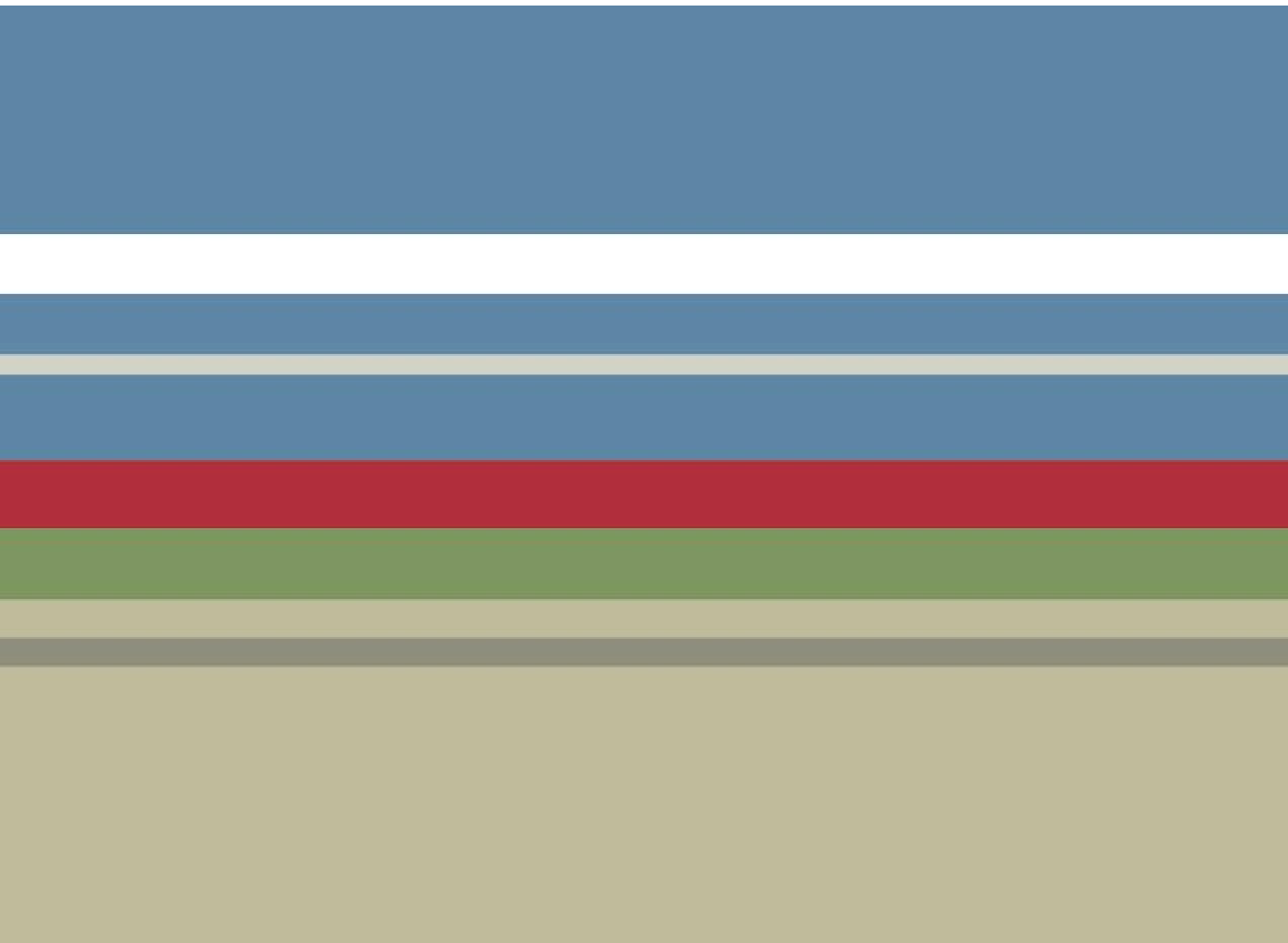


Nota Parkeernormen Texel 2015



Vraag en aanbod parkeerplaatsen in balans

Vastgesteld in de collegevergadering van 1 december 2015

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	5
2.	Juridisch kader	7
2.1	Maatschappelijke trends.....	7
2.2	Bestaande situaties.....	7
2.3	Wet ruimtelijke ordening.....	7
2.4	Voorziening parkeerplaatsen.....	7
2.5	Citeertitel.....	7
2.6	Overgangsbepaling.....	7
3.	Berekening van de parkeereis	9
3.1	Berekenen van de parkeereis	9
3.2	Bestaande parkeertekorten	9
3.4	Bestaande parkeerplaatsen die verloren gaan.....	9
3.5	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (parkeerbalans)	9
3.6	Gefaseerde uitvoering	9
3.7	Afronden parkeereis.....	9
3.8	Laden en lossen	10
4	Eisen aan parkeervoorzieningen voor auto	11
4.1	Bruikbaarheid	11
4.2	Afmetingen	11
4.3	Aanvullende eisen bij woningbouw.....	12
4.4	Parkeren op afstand.....	12
5.	Ontheffing van de parkeereis en afkoopregeling.....	15
5.1	Uitzondering voor (kleinschalig) beroep of bedrijf aan huis.....	15
5.2	Afkoopregeling	15
5.3	Overige afwijkingen van het beleid	16
Bijlage 1	Parkeernormen gemeente Texel	17
Bijlage 2	Aanwezigheidspercentages.....	21
Bijlage 3	Onderbouwing tarief parkeerbijdrage.....	23

1. Inleiding

Het hebben van voldoende parkeerplaatsen levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en (economische) vitaliteit. Dit is niet alleen een verantwoordelijkheid van de gemeente. Wij verwachten van particulieren en bedrijven dat zij bij nieuwe ontwikkelingen zelf in voldoende mate op eigen terrein en binnen het bestemmingsvlak van de betreffende functie in parkeerplaatsen voorzien en daar ook in investeren. Het reserveren van voldoende ruimte blijkt soms een lastige opgave, waarbij de belangen van bewoners, bezoekers, bedrijven en winkeliers lijnrecht tegenover elkaar kunnen staan.

Voor die situaties waarin niet zelf in voldoende mate in parkeerplaatsen kan worden voorzien heeft de gemeenteraad verzocht een afkoopregeling gekoppeld aan een voorziening parkeerplaatsen in te stellen, zodat vraag en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in balans blijven. Uit deze voorziening kunnen in die zin aanvullende centrale parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

Iedere ruimtelijke functie (wonen, werken, winkelen) trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer en genereert daarmee ook een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of per oppervlakte. Het hanteren van parkeernormen en het vasthouden aan de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen is van belang om de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit te borgen.

