbehoefte*

Als een functie uitbreidt en dus dezelfde functie houdt, dan betekent twee keer zo groot nog niet tweemaal zoveel bezoekers. In de meeste gevallen zal er sprake zijn van enige afvlakking van de parkeerbehoefte.

Conform de parkeernorm bedraagt de theoretische minimale parkeerbehoefte 41 pp. ( $24 * 1,7$ ). Hier is een reductiefactor op van toepassing van 0,78 ( $8.400 / 10.800$ ). Het aantal te realiseren parkeerplaatsen bedraagt minimaal: 32,0 (afgerond).

## Bijlage 7 Kencijfers fietsparkeervoorzieningen

<b>Kantoren</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Schil</b>	<b>Rest Delft</b>
Personeel	100 m2 bvo	1,7	1,2	1,2
Kantoor met balie - bezoekers	per balie	5,0	5,0	5,0
<b>Winkels</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Schil</b>	<b>Rest Delft</b>
Winkelcentrum	100 m2 bvo		2,7	
Supermarkt	100 m2 bvo		2,9	
Bouwmarkt	100 m2 bvo		0,25	
Tuincentrum	100 m2 bvo		0,4	
<b>Onderwijsvoorzieningen</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Schil</b>	<b>Rest Delft</b>
Basisschool (leerlingen) < 250 leerlingen	10 leerlingen		4,3	
Basisschool (leerlingen) 250 tot 500 leerlingen	10 leerlingen		5,0	
Basisschool (leerlingen) > 500 leerlingen	10 leerlingen		6,2	
Basisschool (medewerkers)	10 leerlingen		0,4	
Middelbare school (leerlingen)	100 m2 bvo		14,0	
Middelbare school (medewerkers)	100 m2 bvo	0,6	0,5	0,4
ROC (leerlingen)	100 m2 bvo		12,0	
ROC (medewerkers)	100 m2 bvo		0,9	
<b>Winkels</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Schil</b>	<b>Rest Delft</b>
Winkelcentrum	100 m2 bvo		2,7	
Supermarkt	100 m2 bvo		2,9	
Bouwmarkt	100 m2 bvo		0,25	
Tuincentrum	100 m2 bvo		0,4	
<b>Horeca</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Schil</b>	<b>Rest Delft</b>
Fastfoodrestaurant	locatie	29,0	29,0	10,0
Restaurant (eenvoudig)	100 m2 bvo		18,0	
Restaurant (luxe)	100 m2 bvo		4,0	
<b>Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Schil</b>	<b>Rest Delft</b>
Apotheek (bezoekers)	locatie		7,0	
Apotheek (medewerkers)	locatie		4,0	
Begraafplaats/crematorium	gelijktijdige		5,0	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m2 bvo		1,3	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100 m2 bvo		0,4	
Kerk/moskee	100 zitplaatsen		40,0	
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m2 bvo		0,5	
Ziekenhuis (medewerkers)	100 m2 bvo	0,4	0,4	0,2
<b>Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Schil</b>	<b>Rest Delft</b>
Bibliotheek	100 m2 bvo		3,0	
Bioscoop	100 m2 bvo	7,8	4,3	1,4
Fitness	100 m2 bvo	5,0	3,7	2,0
Museum	100 m2 bvo		0,9	
Sporthal	100 m2 bvo		2,5	
Sportveld	ha. netto terrein		61,0	
Sportzaal	100 m2 bvo		4,0	
Stadion	100 zitplaatsen		9,0	
Stedelijk evenement	100 bezoekers		32,0	
Theater	100 zitplaatsen	24,0	21,0	18,0
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin		28,0	
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin		20,0	

## Bijlage 8 Beleidsregel parkeernormen 2013

Op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening van de gemeente komt het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid toe om ten aanzien van parkeernormen bij (ver)bouw of gebruiksontwikkelingen bij panden eisen te stellen. Hoe met deze bevoegdheid wordt omgegaan is vastgelegd in onderstaande beleidsregels.

### 1. Doel en reikwijdte

Deze beleidsregel wordt in eerste instantie toegepast in gevallen waarbij getoetst moet worden aan de eisen met betrekking tot parkeren zoals opgenomen in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening van de gemeente.

Op grond van het eerste lid van dat artikel is het aan het college van burgemeester en wethouders om de minimale en maximale parkeerbehoefte van een gebouw te bepalen. In deze beleidsregel wordt vastgelegd hoe in de gemeente deze behoefte wordt bepaald.

Op grond van het vierde lid van het artikel is het college bevoegd om in afwijking van de hoofdregel – voorzien in de behoefte op eigen terrein – ontheffing te verlenen:

- a. Indien het voldoen aan de behoefte op grote bezwaren stuit, of;
- b. Indien op een andere wijze dan op eigen terrein aan de behoefte wordt voldaan.

