

Nota Bouwen & Parkeren

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 1% per jaar (landelijk ca. 2%).

Gelet op het vorenstaande 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 en nieuwbouw de parkeervraag in een buurt toeneemt.

Parkeernormen

In principe worden in bestemmingsplannen parkeernormen opgenomen. Bouwplannen die passen binnen het bestemmingsplan moeten voldoen aan deze parkeernormen. In een groot deel van de bestaande 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 door toepassing van artikel 19 WRO. Indien er geen vaststaand beleid is dient getoetst te worden aan de Bouwverordening. In zo'n geval moet voor het bouwplan een parkeereis worden gesteld. Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening stelt namelijk de verplichting om te voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein. De hiervoor te gebruiken parkeernormen kunnen door Burgemeester en Wethouders worden vastgesteld op grond van artikel 121 van de Woningwet j.o. artikel 149 van de Gemeentewet.

Naar onze mening is het noodzakelijk om voor heel Den Helder parkeernormen vast te stellen en wel om de volgende redenen:

A. Scheppen duidelijkheid

Op dit moment is het vaak niet duidelijk hoeveel parkeerplaatsen er precies op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening moeten worden geëist. De richtlijnen van het C.R.O.W. over deze materie geven een indicatie van de parkeervraag per soort voorziening en dan nog binnen een bepaalde range (bijv. tussen de 1,2 en 2,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo). Hierdoor ontstaat regelmatig intern, maar ook extern, discussie over de te hanteren parkeereis. Dit kan weer leiden tot het hanteren van verschillende parkeereisen voor gelijksoortige bouwplannen. Dit leidt tot rechtsongelijkheid.

Vastgestelde parkeernormen maken het voor ontwikkelaars ook mogelijk om reeds vooraf hiermee rekening te houden in hun plannen.

B. Stadshart

In het kader van het project stadshart bestaat voor de komende jaren de intentie om in het centrum ca. 1000 woningen te realiseren. Deze toevoeging van voorzieningen zal een aanslag betekenen op de bestaande parkeervoorzieningen. Uit het parkeeronderzoek voor het centrum dat in 2002 is gehouden door bureau Hoffstra blijkt dat het bestaande parkeerareaal op wekelijkse piekmomenten (zaterdagen, Juttersmarkten) niet voldoende is om te voorzien in de parkeervraag. Uitbreiding van de parkeervraag ten laste van de openbare parkeervoorzieningen zal onherroepelijk leiden tot een verhoging van de parkeerproblematiek in het centrum. Instrumenten om de parkeerproblematiek in de toekomst te beheersen zijn:

- parkeerregulerende maatregelen in en om het centrum handhaven en uitbreiden;
- parkeernormen voor bouwplannen vaststellen.

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 het ASVV 2004 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. Voor 2004 heeft het CBS de stedelijkheidsgraad van Den Helder vastgesteld op “**sterk stedelijk**”.

Locatie van de voorzieningen in de Gemeente Den Helder

In het ASVV 2004 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 het ASVV 2004 zijn alle soorten voorzieningen gegroepeerd tot 47 typeringen. De door het C.R.O.W. gemaakte typeindeling wordt door ons vrijwel geheel overgenomen. Uitzondering daarop vormen de woningen. Woningen worden in het ASVV onderverdeeld in: goedkoop, midden en duur. Deze omschrijving is niet eenduidig. 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 meer concrete typering voor goedkoop, midden en duur. Bij de appartementen is het vloeroppervlak bepalend voor type-indeling.

Rekeneenheid 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. Scholen daarentegen genereren hun parkeervraag afhankelijk van het aantal lokalen. Per type voorzieningen moet altijd de toegepast rekeneenheid genoemd worden.

