

Nota Bouwen & Parkeren 2011 - 2016

Inleiding

Parkeerdruk en parkeeroverlast behoren tot de meest voorkomende klachten van bewoners in Den Helder. De mate waarin de overlast wordt ervaren verschilt per wijk, buurt of zelfs straat. De hinder is van grote invloed op de leefbaarheid in de buurt en leidt regelmatig tot gespannen verhoudingen tussen buurtbewoners.

Wij zijn van mening dat de hinder en daarmee de klachten de afgelopen jaren zijn toegenomen. Dit is ook logisch omdat de mobiliteit, d.i. het bezit én het gebruik van motorvoertuigen, nog steeds groeit. De verwachte groei voor de komende jaren is voor Den Helder 0,5% per jaar (landelijk ca. 1% - 2%).

Met het oog hierop is het essentieel om het areaal aan parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen te handhaven en waar nodig uit te breiden. Dit geldt met name in die situaties waar door verbouw, vernieuwbouw, nieuwbouw en wijziging van gebruik van gebouwen en terreinen de parkeervraag in een buurt toeneemt.

Parkeernormen

Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een functie nodig zijn bij een bepaalde eenheid: voor woningen bijvoorbeeld kan een norm 1,7 parkeerplaats per woning zijn.

Parkeernormen worden alleen gebruikt voor de berekening van de parkeervraag bij bouwaanvragen voor nieuwe ontwikkelingen of bij functiewijzigingen waarvoor een omgevingsvergunning is vereist. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

Volgens de Bouwverordening dient degene die een bouwaanvraag indient, dit aantal parkeerplaatsen in eerste instantie aan te leggen op eigen terrein.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen, en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze.

Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

In principe worden in bestemmingsplannen parkeernormen opgenomen. Bouwplannen die passen binnen het bestemmingsplan moeten voldoen aan deze parkeernormen. In een aantal oudere bestemmingsplannen is echter geen parkeernorm opgenomen. Voorts komt het regelmatig voor dat een bouwplan niet past binnen een bestemmingsplan maar de gemeente

toch medewerking wil verlenen aan de realisatie van het bouwplan. In deze gevallen moet het bouwplan worden getoetst aan de Bouwverordening. Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening stelt namelijk de verplichting om te voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein. Het college is het bevoegd gezag om de parkeerbehoefte vast te stellen.

Opbouw parkeernormen

Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen (bij een bestemming) aan die niet mogen worden onder- of overschreden. Als basis voor vast te stellen parkeernormen hebben wij gebruik gemaakt van de door het C.R.O.W. uitgegeven richtlijnen die in publicatie nummer 182 (3^e uitgave) zijn vastgelegd. Hierin zijn de kencijfers opgenomen die functioneren als een hulpmiddel bij het bepalen van de parkeervraag van een bepaalde voorziening.

De parkeerkencijfers zijn gerelateerd aan een aantal factoren:

- stedelijkheidsgraad;
- locatie van de voorziening in de gemeente
- type/soort voorziening
- rekeneenheid voor het aantal benodigde parkeerplaatsen

Stedelijkheidsgraad.

De verstedelijkingsgraad van een gemeente wordt vastgesteld door het CBS en is afhankelijk van het aantal adressen per vierkante kilometer. Het CBS heeft de stedelijkheidsgraad van Den Helder vastgesteld op “**sterk stedelijk**”.

Locatie van de voorzieningen in de Gemeente Den Helder

In het publicatie 182 van het C.R.O.W. wordt de parkeervraag van een voorziening gekoppeld aan de ligging in de gemeente. Daarbij worden 3 verschillende gebieden genoemd:

- centrum
- schil/overloopgebied
- rest bebouwde kom

Om discussie over de toedeling van een bouwplan aan een bepaalde zone te voorkomen zijn de verschillende zones vastgelegd op een kaart (**bijlage 5**). Grof komt de indeling dan neer op:

- centrum
- stad binnen de linie
- overige deel van de Gemeente Den Helder

Type/soort voorziening

In publicatie nummer 182 van het C.R.O.W. zijn alle soorten voorzieningen gegroepeerd tot 54 typering. De door het C.R.O.W. gemaakte typeindeling wordt door ons vrijwel geheel overgenomen. Uitzondering daarop vormen de woningen. Woningen worden door het C.R.O.W. onderverdeeld in: goedkoop, midden en duur. Deze omschrijving is niet eenduidig. Een woning die in Den Helder als duur wordt ervaren valt in Alkmaar bijvoorbeeld in de goedkope categorie. Wij hebben daarom getracht om meer concrete criteria te formuleren. Daarbij hebben wij ten eerste een onderscheid gemaakt tussen woningen en appartementen. Voorts is de groep woningen onderverdeeld in de meer concrete typering klein, midden en groot, met daarbij het aantal m³ inhoud als maatstaf. Bij de appartementen is het vloeroppervlak bepalend voor de type-indeling.

Tenslotte hebben we de afgelopen 5 jaar gebleken dat er behoefte is aan het type "zorgwoning". Dit zijn woningen voor mensen die begeleid worden in het wonen, maar vanwege hun situatie geen auto rijden. De parkeervraag wordt dan veroorzaakt door de mensen die voor de begeleiding zorg dragen en door bezoekers.

Rekeneenheden voor het aantal benodigde parkeerplaatsen

Voor het bepalen van de parkeervraag van een voorziening zijn er afhankelijk van het soort voorziening verschillende rekeneenheden. Zo wordt bij woningen gekeken naar het aantal woningen dat wordt gerealiseerd. Bij winkels en bedrijven wordt gemeten aan de hand van het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo). Scholen daarentegen genereren hun parkeervraag afhankelijk van het aantal lokalen. Per type voorzieningen moet altijd de toegepaste rekeneenheid genoemd worden.

Aandeel bezoekers

In sommige situaties is het essentieel te weten hoe groot het aandeel voor bezoekers is bij de parkeervraag/norm. Met name in het geval in de parkeervraag wordt voorzien door het realiseren van een niet voor iedereen toegankelijk parkeerterrein of garage. Voor de bezoekers zal aparte parkeerruimte buiten de voorziening moeten zijn, want zij hebben geen toegang tot bijvoorbeeld een afgesloten garage.

Praktijkvoorbeeld:

Er wordt in het centrum een complex gebouwd waarin 20 middelgrote appartementen en een artspraktijk met 4 behandelkamers zijn gedacht. De parkeereis is dan $20 \times 1,38 = 27,60$ plus $4 \times 1,86 = 7,44$ geeft totaal 35,04 parkeerplaatsen. Onder het gebouw wordt een parkeergarage gerealiseerd voor 35 parkeerplaatsen. In theorie zou aan de parkeereis zijn voldaan. Echter de parkeervraag bij de woningen bestaat ook uit 0,32 pp per woning = 6,44 parkeerplaatsen voor bezoekers. Voor de artspraktijk is dat 65% = 4,83 parkeerplaatsen. Aangezien de bezoekers geen toegang hebben tot de particuliere garage moeten 11,27 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De parkeergarage kan daardoor ook met een zelfde aantal kleiner worden.

Parkeernormen

De in publicatie 182 van het C.R.O.W. opgenomen parkeer-kencijfers vormen een leidraad om te bepalen wat het aantal gewenste parkeerplaatsen is. Het betreft hier echter richtlijnen. Het is noodzakelijk om voor Den Helder de te hanteren parkeernormen vast te laten stellen. Daarbij is het belangrijk om het parkeerbeleid in Den Helder te definiëren.

Het beleid in Den Helder moet er op zijn gericht om te voorzien in de gemiddelde parkeerbehoefte. Het is niet reëel om te eisen dat wordt voorzien in de parkeervraag die op piekdagen kan ontstaan. Bijvoorbeeld door bij een sportcomplex zoveel parkeerplaatsen aan te leggen dat voorzien wordt in de parkeervraag die ontstaat indien 1 keer in de maand een groot toernooi wordt gehouden met veel bezoekers.

Uitgangspunt is dat de parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Voorts wordt gestreefd naar zoveel mogelijk dubbel gebruik van parkeerplaatsen. Hiervoor zijn in bijlage 2 aanwezigheidspercentages gedefinieerd. Uiteraard kunnen deze percentages alleen worden toegepast indien de parkeerplaatsen ook werkelijk door de verschillende functies in een gebied kunnen worden gebruikt. Afgeschermd parkeerplaatsen op eigen terrein lenen zich hier niet voor.