In deze beleidsregel zijn de situaties en voorwaarden opgenomen waarbij het college van één van deze bevoegdheden gebruik zal maken.

### 2. Begripsbepalingen

- a. **Bouwontwikkeling:** Een bouw- of gebruiksontwikkeling waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend. Het kan gaan over een nieuwbouwontwikkeling, uitbreiding van een bestaande functie of functieverandering.
- b. **Initiatiefnemer:** De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond en opstellen waarvoor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of strijdig gebruik is ingediend.
- c. **Maatgevend moment:** Het moment waarop de functie(s) een maximale parkeerbehoefte heeft. Ingeval bij nieuwbouw of functiewijziging een beroep wordt gedaan op eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte dient daarbij tevens het maatgevend moment van deze openbare ruimte in ogenschouw te worden genomen.
- d. **Nulvergunningregeling:** Een regeling in het gereguleerde gebied, waarbij woonfuncties worden uitgesloten van het recht op één of meer parkeervergunningen.
- e. **Parkeerbehoefte:** Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de behoefte te kunnen voorzien. De parkeerbehoefte bestaat uit het gebruikersdeel en het bezoekersdeel. De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeernormen zoals in bijlage 1 van deze nota zijn opgenomen. De parkeerbehoefte dient in beginsel op eigen terrein (ontwikkeldak) te worden gerealiseerd.
- f. **Parkeerdruk:** De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In Delft wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze op straat 85% of meer bedraagt.
- g. **Parkeereis:** Het aantal parkeerplaatsen dat conform de berekende parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Het betreft de totale parkeerbehoefte van het aandeel vast

gebruik en het aandeel voor bezoekers samen. Wanneer andere afspraken worden gemaakt over het voldoen aan de parkeereis, worden die in een parkeervereenkomst tussen partijen vastgelegd.

- h. Parkeernorm: Basis voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen.
- i. Parkeervereenkomst: Overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Hierin worden de gemaakte afspraken over hoe in de toekomstige parkeerbehoefte wordt voorzien vastgelegd.
- j. POET: Afkorting voor 'parkeren op eigen terrein'.
- k. POET-overzicht: Overzicht met adressen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein. Zij worden (deels) uitgesloten van een recht op een parkeervergunning. Tevens worden de adressen waarbij op grond van de Parkeerverordening is bepaald dat deze zijn uitgesloten van een recht op een of meerdere parkeervergunningen in dit overzicht opgenomen.
- l. Restcapaciteit: Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk op straat onder de 85% is.

### **3. Bepalen parkeerbehoefte en parkeereis (artikel 2.5.30, lid 1 Bouwverordening)**

- a. De parkeerbehoefte wordt, behoudens het gestelde onder b., bepaald met toepassing van de normen zoals deze zijn opgenomen in het overzicht parkeernormen (bijlage 1) van de nota Parkeernormen 2013.
- b. In het autoluwplus gebied van de binnenstad wordt de parkeereis, zowel minimum als maximum, op '0' gezet. Dit gebied is immers niet vrijelijk met een auto bereikbaar. Indien bij een woonfunctie de wens bestaat toch parkeren op eigen terrein te realiseren (maximaal 1 pp per woning) kan dit uitsluitend indien parkeren op eigen terrein geen conflict geeft met het autoluwe karakter van het gebied.
- c. Er wordt geacht in de parkeerbehoefte te zijn voorzien indien wordt voldaan aan de minimum norm. Bij overschrijding van de maximumnorm wordt de parkeervoorziening overbemeten geacht.
- d. *Onderscheid tussen vaste gebruikers en bezoekers*: In het berekenen van de parkeerbehoefte wordt onderscheid gemaakt tussen het aandeel vaste gebruik en het aandeel bezoekers. Het bezoekersdeel dat op eigen terrein wordt gerealiseerd dient vrijelijk toegankelijk te zijn.
- e. *Dubbelgebruik parkeergelegenheid*: Van dubbelgebruik is sprake als het gebruik van de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar is. Het dubbelgebruik van het gebruikersdeel is slechts aan de orde indien de initiatiefnemer kan aantonen dat dit dubbelgebruik in de praktijk kan functioneren.
- f. *Functiewijziging*: Bij een functiewijziging wordt de additionele parkeerbehoefte bepaald door een normatieve vergelijking op het maatgevende moment (het moment dat de parkeerbehoefte zich het meest laat gelden). Parkeerbehoeften van een functie welke langer dan 5 jaar niet actief is geweest worden buiten beschouwing gelaten.
- g. *Uitbreiding van een bestaande functie*: Indien een bestaande functie uitbreidt zal sprake zijn van een reductie op de parkeernorm. Deze reductiefactor is afhankelijk van de omvang van de huidige functie en de omvang van de uitbreiding.
- h. *Berekenwijze parkeervoorzieningen bij woningen*: In geval een initiatiefnemer privé parkeerplaatsen bij woningen realiseert waarop geen dubbelgebruik van toepassing is (garage, carport, e.d.), dan geldt bij een ontwikkeling van meer dan 10 woningen dat rekening moet worden gehouden met een correctie in de berekening van de parkeerbehoefte.