In deze nota is opgenomen hoe de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt berekend. De parkeernormen zijn afgeleid vanuit landelijke kengetallen van CROW. Daar is een Texels accent aan toegevoegd. Dit om de parkeernormen niet een belemmering te laten zijn bij ruimtelijke ontwikkeling, maar juist om de bijdrage aan de leefbaarheid en economische vitaliteit voorop te stellen. Zo biedt de gemeente met deze nota ook een ontheffing voor een beroep of bedrijf aan huis, wordt een ontwikkelaar niet gevraagd om bestaande parkeerproblemen op te lossen en kan wie echt niet weet te voldoen aan de parkeereis een beroep doen op een afkoopregeling. Dit alles om ontwikkeling mogelijk te maken. Daarmee kan het parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd.

In deze nota wordt in hoofdstuk twee eerst het juridisch kader behandeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk drie aangegeven hoe de parkeereis wordt berekend. In het vierde hoofdstuk is omschreven welke eisen aan parkeerplaatsen voor worden gesteld. Tot slot is in hoofdstuk vijf een aantal bepalingen opgenomen omtrent ontheffing van de parkeereis, waaronder de afkoopregeling.

2. Juridisch kader

2.1 Maatschappelijke trends

De parkeernormen in deze nota hebben primair betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Om te beoordelen of bij ontwikkelingen voldoende parkeervoorzieningen gerealiseerd kunnen worden en de gevraagde vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag aan het bestemmingsplan, de bouwverordening en de parkeernormen zoals deze in deze notitie zijn opgenomen.

Uitgangspunt is dat de benodigde parkeervoorzieningen binnen het bestemmingsvlak van de functie waar het parkeren bij hoort gerealiseerd worden. Voor (uitzonderlijke) situaties waarin op geen enkele wijze parkeervoorzieningen binnen het bestemmingsvlak gerealiseerd kunnen worden kan de aanvrager een beroep doen op de afkoopregeling zoals opgenomen in deze notitie.

2.2 Bestaande situaties

De parkeernormen in deze nota hebben geen betrekking op bestaande situaties. In die gevallen geldt hetgeen in het verleden in een vergunning is vastgelegd. Deze nota voorziet dan ook niet in een oplossing voor bestaande parkeerproblemen.

2.3 Wet ruimtelijke ordening

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro), die vanaf 1 juli 2008 in werking is getreden, neemt het bestemmingsplan een centrale rol in. De parkeernormen moeten als gevolg van de reparatiewet BZK 2014 (Stb. 214,458) in het bestemmingsplan worden opgenomen. De parkeernormen in de bouwverordening blijven hun werking behouden tot 1 juli 2018 voor bestemmingsplannen die voor 29 november 2014 zijn vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen, waaronder parkeernormen, verdwijnen daarmee (geleidelijk) uit de bouwverordening.