Aandeel bezoekers

In sommige situatie 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 een ieder 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 waar in 20 middelgrote appartementen en een artspraktijk met 4 behandelkamers zijn gedacht. De parkeereis is dan $20 \times 1,3 = 26$ plus $4 \times 1,75 = 7$ geeft totaal 33 parkeerplaatsen. Onder het gebouw wordt een parkeergarage gerealiseerd voor 33 parkeerplaatsen. In theorie zou aan de parkeereis zijn voldaan. Echter de parkeervraag bij de woningen bestaat ook uit 0,3 pp per woning = 8 parkeerplaatsen voor bezoekers. Voor de artspraktijk is dat 4,5 parkeerplaats. Aangezien de bezoekers geen toegang hebben tot de particuliere garage moeten ook 13 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De parkeergarage kan daardoor ook met een zelfde aantal kleiner worden.

Parkeernormen

De in het ASVV 2004 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. Afgeschermdde parkeerplaatsen op eigen terrein lenen zich hier niet voor.

In **bijlage 1a en b** hebben wij de parkeernormen die gehanteerd moeten worden vastgelegd. Deze parkeernormen zullen na vaststelling ook worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen. Voorts zullen nieuwe bouwaanvragen aan deze normen worden getoetst.

Vrijstelling van parkeernormen

Uit het laatst gehouden parkeeronderzoek voor het centrum en periferie is gebleken dat het huidige areaal aan parkeerplaatsen voldoende is om in de huidige parkeervraag te voorzien. Op piekdagen, bij evenementen en op een deel van de zaterdag, is er onvoldoende parkeerruimte. Gesteld kan worden dat het bestaande parkeerareaal niet toereikend is om de verhoogde parkeervraag die ontstaat door nieuwbouw of uitbreidingsplannen in het genoemde gebied, op te vangen.

In de stad binnen de Linie hebben bouwplannen meestal betrekking op nieuwe c.q het vergroting van bestaande panden in de bestaande bebouwing. 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 worden 3 locaties voor parkeergarages gepland 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.

Parkeerbijdrage-fonds

Voor de uniformiteit in de uitvoering is het wenselijk om thans een vaste gedragslijn vast te stellen. In die gevallen waarbij aantoonbaar niet of niet voldoende op eigen terrein kan worden voorzien in de parkeernorm, zal betrokkenen worden aangeboden de nodige parkeerruimte nu of later aan te leggen op openbare grond of in een parkeergarage, mits de kosten daarvan meteen aan de gemeente worden betaald. De vergoeding zal worden gestort in een Parkeerbijdrage-fonds.

Als betrokkenen hiermee instemmen zal met betrokkenen een overeenkomst worden aangegaan. Daarvan treft u als **bijlage 3** een voorbeeld aan. Door de totstandkoming van de overeenkomst en na betaling van de vergoeding kan de aanleg van de nodige parkeerruimte geacht worden te zijn verzekerd en kan de gevraagde vrijstelling van het betreffende artikel van de Bouwverordening worden verleend en daarmee de bouwvergunning.

In de centrumzone is het niet of nauwelijks meer mogelijk parkeerplaatsen op maaiveld aan te leggen. In deze zones worden nieuwe parkeervoorzieningen conform de visie van de (concept) Structuurschets Stadshart ondergronds gerealiseerd. De realisatiekosten liggen gemiddeld tussen de € 20.000,00 en € 30.000,00 per parkeerplaats (prijspeil 2005). Een en ander afhankelijk van het type parkeergarage (één parkeerlaag of twee lagen). De als compensatie door de gemeente aangelegde of nog aan te leggen parkeerplaatsen zullen in de regel door meerdere parkeeders worden gebruikt. Voorgesteld wordt om dit dubbelgebruik en de opbrengsten uit parkeergelden (ca. € 7.000,--) in de compenserende bijdrage tot uitdrukking te laten komen. De vergoeding voor het centrum kan met het oog hierop worden vastgesteld op € 15.000,-- per parkeerplaats. Op dit bedrag wordt, na overleg met de belastingdienst, geen BTW in rekening gebracht.