#### **4. Voorwaarden voor afwijken van de parkeereis** (artikel 2.5.30, lid 4, Bouwverordening)

In 2 omstandigheden is het college van Burgemeester en wethouders bevoegd om ontheffing te verlenen van het vereiste om te voldoen aan de parkeereis op eigen terrein.

1. Indien het voldoen aan de parkeereis door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit. (sub a. van 2.5.30, lid 4, Bouwverordening)
2. Voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien. (sub b. van 2.5.30, lid 4, Bouwverordening)

Voordat wordt beslist over een eventuele afwijking van de parkeereis zal de initiatiefnemer moeten aantonen dat ook met een redelijk te achten aanpassing van het bouwvoornemen niet alsnog op eigen terrein kan worden voldaan aan de parkeereis.

Wanneer op een andere wijze dan op eigen terrein aan de parkeereis wordt voldaan, moet nauwkeurig aangegeven worden hoe dit gebeurt. De parkeerbehoefte moet binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden gecompenseerd op een naburig privaat terrein of in een private parkeervoorziening. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, door een privaatrechtelijke overeenkomst kunnen worden aangewend voor een periode van tenminste 20 jaar voor de betreffende ontwikkeling.

Pas indien over bovenstaande stappen duidelijkheid is en blijkt dat niet aan de parkeereis kan worden voldaan, dan wordt gekeken of er in de directe omgeving (structurele) restcapaciteit is waar de parkeerbehoefte kan worden opgelost. In de binnenstad gelden hierbij andere regels dan buiten de binnenstad.

#### **5. Afwijken van de parkeereis in de binnenstad**

Bij het afwijken van de parkeereis wordt een onderscheid gemaakt tussen de parkeerbehoefte van het *bezoekersdeel* en het *gebruikersdeel* van de parkeervraag. In het autoluwplus gebied binnen de binnenstad zijn aanvullende uitvoeringsregels van toepassing. Ten aanzien van het afwijken van de parkeereis in de binnenstad gelden de volgende regels.

##### ***Kleine ontwikkelingen*** (grondslag 2.5.30, 4 sub a. Bouwverordening)

Bij kleine ontwikkelingen met een totale parkeerbehoefte van minder dan 3,0 pp wordt ontheffing verleend van de parkeereis. Er is geen sprake van een financiële bijdrage.

##### ***Bezoekersdeel*** (grondslag 2.5.30, lid 4, sub b Bouwverordening).

- a. Indien de parkeerbehoefte van het *bezoekersdeel* minder dan 10 pp bedraagt dan hoeft hierin niet te worden voorzien. Deze parkeerbehoefte kan worden afgewenteld op de openbare parkeergarages. Er is geen sprake van een financiële bijdrage.
- b. Indien de parkeerbehoefte van het *bezoekersdeel* meer dan 10 pp bedraagt dan kan alleen een ontheffing worden verleend indien er nog voldoende restcapaciteit in de openbare parkeergarages of parkeerterreinen aanwezig is op het maatgevend moment. Er is sprake van een financiële bijdrage van de extra parkeerbehoefte boven de 10 pp.

**Gebruikersdeel** (grondslag 2.5.30, lid 4, sub a. Bouwverordening)

- c. In het *gebruikersdeel* van de parkeerbehoefte van *niet-woonfuncties*, mits deze niet groter is dan 5 pp, wordt afgeweken van de parkeereis. Er is sprake van een financiële bijdrage.
- d. In het *gebruikersdeel* van de parkeerbehoefte van *woonfuncties*, mits deze niet groter is dan 10 pp, wordt afgeweken van de parkeereis. Er is sprake van de nulvergunningregeling.
- e. Indien wordt afgeweken van het *gebruikersdeel* van de parkeerbehoefte geldt bij woonfuncties de nulvergunningregeling, ook bij kleine ontwikkelingen met een totale parkeerbehoefte van minder dan 3,0 pp. Bij het toepassen van de nulvergunningregeling is geen sprake van een financiële bijdrage voor het *gebruikersdeel* van de parkeerbehoefte.
- f. Bij bouwontwikkelingen waarbij de nulvergunningregeling van toepassing is of waarbij (deels) wordt voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein wordt een besluit tot plaatsing op het POET-overzicht genomen.