In de bestemmingsplannen wordt opgenomen dat moet worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen. De gemeente heeft ervoor gekozen om “voldoende” als norm te stellen in de bestemmingsplannen, en via onderhavige nota een beleidsregel te maken waarin de cijfermatige invulling wordt gegeven aan het begrip “voldoende”. Op deze manier zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor de gehele gemeente en kunnen de parkeernormen eenvoudiger geactualiseerd worden.

2.4 Voorziening parkeerplaatsen

Het vragen van een financiële parkeerbijdrage voor wie zelf niet in staat is om volledig in het aantal parkeerplaatsen te voorzien, vindt zijn juridische grondslag in de bestemmingsplan. Hierin is voor de gemeente de verplichting opgenomen om kosten die zij maakt in het openbaar gebied te verhalen. Op basis van dit principe wordt door de gemeente een voorziening parkeerplaatsen in het leven geroepen. In paragraaf 5.2 is de afkoopregeling uitgewerkt.

2.5 Citeertitel

Deze nota wordt aangehaald als “Nota parkeernormen 2015”.

2.6 Overgangsbepaling

Deze ‘Nota parkeernormen 2015’ vervangt de notitie ‘Parkeernormen Texel 2013’

3. Berekening van de parkeereis

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven hoe aan de hand van de parkeernormen de parkeereis per functie wordt berekend.

3.1 Berekenen van de parkeereis

Op basis van de parkeernormen (vastgelegd in bijlage 1 van deze nota) wordt berekend hoeveel autoparkeerplaatsen benodigd zijn voor een bepaalde ontwikkeling; de parkeereis. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de (nieuwe) functie(s) te vermenigvuldigen met de reguliere parkeernormen uit de bijlage behorende bij deze (nieuwe) functie. Indien hier een verzwaring van de parkeerdruk uit volgt, wordt een parkeereis opgelegd. Aan deze parkeereis moet minimaal worden voldaan. Het is altijd toegestaan om meer parkeerplaatsen te realiseren dan het aantal dat wordt vastgelegd in de parkeereis.

Bij het berekenen van de omvang van een functie wordt, tenzij anders vermeld, altijd uitgegaan van het bruto vloeroppervlak (bvo). De benodigde ruimte voor inpandig parkeren en/of laden en lossen wordt niet meegerekend in het bvo waarover de parkeereis wordt berekend.

3.2 Bestaande parkeertekorten

Bij ontwikkelingen hoeven bestaande parkeertekorten niet opgelost te worden.

3.4 Bestaande parkeerplaatsen die verloren gaan

Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuw inrit, moeten worden gecompenseerd. Deze worden opgeteld bij de parkeereis voor de ontwikkeling.

3.5 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (parkeerbalans)

Als in een ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan het zijn dat niet elke functie op hetzelfde moment van de dag of in de week bezoekers trekt. Met een parkeerbalans kan de parkeerbehoefte op verschillende momenten van de week worden bepaald, zodat duidelijk is wat het drukste moment is en wat op dat moment het benodigde aantal parkeerplaatsen moet zijn. Bij het bepalen van de parkeereis mag een parkeerbalans worden opgesteld conform de voorgeschreven methode van CROW¹. De aanwezigheidspercentages die voor de verschillende momenten van de week gebruikt moeten worden zijn opgenomen in bijlage 2. De parkeerbalans kan alleen worden toegepast wanneer verschillende functies binnen de ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid. De parkeerbalans is niet te combineren met naburige percelen (zie 4.4.2) of met reeds aanwezige openbare parkeerplaatsen (zie 4.4.3). Wel kan gebruik worden gemaakt van een parkeerbalans met betrekking tot openbare parkeerplaatsen die nieuw worden gerealiseerd.

3.6 Gefaseerde uitvoering

Een ontwikkeling kan gefaseerd worden uitgevoerd. Per fase moet minimaal het bij deze fase behorende aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Als gebruik wordt gemaakt van een parkeerbalans (zie 3.5), dan moet deze al bij de eerste fase/vergunning in zijn geheel worden goedgekeurd. Er mag na in gebruik name van een fase nooit een (tijdelijk) parkeertekort ontstaan.

3.7 Afronden parkeereis

Omdat geen delen van parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd geldt dat de berekende parkeereis altijd op een heel getal naar boven wordt afgerond. Vanaf 0,5 en hoger naar boven en kleiner dan 0,5 naar beneden². De parkeereis wordt afgerond nadat de eventuele (door het plan) verloren gegane parkeerplaatsen (zie 3.4) en dubbelgebruik (zie 3.5) zijn verrekend.