Vervangende parkeerruimte

De vervangende parkeerruimte zal onderdeel uitmaken van de parkeerruimte die voor een ieder beschikbaar is. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de vervangende parkeerruimte specifiek wordt gereserveerd voor een bepaalde groep weggebruikers/bewoners of ondernemers. Ook stelt het betalen van de vergoeding de indiener van het bouwplan/bewoners/ondernemers niet vrij van het betalen van een jaarlijks abonnement, dan wel het betalen van een jaarlijkse vergunning/ontheffing of het betalen bij een parkeerautomaat of -meter.

In de praktijk betekent dit het volgende:

Een ontwikkelaar wil een woongebouw realiseren waarvoor 5 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Hij kan hierin niet voorzien. Daarom wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid van het parkeerbijdrage-fonds. Betrokkene stort 5 x € 15.000,-- in het parkeerbijdrage-fonds. De gemeente heeft een parkeergarage waarin bij de bouw extra parkeerplaatsen zijn aangelegd t.b.v. het parkeerbijdrage-fonds. Met de bijdrage van de ontwikkelaar worden de exploitatiekosten van de garage verlaagd. Deze betaling moet worden gezien als een afkoopsom voor de verplichting om zelf parkeerplaatsen aan te leggen. Betrokkene koopt hiermee niet het recht op eigen parkeerplaatsen in het openbare gebied of in een parkeergarage. De 5 plaatsen worden dus niet specifiek gereserveerd voor de bewoners van het onderhavige bouwplan. Zij hebben van de ontwikkelaar een woning gekocht zonder eigen parkeerplaatsen. Zij zullen net als alle andere bewoners van het centrum gebruik moeten maken van de beschikbare openbare parkeerplaatsen en kunnen parkeervergunningen aanschaffen of een abonnement nemen.

Hierdoor is gecombineerd gebruik van de extra parkeerplaatsen mogelijk, wat per saldo leidt tot een lagere parkeerbehoefte.

Gebied waarvoor het Parkeerbijdrage-fonds wordt ingesteld

Aangezien het parkeerbijdrage-fonds wordt gekoppeld aan de realisatie van enkele parkeergarages in en rond het centrum (Breewaterstraat, Sluisdijkstraat en Julianaplein) zal het gebied waarvoor de vrijstellingsmogelijkheid met toepassing van het parkeerbijdrage-fonds geldt worden bepaald door het invloedsgebied van de te realiseren parkeergarages. Landelijk wordt een afstand van 750 meter acceptabel geacht. Op de in **bijlage 4** bijgevoegde tekening is aangegeven welk gebied binnen deze zone valt.

Wij menen dat dit gebied vrijwel alle activiteiten van het project Stadshart en projecten in de periferie omvat.

Bouw parkeergarages

In de concept-structuurschets voor Den Helder-centrum wordt rekening gehouden met de bouw van enkele parkeergarages. De garages zijn bedoeld om te voorzien in de parkeervraag van:

- de voorzieningen die bovenop de garages worden gebouwd;
- nieuwe voorzieningen die rondom de garages worden gebouwd op bestaande parkeerlocaties;
- bedrijven en bewoners die nu parkeren op straat, maar waarvan de parkeergelegenheid wordt opgeheven;
- de autonome groei.

Gelet op het instellen van het parkeerbijdrage-fonds zal bij het ontwerp en de bouw van de parkeergarages rekening moeten worden gehouden met een zekere overmaat aan parkeerplaatsen om toepassing van het parkeerbijdrage-fonds mogelijk te maken. Het zal daarom essentieel zijn om voorafgaande aan de bouw van een parkeergarage te (laten) onderzoeken voor wie de garage wordt gebouwd en in welke parkeervraag gaat worden voorzien.