In **bijlage 1** hebben wij de parkeernormen die gehanteerd moeten worden vastgelegd. Deze parkeernormen zullen na vaststelling ook worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen. Voorts zullen nieuwe bouwaanvragen en aanvragen tot wijziging van het gebruik aan deze normen worden getoetst.

Vrijstelling van parkeernormen

In de Parkeervisie voor Den Helder, vastgesteld op 2 november 2009, is het parkeerbeleid voor de komende jaren vastgelegd. Daarbij is vastgesteld dat de hoeveelheid parkeerplaatsen in en rond het centrum in principe voldoende is voor het normale dagelijkse gebruik.

Pieksituaties aangaande parkeren worden opgevangen op parkeerplaatsen langs de rand van het centrum. Dit betekent dat elk bouwplan of wijziging van het gebruik van een pand of terrein dat leidt tot een hogere parkeervraag in het centrum moet voorzien in de toenemende parkeervraag.

In de stad binnen de Linie hebben bouwplannen meestal betrekking op nieuwe c.q. het vergroting van panden in de bestaande bebouwing of de wijziging van het gebruik van een pand. De mogelijkheid voor de aanleg van parkeerterreinen is hier beperkt zo niet onmogelijk.

De Bouwverordening biedt het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om in die gevallen waarin het daadwerkelijk onmogelijk is om te voorzien in het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen, vrijstelling te verlenen. Het is naar ons oordeel niet billijk in de gevallen, waarin het mogelijk is op eigen terrein voorzieningen te treffen voor het parkeren, de aanleg te eisen en in andere gevallen, waarin de technisch moeilijk of zelf onmogelijk is, zonder meer vrijstelling te verlenen van de verplichting uit de bouwverordening. Hieruit zou een ongelijke rechtsbedeling kunnen ontstaan.

Bij de plannen voor de ontwikkeling van het Stadshart komt deze problematiek specifiek aan de orde, namelijk:

- door het ontwikkelingsplan worden een fors aantal – gewenste – ontwikkelingen gestimuleerd, die echter nog meer beslag zullen leggen op de parkeercapaciteit;
- de – geparkeerde – auto zal een minder dominante rol in het straatbeeld moeten vervullen;
- in de plannen voor het stadshart zijn 2 locaties voor parkeergarages opgenomen om enerzijds te voorzien in de verhoogde parkeervraag door de bouw van nieuwe voorzieningen en anderzijds om het aantal parkeerplaatsen op maaiveld te verminderen.

Vrijstellingsbeleid

Uitgangspunt in het voor Den Helder te voeren beleid is dat het parkeren van auto's moet plaatsvinden op eigen terrein, zoals ook in de Bouwverordening is bepaald. Het kan niet zo zijn dat door het verkeersaantrekkende karakter van een pand of activiteit, het parkeren maar op openbaar terrein (= gemeentegrond) moet plaatsvinden. Daarmee zouden de financiële gevolgen van de aanleg van parkeerplaatsen ten behoeve van die panden of activiteiten volledig op de gemeenschap worden afgewenteld.

Eerst als het om aantoonbare redenen niet mogelijk is om zelf in de parkeerbehoefte te voorzien, zou bekeken kunnen worden of vrijstelling onder voorwaarden aanvaardbaar is.

De hiervoor geschetste problematiek komt in veel gemeenten voor. Steeds vaker stellen gemeenten zich op het standpunt dat onder "het op een andere wijze voorzien in de parkeerbehoefte" kan worden verstaan het gebruiken van een openbaar parkeerterrein of parkeergarage tegen betaling van een bijdrage in de kosten van aanleg dan wel tegen een volledige vergoeding daarvan.

Het is alleszins redelijk dat degenen die uitbreidingsplannen hebben (in en rond het centrum) meebetalen aan het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen, tenzij zij daarin zelf op eigen terrein kunnen voorzien. Daarbij kan een parkeerbijdragefonds een uitkomst bieden.