¹ Op basis van CROW publicatie 311.

² Voorbeeld: een parkeereis van 4,2 wordt afgerond naar 4.

3.8 Laden en lossen

Voor het laden en lossen van goederen geldt dat, als de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte, hierin in voldoende mate moet worden voorzien. In deze nota zijn hiervoor geen aanvullende normen opgenomen. Wel geldt ook hierbij dat bestaande tekorten niet opgelost hoeven te worden bij nieuwe ontwikkelingen.

4 Eisen aan parkeervoorzieningen voor auto

In dit hoofdstuk zijn de eisen die worden gesteld aan parkeervoorzieningen voor de auto opgenomen. De opgenomen parkeerplaatsen op de situatietekening bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning worden getoetst aan de eisen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen. Hierbij geldt dat deze eisen alleen van toepassing zijn op de nieuw te realiseren parkeervoorzieningen. Bestaande parkeervoorzieningen kunnen in stand blijven en worden geacht te voldoen aan deze uitgangspunten.

4.1 Bruikbaarheid

De parkeerplaatsen op een situatietekening worden beoordeeld op bruikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij wordt in ieder geval aan de volgende uitgangspunten getoetst:

Bruikbaarheid:

- Parkeerplaatsen voldoen aan de afmetingen die in paragraaf 4.2 zijn bepaald;
- Parkeerplaatsen zijn individueel te gebruiken. Twee parkeerplaatsen kunnen bijvoorbeeld wel achter elkaar op een oprit worden gesitueerd. Alleen slechts één parkeerplaats wordt in dat geval als volledig bruikbaar beoordeeld (zie 4.3);
- Voor het maken of wijzigen van een inrit moet een melding worden gedaan conform art. 2.12 van de APV. Het realiseren van een nieuwe inrit of het verplaatsen van een bestaande inrit wordt getoetst aan het vigerend beleid (waaronder bestemmingsplan). Als geen toestemming voor het aanleggen van een inrit kan worden verkregen, zijn de parkeerplaatsen op eigen terrein niet bruikbaar.

Veiligheid:

- Bij een parkeerplaats aan de openbare weg mag geen fietspad of trottoir worden gekruist.
- Parkeerplaatsen haaks of schuin (gestoken) op de weg, kunnen alleen worden toegepast op eigen terrein, of in geval er sprake is van een weg met een maximum toegestane snelheid van 30 km/h, die geen deel uitmaakt van een fiets- of busroute en wanneer er geen sprake is van bezoekersintensieve functies waarbij veel parkeerwisselingen moeten worden verwacht; zoals detailhandel, centrumfuncties en horeca.

Een parkeer- of stallingsgarage wordt altijd getoetst aan NEN 2443 en moet minimaal voldoen aan de *aanbevolen* normen die daarin zijn opgenomen.

4.2 Afmetingen

De ruimte voor het parkeren van auto's moet in ieder geval afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's conform het gestelde in de NEN 2443.

Een parkeervak parallel aan de weg (langs parkeren) heeft een breedte van 2,0 m en een lengte van 6,0 m. Gestoken (schuin) parkeren onder een hoek van 30, 45 of 60 graden is mogelijk, behalve als er sprake is van een doodlopende weg zonder keermogelijkheid. Daarbij wordt uitgegaan van de afmetingen in paragraaf 11.2.8 van de ASVV 2012 (CROW). Bij haaks parkeren (onder een hoek van 90 graden) moet een parkeervak op eigen terrein, binnen het bestemmingsvlak van de betreffende functie voldoen aan de volgende afmetingen:

Lengte	Breedte
5,00 m	2,50 m
5,00 m	3,50 m (invalideplaats)

Naast de genoemde afmetingen wordt bij haaks parkeren naast elk hoekvak een vrije uitstapstrook van ten minste 0,40 m aangebracht. Als er sprake is van een doodlopende parkeerweg, loopt deze na het laatste parkeervak nog ten minste 1,50 m door, ten behoeve van het in- en uitdraaien van het laatste vak.

Een gehandicaptenparkeerplaats heeft een breedte van 3,50 m of 3,00 m bij een vrije uitstapstrook naast het parkeervak. Op elke 50 parkeerplaatsen wordt ten minste 1 parkeervak ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. Bij publieke voorzieningen wordt geadviseerd om op elke 20 parkeerplaatsen een gehandicaptenparkeerplaats in te richten.

4.3 Aanvullende eisen bij woningbouw

Bij woningbouw moet (een deel van) de autoparkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Bij een ontwikkeling van 3 of meer woningen moet per 3 woningen ten minste 1 autoparkeerplaats voor bezoekers in de openbare ruimte aanwezig zijn. Dat wil zeggen bij 3 woningen ten minste 1 autoparkeerplaats en bij 4, 5 of 6 woningen ten minste 2 autoparkeerplaatsen enz.

Autoparkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden niet allemaal als volledige parkeerplaats meegerekend. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden namelijk niet altijd voor parkeren gebruikt, en garages worden vaak als bergruimte gebruikt. Bovendien is er op eigen terrein geen mogelijkheid voor dubbelgebruik voor bezoek van burens.

Berekeningsaantal van achter elkaar gelegen (ingesloten) parkeerplaatsen op eigen terrein:

Eerste parkeerplaats telt voor 1,0 en de tweede en volgende parkeerplaats telt voor 0,5 per parkeerplaats. De garage telt ook voor 0,5 parkeerplaats.

Parkeren in de voortuin

Het is niet toegestaan om met de auto over het trottoir te rijden en de auto vervolgens te parkeren in de voortuin van de woning. Reden waarom het niet is toegestaan is dat het rijden over het trottoir zorgt voor onveilige situaties. Daarnaast is het niet toegestaan een extra uitrit op de openbare weg te maken. De enige situatie waarin rijden over het trottoir en het creëren van een extra uitrit op de openbare weg wel is toegestaan is als er een vergunning voor een inrit is en deze duidelijk is aangelegd, bijvoorbeeld door het verlagen van de stoeprand. Bij de gemeente kan een uitritvergunning aangevraagd worden.

4.4 Parkeren op afstand

In deze paragraaf zijn bepalingen met betrekking tot parkeren op afstand opgenomen.

4.4.1 Loopafstand

Parkeerplaatsen voor auto's kunnen binnen een loopafstand van 100 meter van de (hoofd)ingang van het pand worden gerealiseerd, voor zo ver het een woonfunctie of een maatschappelijke functie betreft. Voor de functies kantoor en/of bedrijf, horeca, detailhandel en centrumfuncties geldt een maximale loopafstand van 200 meter tot de hoofdingang. Voor zo ver een ontwikkeling zich bevindt binnen een parkeerschijfzone (winkelcentra), mag de parkeeroplossing binnen de bestaande aaneengesloten grenzen van deze zone worden gevonden.

4.4.2 Ligging op een naburig perceel

Als gebruik wordt gemaakt van een ander (privaat) perceel binnen de loopafstand, dan moet middels een privaatrechtelijke overeenkomst worden aangetoond dat de te realiseren parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en beschikbaar blijven.

In deze overeenkomst wordt opgenomen dat de parkeerplaatsen gedurende de openingstijden (ook wanneer deze in de toekomst worden gewijzigd) toegankelijk zijn voor een ieder (waaronder eigenaren, bewoners, bezoekers, personeel en leveranciers) die zijn bestemming heeft bij de bedoelde ontwikkeling. Bij de toegang van het pand moet in een dergelijk geval herkenbaar worden aangegeven waar zich de parkeervoorziening ten behoeve van bezoekers en leveranciers bevindt.

Als het gaat om bestaande parkeerplaatsen wordt aangetoond dat er op de betreffende locatie sprake is van een parkeerschot op basis van de actuele parkeernormen zoals opgenomen in deze nota en dat de parkeerplaatsen niet voor een andere bestemming worden aangewend. Als om welke reden dan ook, de overeenkomst eindigt, wordt in strijd gehandeld met de vergunning die op basis van een dergelijke privaatrechtelijke overeenkomst tot stand is gekomen.

4.4.3 Ligging in het openbaar gebied

Het uitgangspunt van het beleid is dat elke ontwikkeling in de eigen parkeerbehoefte voorziet. Het parkeerbeleid biedt daarom geen mogelijkheid om de parkeerdruk af te wentelen op bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied.

Het kan voorkomen dat in de omgeving van de ontwikkeling ruimte in het openbaar gebied aanwezig is om parkeerplaatsen te realiseren. In een dergelijk geval kunnen met de gemeente aanvullende afspraken worden gemaakt. Op basis van een overeenkomst kunnen parkeerplaatsen worden gerealiseerd die de gemeente in beheer en onderhoud neemt. Bij woningbouw bestaat de verplichting een deel van de parkeerplaatsen in het openbaar gebied te realiseren (zie paragraaf 4.3).

5. Ontheffing van de parkeereis en afkoopregeling

Hoofddoel bij een aanvraag voor een vergunning is dat de aanvrager er alles aan doet om te voldoen aan de parkeereis. In sommige gevallen is dit echter onmogelijk. Het college van B&W moet in dergelijke gevallen een afweging maken, tussen het (economische) belang van de ontwikkeling en de eventuele (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en daarmee een goede ruimtelijke ordening ex art. 3.1 Wro. In dit hoofdstuk zijn daarom de uitzonderingen en afwijkmogelijkheden beschreven.