Resumerend

- Het is noodzakelijk om gemeentelijke parkeernormen vast te stellen conform **bijlage 1**
- Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen moet uitgegaan worden van de in **bijlage 2** genoemde uitgangspunten;
- Indien in het in **bijlage 4** aangegeven gebied aantoonbaar niet kan worden voldaan aan de gestelde parkeernormen dan kan de gemeente de verplichting tot aanleg van de parkeerplaatsen overnemen, nadat de aanvrager de compenserende vergoeding, ad. € 15.000,-- netto per parkeerplaats, voor de aanleg van de parkeerplaatsen aan de gemeente heeft voldaan.
- Met de aanvrager wordt een overeenkomst (**bijlage 3**) afgesloten en de bijdrage wordt gestort in een Parkeerbijdrage-fonds.
- De gemeente verplicht zich binnen 10 jaar te voorzien in de parkeernorm.

Bijlage 1a

Parkeernormen 2005 - 2010						
Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek	
woning groot	>450 m3	woning	1,4	1,6	1,8	0,3
woning midden	> 350 m3 maar < 450 m3	woning	1,3	1,5	1,7	0,3
woning goedkoop	< 350 m3	woning	1,1	1,3	1,4	0,3
appartement groot	=> 130 m2	woning	1,3	1,4	1,5	0,3
appartement midden	> 75 m2 maar < 130 m2	woning	1,2	1,3	1,4	0,3
appartement klein	<= 75 m2	woning	1	1,1	1,2	0,3
serviceflat/aanleunwoning		woning	0,4	0,5	0,5	0,3
kamer verhuur		kamer	0,4	0,5	0,5	0,2
binnensteden/hoofdwinkelgebied		100 m2 bvo	3			85%
stadsdeelcentra		100 m2 bvo		3,3	3,5	85%
wijk-, buurt- en dorpscentra		100 m2 bvo	3,25	3,25	3,25	85%
grootschalige detailhandel		100 m2 bvo		5,5	6,5	85%
(week)markt		100 m2 bvo	3,25	3,25	3,25	85%
(commerciële) dienstverlening (kantoren met balie)		100 m2 bvo	1,75	2,25	2,75	20%
kantoren (zonder balie)		100 m2 bvo	1,15	1,35	1,55	5%
arbeidsext./bezoekersext. bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)		100 m2 bvo	0,45	0,55	0,75	5%
arbeidsint./bezoekersext. bedrijven (industrie, garagebedr., laboratorium, werkplaats, transportbedr.)		100 m2 bvo	1,25	1,75	2,25	5%
arbeidsext./bezoekersint. Bedrijven (showroom)		100 m2 bvo	0,7	0,9	1,3	35%
bedrijfsverzamelgebouw		100 m2 bvo	1,25	1,25	1,25	10%
café/bar/discotheek/cafetaria		100 m2 bvo	5	5	6	90%
restaurant		100 m2 bvo	9	9	13	80%
museum/bibliotheek		100 m2 bvo	0,4	0,6	0,95	95%
bioscoop/theater/schouwburg		zitplaats	0,15	0,15	0,25	
sporthal (binnen)		100 m2 bvo	1,75	1,95	2,25	95%

Bijlage 1b

Parkeernormen 2005 - 2010					
Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek
sportveld (buiten)	ha. netto terrein	20	20	20	95%
dansstudio/sportschool	100 m2 bvo	2,5	2,5	3,5	95%
squashbanen	baan	1,25	1,25	1,25	90%
tennisbanen	baan	2,5	2,5	2,5	90%
golfbaan	hole			7	95%
bowlingbaan/biljartzaal	baan/tafel	2	2	2	95%
stadion	zitplaats	0,2	0,6	1,2	99%
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	3,5	5	6	99%
zwembad	100 m2 opp.bassin	8	9	10	90%
themapark/pretpark	ha. netto terrein	8	9	10	99%
overdekte speeltuin/hal	100 m2 bvo	7	9	10	90%
manege	box			0,4	90%
cultureel centrum/wijkbebouw	100 m2 bvo	2	2	2	90%
ziekenhuis	bed	1,6	1,6	1,6	
verpleeg/verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,6	0,6	60%
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	behandelkamer	1,75	1,75	1,75	65%
WO/HBO-dag	collegezaal	20	20	20	
MBO (ROC)/WO/HBO-dag	leslokaal	6	6	6	
voorber. beroepsonderwijs (VWO,HAVO,Vbo)-dag	leslokaal	0,75	0,75	0,75	
avondonderwijs	student	0,75	0,75	0,75	
basisonderwijs	leslokaal	0,75	0,75	0,75	
chreche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	arbeidsplaats	0,7	0,7	0,07	
hotel	kamer	0,8	1	1,2	
volkstuin	perceel			0,3	
religiegebouw	zitplaats	0,1	0,2	0,2	
begraafplaats/crematorium	gelijktijdige begravenis/ crematie	20	23	25	