Parkeerbijdrage-fonds

De afgelopen 5 jaar is in de "Nota Bouwen en Parkeren" het Parkeerbijdragefonds opgenomen geweest.

De regeling had het volgende doel. Indien bij een bouwplan of plan tot wijziging van het gebruik niet kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen moet de aanvraag worden afgewezen. Indien realisatie van het plan naar de mening van de gemeente zeer wenselijk is, zou het plan toch doorgang kunnen vinden indien de gemeente de verantwoordelijkheid tot het realiseren van voldoende parkeerplaatsen overneemt. De gemeente realiseert dan de parkeerplaatsen voor de ontwikkelaar. De ontwikkelaar van het plan moet dan wel bijdragen in de kosten voor het realiseren van de parkeerplaatsen. Die bijdrage was vastgesteld op €15.000,- per parkeerplaats.

In de afgelopen 5 jaren is geen gebruik gemaakt van de regeling. Wel is er veel over gediscussieerd. Met name de hoogte van de vergoeding speelde daarbij een rol.

Den Helder was één van de pioniers op het gebied van het Parkeerbijdragefonds. Inmiddels is er landelijk meer ervaring opgedaan met dit instrument. Zo moet de gemeente een duidelijk plan hebben met betrekking tot het realiseren van de parkeerplaatsen. Voorts heeft het verlenen van een ontheffing de voorkeur boven het aangaan van een overeenkomst met de ontwikkelaar, zoals in de huidige Parkeerbijdragefonds werd bepaald.

Op dit moment wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de bouw van 2 parkeergarages in het centrum. Daarbij zal duidelijk worden wat de kosten voor een parkeerplaats in een als zodanig gebouwde parkeervoorziening zullen zijn. Aan de hand hiervan kunnen de kosten voor een (extra) parkeerplaats worden berekend en kan worden besloten of er extra parkeerplaatsen voor een parkeerbijdragefonds gerealiseerd gaan worden. De parkeergarage wordt dus groter dan strikt noodzakelijk zou zijn.

Met het oog op die ontwikkeling wordt het Parkeerbijdragefonds vooralsnog niet opgenomen in de “Nota Bouwen en Parkeren”. Over het Parkeerbijdragefonds zal te zijner tijd separaat een besluit worden genomen. Tot die tijd wordt het instrument buiten gebruik gesteld omdat niet aan de voorwaarden die hieraan gesteld moeten worden voldaan kan worden.

Bijlage 1

Parkeernormen 2011 – 2016		Wonen				
Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek	
woning groot	>450 m3	woning	1,49	1,70	1,92	0,32
woning midden	> 350 m3 maar < 450 m3	woning	1,38	1,60	1,81	0,32
woning klein	< 350 m3	woning	1,17	1,38	1,49	0,32
appartement groot	=> 130 m2	woning	1,38	1,49	1,60	0,32
appartement midden	> 75 m2 maar < 130 m2	woning	1,28	1,38	1,49	0,32
appartement klein	<= 75 m2	woning	1,07	1,17	1,28	0,32
serviceflat/aanleunwoning		woning	0,43	0,53	0,53	0,32
zorgwoning		woning	0,64	0,64	0,64	0,64
kamer verhuur		kamer	0,43	0,53	0,53	0,21

Parkeernormen 2011 - 2016		Commercieel			
Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek
binnensteden/hoofdwinkelgebied	100 m2 bvo	3,20			85%
stadsdeelcentra	100 m2 bvo		3,51	3,73	85%
wijk-, buurt- en dorpscentra	100 m2 bvo	3,46	3,46	3,46	85%
grootschalige detailhandel	100 m2 bvo		5,86	6,92	85%
Bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel	100 m2 bvo		2,56	2,56	
(week)markt	100 m2 bvo	3,46	3,46	3,46	85%
(commerciële) dienstverlening (kantoren met balie)	100 m2 bvo	1,86	2,40	2,93	20%
kantoren (zonder balie)	100 m2 bvo	1,22	1,44	1,65	5%
arbeidsext./bezoekersext. bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	100 m2 bvo	0,48	0,59	0,80	5%
arbeidsint./bezoekersext. bedrijven (industrie, garagebedr., laboratorium, werkplaats, transportbedr.)	100 m2 bvo	1,33	1,86	2,40	5%
arbeidsext./bezoekersint. Bedrijven (showroom)	100 m2 bvo	0,75	0,96	1,38	35%
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,33	1,33	1,33	10%
café/bar/discotheek/cafetaria	100 m2 bvo	5,33	5,33	6,39	90%
restaurant	100 m2 bvo	9,59	9,59	13,85	80%