5.1 Uitzondering voor (kleinschalig) beroep of bedrijf aan huis

Als onder de definities van het vigerende bestemmingsplan sprake is van een beroep of bedrijf aan huis, is er 1,0 parkeerplaats extra benodigd, naast die voor het woonhuis.

Hiervan kan worden afgeweken onder de volgende voorwaarden:

- Er is sprake van een kleinschalige ontwikkeling.
- Als er geen bezoekers ter plaatse worden ontvangen kan hier van worden afgeweken. Dit wordt naar aard, functie en omvang van het bedrijf beoordeeld.
- er is geen sprake van detailhandel, groepsonderwijs, -opvang of -therapie of daarmee naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen intensieve bezoekersfuncties;

5.2 Afkoopregeling

Een aanvrager die alles in het werk heeft gesteld om aan de parkeereis te voldoen (waaronder aanpassen van het bouwvolume en het zoeken naar parkeerruimte binnen de loopafstand), kan bij het college van B&W een gemotiveerd schriftelijk verzoek indienen tot (gedeeltelijke) ontheffing afwijken van de parkeereis door het storten van € 6.425 ³ per ontbrekende parkeerplaats in de voorziening parkeerplaatsen.

Het college van B&W kan bij verlening van de omgevingsvergunning besluiten om ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis, wanneer de realisatie van het initiatief naar de mening van het college van B&W belangrijker is dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Een aanvrager kan geen rechten ontleen aan het bestaan van deze voorziening.

Bij dit besluit weegt het college af of de gemeente binnen een periode van 10 jaar de benodigde parkeerplaatsen binnen een loopafstand van 400 meter van het bouwplan kan realiseren. Als het college van B&W ontheffing verleent van de parkeereis, neemt zij de verplichting van de aanvrager over om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid.

De bijdrage in de voorziening parkeerplaatsen kan door de gemeente ook gebruikt worden voor het in stand houden van reeds gerealiseerde (al dan niet voorgefinancierde) parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen die in het kader van deze afkoopregeling worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager geen rechten ontleen.

Na het ontvangen van een parkeerbijdrage wordt dit bedrag gestort in de voorziening parkeerplaatsen. Het is voor de gemeente niet mogelijk om dit geld anders te bestemmen dan voor de aanleg van parkeerplaatsen.

³ Een onderbouwing van dit bedrag is opgenomen in bijlage 3. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met 1,5 %.

5.3 Overige afwijkingen van het beleid

Burgemeester en Wethouders handelen overeenkomstig deze nota, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze nota te dienen doelen. Dit is de zogenaamde inherente afwijkingsbevoegdheid die in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) onder artikel 4:84 is opgenomen. Deze opname in de Awb heeft tot gevolg dat in deze nota geen specifieke hardheidsclausule is opgenomen.

Vastgesteld in de vergadering van 1 december 2015,

burgemeester en wethouders van Texel,
de secretaris, de burgemeester,

R.P. van Menen



R. Kruisinga



Bijlage 1 Parkeernormen gemeente Texel

Hieronder zijn de tabellen opgenomen, waarin wordt aangegeven welke parkeernorm (auto) voor welke functie van toepassing is. De parkeernormen gelden ook voor naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen functies die niet in de onderstaande tabellen zijn opgenomen.

Wonen

Type	Den Burg	Overig	Eenheid
Woning tot 75 m ² bvo	0,7	1,0	per woning/unit
Woning van 75 m ² bvo en groter	1,3	1,7	per woning

Incl. seniorenwoningen, aanleunwoningen en serviceflats. De genoemde oppervlaktes betreffen de privégedeelten. Voor eventueel aanwezige gemeenschappelijke ruimtes binnen bijvoorbeeld een VVE of zorginstelling gelden geen aanvullende parkeereisen voor zover deze ruimtes uitsluitend bestemd zijn voor (de verzorging van) bewoners of direct daaraan gekoppelde werkzaamheden en niet door derden worden gebruikt.

Let op! In paragraaf 4.3 zijn aanvullende eisen aan parkeren bij woningbouw opgenomen.