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 XX 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

Aanwezigheidspercentages

	Werkdag			Koop- avond	Zaterdag		Zondag- middag
	overdag	middag	avond		middag	avond	
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 3

Conceptovereenkomst parkeerbijdrageregeling

Deze overeenkomst is gericht op het scheppen van voorwaarden, waaronder de gemeente Den Helder kan voorzien in parkeer- of stallingruimte zulks in verband met het voornemen van(naam)..... tot het(bouwen/uitbreiden).....

De ondergetekenden:

I.(naam).....
ten deze vertegenwoordigd doorhierna te noemen comparant sub I;

en

II. de Gemeente Den Helder, ten deze op grond van artikel 171 Gemeentewet vertegenwoordigd door haar burgemeester, mr. J.M. Staatsen, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d., nummer, hierna te noemen de gemeente,

overwegende,

1. dat comparant sub I een bouwvergunning heeft aangevraagd voor het(bouwen/uitbreiden).....
2. dat krachtens het bepaalde in artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening in de behoefte aan parkeergelegenheid moet worden voorzien in, op of onder het gebouw, dat wel op of onder het daarbij behorende onbebouwd blijvende terrein, tenzij op grond van lid 4 van dit artikel het college van burgemeester en wethouders van deze eis vrijstelling verleent op grond van bijzondere omstandigheden dan wel op grond van de overweging, dat op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte dan wel laad- en losruimte wordt voorzien;
3. dat toepassing op het bouwplan van de in de gemeente gehanteerde normen leidt tot de eis van een te scheppen parkeergelegenheid ter grootte van plaatsen, aan welke eis het bouwplan niet voldoet nu daarin geen of onvoldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen;
4. dat comparant sub I, gelet op de geringe technische mogelijkheden om aan de in de voorgaande overweging genoemde eis te voldoen alsmede met het oog op de daaraan verbonden kosten, verzoekt vrijstelling van deze eis te verlenen;
5. dat de gemeente dit verzoek welwillend in overweging wil nemen, mits de omstandigheden worden geschapen, waaronder die vrijstelling zonder afbreuk aan de door de gemeente te behartigen belangen kan worden verleend;
6. dat immers het verlenen van vrijstelling zonder voorschriften, waarvan de gevolgen zullen zijn dat comparant sub I geen of ontoereikende voorzieningen zal treffen in, op of onder het eigen gebouw dan wel op of onder het daarbij onbebouwd blijvende terrein en dat comparant sub I niet bijdraagt in voorzieningen van andere aard, niet in aanmerking komt, omdat een toename van de behoefte aan parkeergelegenheid niet aanvaardbaar is voor de gemeente, tenzij de mogelijkheid wordt geopend de parkeerproblemen te ondervangen die het redelijkerwijs te verwachten gevolg zijn van het (ver)bouwen volgens een bouwplan dat niet voldoet aan de eis die gesteld is in artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordening;

verklaren te zijn overeengekomen als volgt:

artikel 1

Comparant sub I verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de door (bouw/uitbreiding van.....) te verwachten parkeerbehoefte te voorzien door betaling van een geldsom ter grootte van € 15.000,-, zegge vijftienduizend Euro, exclusief BTW, per parkeerplaats.