Parkeernormen 2011 - 2016

Cultuur/sport

Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek
museum/bibliotheek	100 m2 bvo	0,43	0,64	1,01	95%
bioscoop/theater/schouwburg	zitplaats	0,16	0,16	0,27	
sporthal (binnen)	100 m2 bvo	1,86	2,08	2,40	95%
sportveld (buiten)	ha. netto terrein	21,3	21,3	21,3	95%
dansstudio/sportschool	100 m2 bvo	2,66	2,66	3,73	95%
squashbanen	baan	1,33	1,33	1,33	90%
tennisbanen	baan	2,66	2,66	2,66	90%
golfbaan	hole			7,46	95%
bowlingbaan/biljartzaal	baan/tafel	2,13	2,13	2,13	95%
stadion	zitplaats	0,21	0,64	1,28	99%
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	3,73	5,33	6,39	99%
zwembad	100 m2 opp.bassin	8,52	9,59	10,65	90%
themapark/pretpark	ha. netto terrein	8,52	9,59	10,65	99%
overdekte speeltuin/hal	100 m2 bvo	7,46	9,59	10,65	90%
manege	box			0,43	90%
cultureel centrum/wijkbebouw	100 m2 bvo	2,13	2,13	2,13	90%
Jachthaven	ligplaats	0,64	0,64	0,64	

Parkeernormen 2011 - 2016		Maatschappelijk			
		centrum	schil	rest bbk	bezoek
ziekenhuis	bed	1,7	1,7	1,7	
verpleeg/verzorgingstehuis	wooneenheid	0,64	0,64	0,64	60%
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	behandelkamer	1,86	1,86	1,86	65%
apotheek	100 m2 bvo	2,34	2,34	2,34	
chreche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	arbeidsplaats	0,75	0,75	0,75	
hotel	kamer	0,85	1,07	1,28	
volkstuin	perceel			0,32	
religiegebouw	zitplaats	0,11	0,21	0,21	
begraafplaats/crematorium	gelijktijdige begravenis/ crematie	21,3	24,5	26,63	

Parkeernormen 2011 - 2016		Onderwijs			
		centrum	schil	rest bbk	bezoek
WO/HBO-dag	collegezaal	21,3	21,3	21,3	
MBO (ROC)/WO/HBO-dag	leslokaal	6,39	6,39	6,39	
voorber. beroepsonderwijs (VWO,HAVO,Vbo)-dag	leslokaal	0,8	0,8	0,8	
avondonderwijs	student	0,8	0,8	0,8	
basisonderwijs	leslokaal	0,8	0,8	0,8	

Bijlage 2

1. Bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen kan, alleen na een goede onderbouwing, een afwijking van 10% worden toegestaan. Deze marge voorkomt te grote afwijkingen ten opzichte van de huidige situatie, maar geeft wel de gewenste flexibiliteit.
2. Wanneer twee of meer functies van dezelfde parkeervoorziening gebruik kunnen maken dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages zoals die in bijlage 3 zijn opgenomen.
3. Voor het aantal parkeerplaatsen voor halen brengen met de auto bij kinderdagverblijven en basisscholen geldt een rekenregel die uitgaat van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel halen/brengen vermenigvuldigd met reductiefactoren voor de parkeerduur en voor het aantal kinderen per auto:
Kinderdagverblijf = aantal leerlingen x %halen/brengen x 0,25 x 0,75.
Groepen 1 t/m 3 = aantal leerlingen x %halen/brengen x 0,5 x 0,75
Groepen 4 t/m 8 = aantal leerlingen x %halen/brengen x 0,25 x 0,85
4. Voor het bepalen van benodigde parkeerplaatsen in woonbuurten moet voor de berekening worden uitgegaan van de volgende uitgangspunten:
 - oprit zonder garage (min. 5 m.) = 0,8 pp
 - lange oprit zonder garage (min. 10 m.) = 1,0 pp
 - dubbele oprit zonder garage (min. 4,5 m. br.) = 1,7 pp
 - garage zonder oprit (bij woning) = 0,4 pp
 - garagebox (zonder woning) = 0,5 pp
 - garage met enkele oprit (min. 5 m.) = 1,0 pp
 - garage met lange oprit (min. 10 m.) = 1,3 pp
 - garage met dubbele oprit (min 4,5 m. br.) = 1,8 pp
 - carport = 0,85 pp
 - parkeerplaats in het openbaar gebied = 1,0 pp