Bedrijf en/of kantoor

Type	Auto	Eenheid
Bedrijfs(verzamel)gebouw Alle bedrijven, niet zijnde kantoor of loods/opslag, waaronder ook transport- en garagebedrijven.	1,5 (minimum van 3)	100 m ² bvo
Beroeps- of bedrijfsactiviteit aan huis	1,0	per woning
Kantoor Een ruimte die blijkens zijn indeling en inrichting is bestemd om uitsluitend te worden gebruikt voor werkzaamheden van administratieve aard.	2,0 (minimum van 3)	100 m ² bvo
Loods/opslag Bedrijfsgebouw (of een deel daarvan) dat uitsluitend dient voor het opslaan van goederen.	0,9	100 m ² bvo

Detailhandel en centrumfuncties

Type	Auto	Eenheid
Commerciële dienstverlening Dienstverlening met overwegend een baliefunctie, zoals reis- en uitzendbureaus, bankfilialen en andere financiële dienstverleners, advocaten- en makelaarskantoren, kopieerservice, videotheken, kap- en schoonheidssalons, stomerijen en wasserettes, schoen- en kledingmakers.	2,9	100 m ² bvo
Detailhandel volumineus 1 Detailhandel die vanwege de omvang van de goederen een groot oppervlak nodig heeft voor de uitstalling, zoals de verkoop van auto's, boten, motoren, caravans, brommers, fietsen, landbouwwerktuigen en meubels.	1,2	100 m ² bvo + omheinde buitenruimte
Detailhandel volumineus 2 Detailhandel die vanwege de omvang van de goederen een groot oppervlak nodig heeft voor de uitstalling, zoals bouwmaterialen, artikelen ten behoeve van tuininrichting, keukens, sanitair, detailhandel in bulk dierenbenodigdheden en hobbyartikelen.	2,2	100 m ² bvo + omheinde Buitenruimte
Grootschalige detailhandel Een vestiging van detailhandel met een minimum winkelvloeroppervlak van 2.000 m ² in 1 branche, zoals een outlet, niet zijnde volumineuze detailhandel.	1,5	100 m ² bvo
Supermarkt (Den Burg) Zelfbedieningswinkel voor hoofdzakelijk levensmiddelen.	4,5	100 m ² bvo

Type	Auto	Eenheid
Supermarkt (Buitendorpen) Zelfbedieningswinkel voor hoofdzakelijk levensmiddelen.	3,0	100 m ² bvo
Detailhandel Alle overige detailhandel.	2,0	100 m ² bvo

Horeca

Type	Auto	Eenheid
Lichte horeca Zoals automatiek, broodjeszaak, croissanterie, koffiebar, lunchroom, ijssalon, snackbar, tearoom, traiteur en bezorg- of afhaalservice.	4,0	100 m ² bvo
Horeca - café/bar Zoals een café, bar, bierhuis, biljartcentrum, proeflokaal.	5,0	100 m ² bvo
Horeca - restaurant Zoals een bistro, brasserie, restaurant en eetcafé. Exclusief hotelfuncties (Indien sprake is van een gecombineerde functie met hotel geldt 50% van deze norm).	8,0	100 m ² bvo
Hotel t/m 15 kamers Waaronder ook motel, pension en jeugdherberg. Exclusief openbare horecafuncties categorie 1 t/m 4	1	Kamer
Hotel > 15 kamers Waaronder ook motel, pension en jeugdherberg. Exclusief openbare horecafuncties categorie 1 t/m 4.	0,8	Kamer
Logies met ontbijt	0,6	Kamer
Camping Exclusief openbare horecafuncties categorie 1 t/m 4.	1,2	(stand)plaats
(Hotel-)appartement (HA) of Recreatiewoning (RW) Tot 70 m ² bebouwd oppervlak Binnen de bebouwde kom van 70-100 m ² bebouwd oppervlak Buiten de bebouwde kom van 70-100 m ² bebouwd oppervlak Familiehuis van 100-200 m ² bebouwd oppervlak Familiehuis van 200-300 m ² bebouwd oppervlak Familiehuis van 300-400 m ² bebouwd oppervlak	1,5 1,7 2 3 4 5	Per HA of RW Per HA of RW Per HA of RW Per RW Per RW Per RW

Terrassen maken onderdeel uit van de aanpalende horeca. Veelal zullen het terras en de inpandige horeca als communicerende vaten op elkaar werken. Uit dat oogpunt wordt een terras niet meegerekend voor zo ver het aantal m² van dat terras kleiner is dan het bvo van het verblijfsgedeelte van de inpandige horecavoorziening. De normering voor het meerdere is gelijk aan die van de aanpalende horeca.

Maatschappelijk - zorg

Type	Auto	Eenheid
Praktijk Waaronder gezondheidscentrum, huisarts, tandarts, consultatiebureau, (fysio)therapeuten en dierenarts.	2,3	100 m ² bvo
Apotheek	5,0	Per apotheek
Verpleeghuis, hospice en begeleid wonen.	0,5	Wooneenheid

Huisvesting (zie "wonen").