Artikel 2

De gemeente aanvaardt de in artikel 1 genoemde geldsom en verplicht zich om binnen een periode van 10 jaar na dagtekening van deze overeenkomst binnen een straal van maximaal 750 meter vanaf de hoeken van het genoemde perceel,parkeerplaatsen te scheppen dan wel te laten aanleggen, zijnde het verschil tussen in de derde overweging vermelde parkeereis en het aantal parkeerplaatsen volgens het bouwplan.

Artikel 3

Door de betaling van de in artikel 1 genoemde geldsom door comparant sub I en aanvaarding van deze geldsom door de gemeente, met het oogmerk deze geldsom te besteden op de wijze als in artikel 2 omschreven, zijn de omstandigheden geschapen waaronder het college van burgemeester en wethouders vrijstelling als bedoeld in artikel 2.5.30, vierde lid onder b van de gemeentelijke bouwverordening kan verlenen met betrekking tot het aan partijen bekend bouwplan voor

Artikel 4

1. Comparant sub I doet nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op een exclusief gebruik van de uit hoofde van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaats(en).
2. De onder sub I genoemde bepaling moet bij elke vervreemding in de eigendom of vestiging van zakelijke genotsrechten daarop, aan elke opvolger in de eigendom of het zakelijke genotsrecht worden opgelegd en door hem ten behoeve van de gemeente worden aangenomen.

Artikel 5

Comparant sub I verplicht zich om de geldsom, groot € binnen een termijn van 14 dagen na dagtekening van deze overeenkomst te voldoen, door overmaking op bankrekening nummer ten name van de gemeente Den Helder, onder vermelding van "bijdrage parkeerplaatsen bouwvergunning"

Artikel 6

Indien de in artikel 5 genoemde geldsom niet binnen de in dat artikel genoemde termijn door de gemeente is ontvangen wordt de op grond van artikel 3 genoemde vrijstelling niet geacht te zijn verleend.

Artikel 6

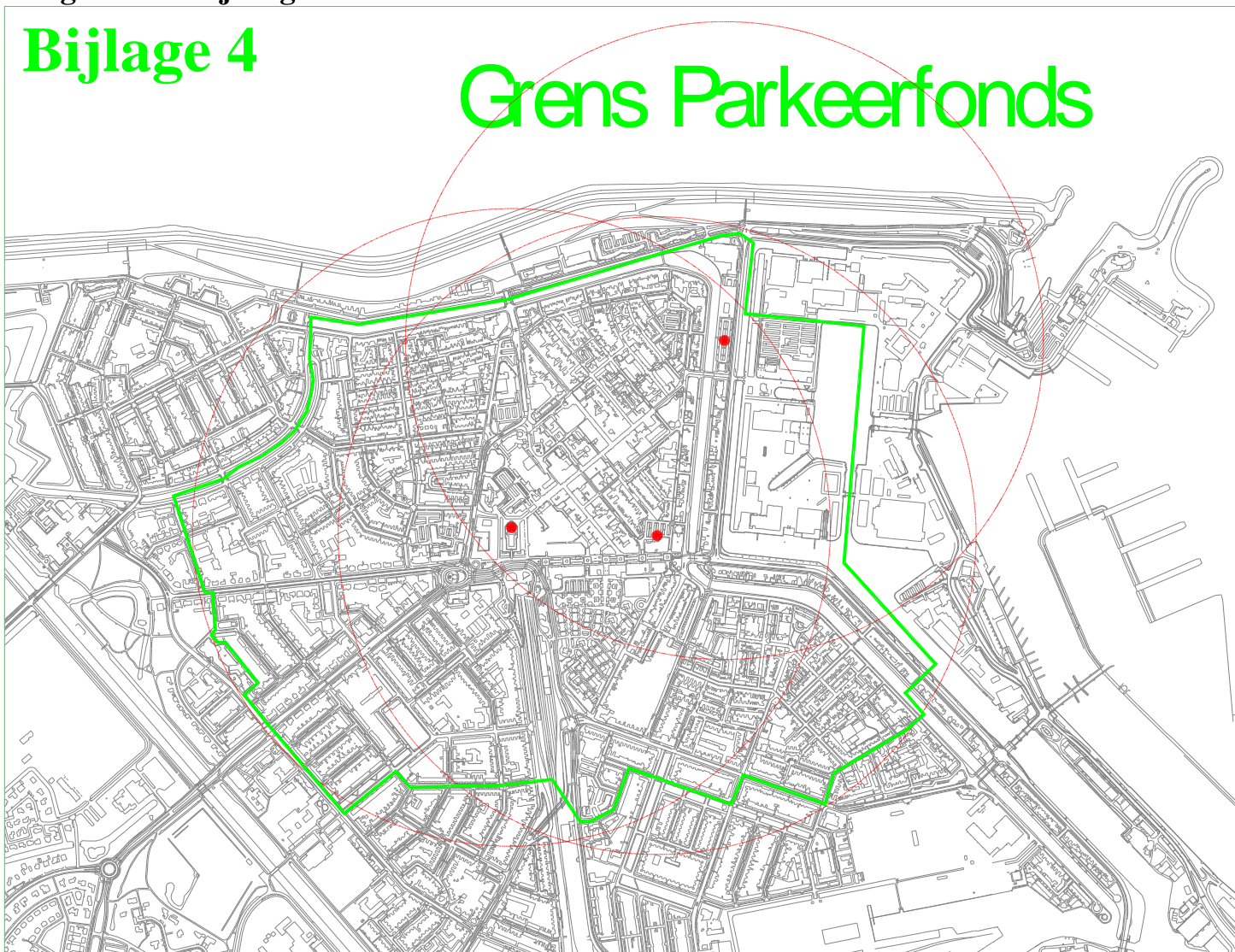
Partijen doen over en weer afstand van hun rechten om ontbinding van deze overeenkomst te vorderen.