Bijlage 3

Aanwezigheidspercentages

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

Bijlage 4

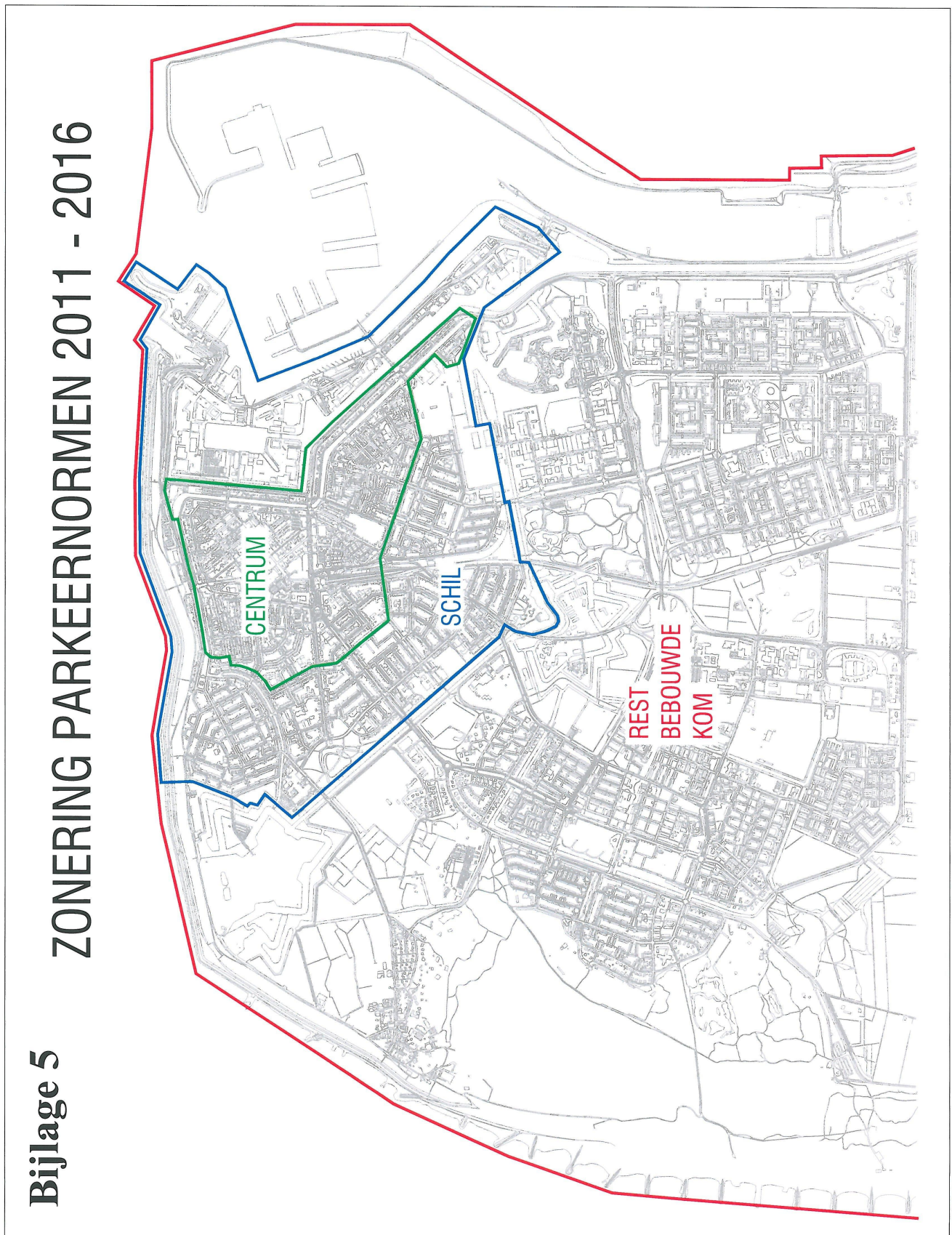
Maatvoering parkeervakken

De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's.

Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:

- a. Indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimte in het geval van lengterichting aan het trottoir (langsparkeren) bij een manoeuvreerruimte van minimaal 3 meter ten minste 2,00 meter breed bij 5,50 meter lang (voorkeur 6,00 meter lang) bedragen en in het geval van haaksparkeren ten minste 2,40 meter breed (voorkeur 2,50 meter breed) bij 5,00 meter lang bij een manoeuvreerruimte van minimaal 6 meter.
- b. Indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte bij lengterichting aan een trottoir ten minste 3,00 meter breed bij 6,00 meter lang bedragen en bij haaksparkeren met een uitstapstrook langs het parkeervak ten minste 3,00 meter breed en ten minste 5,00 meter lang bedragen.

Bijlage 5
Kaart zonerings parkeernormen



Bijlage 6

Beleidsregels voor toepassing van het parkeerartikel (artikel 2.5.30) van de Bouwverordening Den Helder

Artikel 1. Parkeereis

1. In het eerste lid van het parkeerartikel is vastgelegd dat bij elk gebouw, wanneer de omvang of de bestemming daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze parkeerbehoefte noemen we de parkeereis.
2. Voor het bepalen van de parkeereis wordt gebruik gemaakt van de bij de Beleidsnota "Bouwen en Parkeren 2011 -2016" behorende parkeernormen, welke zijn afgeleid van de CROW-publicatie 182 "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering".

Artikel 2. Mogelijkheden voor ontheffing van de parkeereis

1. Hoofddoel van het parkeerartikel is dat de indiener van een bouwplan er alles aan doet om de parkeereis op eigen terrein te realiseren. Wanneer de indiener echter met gegronde redenen kan aantonen dat realisering van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, kan het College van B&W besluiten om ontheffing van de parkeereis te verlenen.
2. Het zesde lid van het parkeerartikel geeft het College van B&W de bevoegdheid ontheffing te verlenen van de parkeereis. Ontheffing kan:
 - a. Indien het voldoen aan de parkeereis door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 - b. voor zover op andere wijze in de parkeereis wordt voorzien.
3. De onder a. genoemde "bijzondere omstandigheden" en "overwegende bezwaren" worden beoordeeld door de afdeling Ruimte, Wonen en Ondernemen, team Planontwikkeling. Beoordeeld wordt of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de parkeereis. Een aanpassing kan zijn dat er minder bouwvolume wordt gerealiseerd of dat er meer parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Indien slechts aanpassingen mogelijk zijn die onevenredig hoge kosten met zich meebrengen, wordt het belang van de realisatie van het bouwplan voor de stad afgewogen ten opzichte van de consequenties van het tekort aan parkeerplaatsen.
4. De onder b. genoemde "op andere wijze voorzien in de parkeereis" wordt beoordeeld door de afdeling Ruimte, Wonen en Ondernemen, team Planontwikkeling. Ontheffing kan worden verleend wanneer:
 - a. op een naburig terrein parkeer- of stallingsruimte wordt gerealiseerd; of
 - b. er voldoende ruimte op de openbare weg aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen.

Artikel 3. Indienen verzoek voor ontheffing van de parkeereis

1. Een verzoek tot het verlenen van ontheffing van de parkeereis dient schriftelijk te worden ingediend bij het College van B&W.
2. In het verzoek dient de indiener van het bouwplan te beargumenteren waarom de benodigde parkeerplaatsen niet op eigen terreinen gerealiseerd kunnen worden. Wanneer op een andere wijze aan de parkeereis wordt voldaan dan op eigen terrein, dient aangegeven te worden hoe dit gebeurt.