Maatschappelijk - onderwijs

Type	Auto	Eenheid
Kinderdagverblijf Waaronder ook crèche, peuterspeelzaal, gastoudergezin en BSO.	1,5	100 m ² bvo
Basisschool	1	Leslokaal

Aantallen zijn exclusief een eventuele “kiss and ride” zone

In het geval een bepaalde categorie niet expliciet opgenomen is in deze nota wordt aansluiting gezocht bij de CROW kencijfers.

BVO (bruto vloeroppervlak)

Bruto vloeroppervlak betreft de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.

De BVO van een gebouw is de som van de bepaalde BVO van alle tot het gebouw behorende binnenruimten (alle vloerniveau's).

De oppervlakte van buitenruimten zoals loggia's, balkons, niet gesloten galerijen, dakterrassen en dergelijke worden niet tot de BVO van een gebouw gerekend.

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

Type	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koopavond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond
Wonen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%
Bedrijf en/of kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%
Horeca	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%
Praktijk en/of apotheek	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%
Ziekenhuis	75%	100%	60%	60%	25%	60%	60%
Onderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Sport en recreatie binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%
Sport en recreatie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%
Theater	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%

Het CROW heeft nog geen aangepaste kengetallen voor zondagopenstelling van detailhandel en centrumfuncties. Hierdoor kan voor de zondagmiddag geen parkeerbalans worden berekend. Op basis van de eerste ervaring mag er echter van worden uitgegaan dat in centrumgebieden de zaterdagmiddag maatgevend blijft.

Bijlage 3 Onderbouwing tarief parkeerbijdrage

De parkeerbijdrage wordt gelijk gesteld aan de gemiddelde reële stichtingskosten van een parkeervoorziening. Daarmee wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt van de voorziening parkeerplaatsen dat deze kostenneutraal functioneert. Voor het hele grondgebied van de gemeente wordt een gelijke parkeerbijdrage gehanteerd. Net als bij de parkeernormen is geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden.

De kosten bestaan uit:

- a. kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden
- b. stichtingskosten van de parkeervoorziening
- c. kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening
- d. kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van de voorziening parkeerplaatsen

A. Grondprijs

Het gemiddelde ruimtebeslag dat benodigd is voor het aanleggen van een parkeerplaats in de openbare ruimte komt neer op circa 25 m². Hierbij wordt rekening gehouden met het parkeervak zelf en de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden.

De grondprijs wordt berekend op basis van de marktconforme grondprijs voor de aanleg van parkeervoorzieningen die wordt gehanteerd (€ 81,- per m²/ prijspeil 2015).

De grondprijs bedraagt daarmee € 2.025 (25m² x € 81) per parkeerplaats.

B. Stichtingskosten

De bouwkosten van een parkeervoorziening lopen sterk uiteen. Factoren als zijnde grondslag, bodemopbouw en grondwaterstand zijn in grote mate bepalend voor de hoogte van de bouwkosten van een parkeervoorziening. Daar waar deze factoren gunstig zijn kost het aanleggen van een parkeerplaats op maaiveld inclusief de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden op Texel ongeveer € 2.000,-.

De stichtingskosten bedragen daarmee € 2.000 per parkeerplaats.

C. Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen die worden gerealiseerd worden binnen het regulier onderhoud meegenomen. Dit betekent dat er bij gebruik van het de voorziening parkeerplaatsen sprake zal zijn van areaaluitbreiding van het gemeentelijk verhard oppervlak. Via de reguliere begrotingscycli wordt dit meegenomen in een toename van de beheer- en onderhoudskosten. Deze kosten komen daarmee voor rekening van de gemeente. Voor beheer- en onderhoudskosten wordt € 900,- per parkeerplaats gerekend.

D. Apparaatskosten

Het gebruik maken van de voorziening parkeerplaatsen betekent feitelijk dat de gemeente een verplichting van een aanvrager overneemt. Dat brengt met zich mee dat de gemeente binnen de gestelde periode een plan moet voorbereiden en uitwerken om een parkeervoorziening te realiseren. Hierbij moeten mogelijk ook procedures worden doorlopen. Dat gaat ten koste van de ambtelijke capaciteit voor overige, reguliere werkzaamheden. Daarnaast is er sprake van ambtelijke inzet voor financieel beheer, verantwoording en instandhouding van de voorziening. Ingeschat wordt dat per parkeerplaats gemiddeld 20 uur benodigd is. De apparaatskosten bedragen daarmee € 1.500 per parkeerplaats.

De totale kosten van een parkeervoorziening komen daarmee op:

• Kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden	€	2.025
• Stichtingskosten van de parkeervoorziening	€	2.000
• Kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening	€	900
• Kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van de voorziening parkeerplaatsen	€	<u>1.500</u>
TOTAAL	€	6.425

Het betreft hier prijspeil 2015. Jaarlijks zal per 1 januari dit bedrag met 1,5 % worden verhoogd.