## 6. Afwijken van de parkeereis buiten de binnenstad

Bij het afwijken van de parkeereis buiten de binnenstad wordt ook onderscheid gemaakt tussen de parkeerbehoefte van het *bezoekersdeel* en het *gebruikersdeel* van de parkeervraag.

**Kleine ontwikkelingen** (grondslag 2.5.30, 4 sub a. Bouwverordening)

Bij kleine ontwikkelingen met een totale parkeerbehoefte van minder dan 3,0 pp wordt afgeweken van de parkeereis. Er is geen sprake van een financiële bijdrage.

**Op andere wijze in behoefte voorzien** (grondslag 2.5.30, 4 sub b. Bouwverordening)

Indien, met inachtneming van het bepaalde in artikel 4 van deze beleidsregels, het parkeren alleen kan worden afgewenteld op het openbare gebied, gelden daarbij de volgende regels:

- a. Het verlenen van de ontheffing mag niet tot gevolg hebben dat de parkeerdruk in de directe omgeving de 85% te boven gaat.
- b. Onder de directe omgeving wordt verstaan de maximale loopafstanden conform tabel 2, met een maximum van 200 meter rondom de bouwontwikkeling.
- c. Bij het bepalen van de parkeerdruk in een gebied nemen wij, voor zover beschikbaar en naar oordeel van de gemeente betrouwbaar, de meest recente in opdracht van de gemeente uitgevoerde tellingen als basis. Voor zover er geen betrouwbaar onderzoek voor handen is of indien een initiatiefnemer de actualiteit van deze tellingen in twijfel trekt, dient voor eigen rekening en risico van de initiatiefnemer een nieuw onafhankelijk parkeeronderzoek uitgevoerd te worden. Bij de beslissing op de ontheffing zullen wij gemotiveerd aangegeven welke tellingen uiteindelijk leidend zijn geweest voor onze beslissing.
- d. Als uit onderzoek is gebleken dat er sprake is van structurele restcapaciteit, dan kan worden afgeweken van de parkeereis, zowel voor het bezoekersdeel als voor het gebruikersdeel van de parkeervraag. Er is sprake van een financiële bijdrage.
- e. Indien de omgeving geen restcapaciteit heeft, maar de gemeente ziet wel mogelijkheden om in de directe omgeving van het bouwplan extra parkeer capaciteit te realiseren, dan kan tevens (deels) worden afgeweken van de parkeereis. Uitgangspunt is dat de te realiseren parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zullen zijn en dat de bijdrage inzake de parkeerbijdrageregeling wordt betaald. Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden gemaakt die worden vastgelegd in een parkeerovereenkomst.

***Niet in de behoefte kunnen voorzien*** (grondslag 2.5.30, 4 sub a. Bouwverordening tenzij anders vermeld)

- f. Indien er geen restcapaciteit in de omgeving van de ontwikkeling aanwezig is dan zal in gereguleerd gebied voor het *gebruikersdeel* van de parkeerbehoefte van woonfuncties de nulvergunningregeling van toepassing zijn. Bij het toepassen van de nulvergunningregeling is geen sprake van een financiële bijdrage voor het *gebruikersdeel*. In dit geval zal wel duidelijk moeten zijn hoe het *bezoekersdeel* van de parkeerbehoefte (in de omgeving) zal worden opgelost.

## **7. Parkeervereenkomst**

Indien wordt afgeweken van de parkeereis waarbij sprake is van een financiële bijdrage sluiten de initiatiefnemer en de gemeente vooraf een parkeervereenkomst. Hieruit blijkt op welke wijze wordt voorzien in de toekomstige behoefte en welke afspraken partijen onderling hierover hebben gemaakt.

## **8. Hardheidsclausule**

In die gevallen waarin strikte toepassing van deze beleidsregel tot een bijzondere hardheid leidt, kan het college van burgemeester en wethouders, bijvoorbeeld bij een zwaarwegend economisch of volkshuisvestingsbelang, ten gunste van de initiatiefnemer besluiten af te wijken van deze beleidsregel wanneer zij de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid.

## **9. Inwerkingtreding en citeertitel**

Deze beleidsregel treedt in werking daags na de publicatie van het vaststellingsbesluit in het gemeentelijk huis-aan-huisblad.

Deze beleidsregel kan worden aangehaald als "Beleidsregel Parkeernormen 2013".