Aldus opgemaakt te Den Helder, op

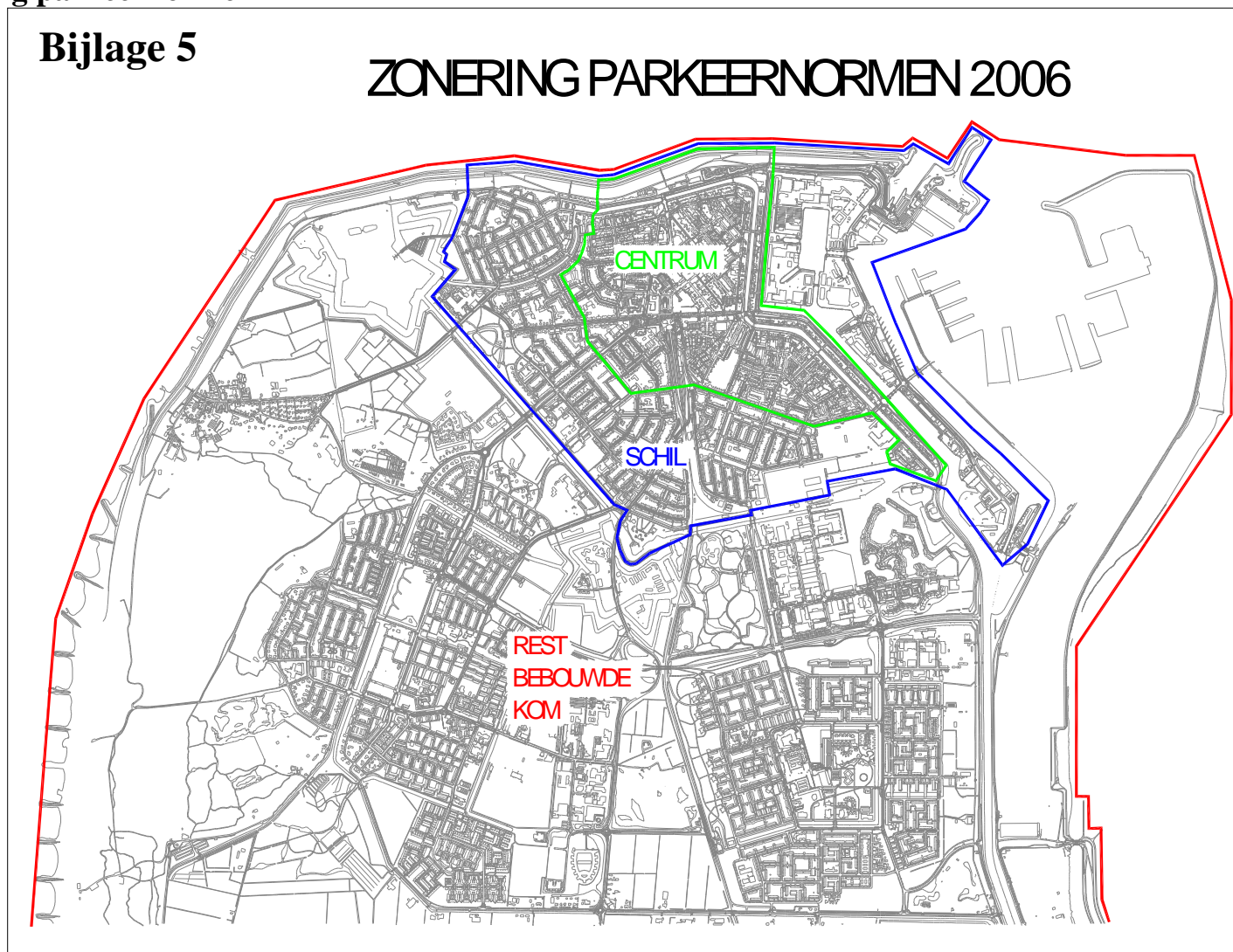
Comparant sub I,

de Gemeente Den Helder

Bijlage 4
Kaart begrenzing Parkeerbijdrage-fonds



Bijlage 5
Kaart zonering 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" behorende parkeernormen, welke zijn afgeleid van de CROW-publicatie 182 "Parkeercijfers – 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.

Artikel 4. Parkeerbijdrage-regeling

1. Wanneer het College van B&W ontheffing verleent van de parkeereis, dient de indiener van het bouwplan een parkeerbijdrage te storten.
2. Het bedrag wordt gestort in het parkeerbijdrage-fonds en door de gemeente gebruikt voor de aanleg van parkeerplaatsen.. Het doel van de parkeerbijdrageregeling is om het totale parkeerareaal in de stad in evenwicht te houden en de bereikbaarheid van de stad te waarborgen.
3. Het College van B&W kan bij ontheffing van de parkeereis hele of gedeeltelijke vrijstelling van storting van de parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer naar het oordeel van het college van B&W het belang van de realisatie van het bouwplan voor de stad zwaarder weegt dan het voldoen aan de eis van de parkeerbijdrage-regeling.

Artikel 5. Toepassingsgebied

De parkeerbijdrageregeling is van toepassing op het gebied in het centrum van de gemeente Den Helder dat is aangegeven op de bij de nota "Bouwen en parkeren" behorende tekening (bijlage 4).

Artikel 6. Hoogte parkeerbijdrage

1. De compenserende parkeerbijdrage voor het centrumgebied bedraagt € 15.000,-- per parkeerplaats.
2. Over dit bedrag wordt geen B.T.W. in rekening gebracht. Het bedrag is voorts prijspeil 1 januari 2006. Het bedrag wordt jaarlijks verhoogd op basis van het gemeentelijke prijsindexcijfer.
3. Het betalen van de parkeerbijdrage stelt de indiener van een bouwplan niet vrij van het betalen van een jaarlijks abonnement, dan wel het betalen van een jaarlijkse vergunning/ontheffing of het betalen bij een parkeermeter of een parkeerautomaat.