

Integraal Parkeerbeleidsplan

vastgesteld 26 oktober 2006

naam <i>Auteur</i>	Gemeente Pijnacker-Nootdorp
datum	14 december 2006
versie	Rapport Goudappel Coffeng d.d. 12 april 2006 inclusief wijzigingen vastgesteld in de gemeenteraad van 26 oktober 2006

Gemeente Pijnacker-Nootdorp

Integraal Parkeerbeleidsplan

Inclusief wijzigingen
vastgesteld in de gemeenteraad van 26 oktober 2006



Datum 14 december 2006
Kenmerk PAR013/Ptw
Eerste versie 20 december 2005

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Pijnacker-Nootdorp
Titel rapport	Integraal Parkeerbeleidsplan Inclusief wijzigingen vastgesteld in de gemeenteraad van 26 oktober 2006
Kenmerk	PAR013/Ptw
Datum publicatie	14 december 2006
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren ing. C.D.N. de Leeuw den Bouter en ir. R. de Ruijter
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren ing. P.M. Brogt en ing. S. Elseman
Projectomschrijving	Integraal Parkeerbeleidsplan voor de gemeente Pijnacker-Nootdorp
Trefwoorden	Pijnacker, Nootdorp, beleidsplan, parkeernormen, vergunningen, fiscaliseren

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Leeswijzer	10
2 Resultaten van de brainstorm	11
Resultaten brainstormavond	11
Nazending	11
3 Beleid op de diverse parkeerthema's	12
3.1 Algemene en specifieke op de gemeente toegesneden beleidsuitgangspunten	12
3.2 Parkeernormen, -richtlijnen en –aanbevelingen	13
3.2.1 Hoogte van de parkeernormen	14
3.2.2 Parkeernormen voor bestaand gebied en/of nieuwbouw	16
3.2.3 Parkeernormen en vrijstelling	16
3.2.4 Bijzondere situaties	17
3.3 Het principe van een Parkeerfonds	18
3.4 Parkeerregulering	19
3.4.1 Acceptabele parkeersituatie	19
3.4.2 Invoering parkeerregulering	20
3.5 Parkeerregulering in de winkelcentra, in de woonomgeving rond de winkelcentra, en in overige gebieden	24
3.5.1 Huidige situatie	24
3.5.2 Regulering in de winkelcentra	24
3.5.3 Regulering in de woonwijken rondom de winkelcentra	25
3.5.4 Parkeren bij evenementen	25
3.6 Parkeerregulering in de woonwijken	26
3.6.1 Toenemende parkeerdruk	27
3.6.2 Oorzaken	27
3.6.3 Oplossingen	28
3.6.3.1 Korte termijn maatregelen	29
3.6.3.2 Middellange termijn maatregelen	30
3.6.3.3 Lange termijn maatregelen	31
3.6.4 Aanpak van een parkeerprobleem in een woonwijk	32
3.6.5 Parkeren van caravans, aanhangers, e.d. in reguleringsgebieden	34
3.7 Betaald parkeren versus parkeerschijfzones en tariefbeleid, en mogelijkheden van fiscalisering	36
3.7.1 Betaald parkeren versus parkeerschijfzones en tariefbeleid	36
3.7.2 Mogelijkheden van fiscaliseren	37
3.8 Parkeerhandhaving	39
3.9 Organisatie van parkeerregulering en regie op het parkeerbeleid	40
3.9.1 Taakvelden parkeerbeleid	40

3.9.2	Uitbesteden van taakvelden	41
3.9.3	Mate van regie op het parkeerbeleid	43
3.9.4	Samenwerking	44
3.10	Park + Ride en Kiss & Ride	45
3.10.1	Park + Ride	45
3.10.2	Kiss & Ride	47
3.11	Vrachtwagenparkeren en parkeren van kleine bedrijfsvoertuigen in woonwijken	48
3.11.1	Vrachtwagenparkeren	48
3.11.2	Parkeren van kleine bedrijfsvoertuigen in woonwijken	50
3.12	Parkeerterreinen aan de rand van natuur- en recreatiegebieden	50
3.13	Gehandicaptenparkeren	51
3.14	Parkeren van bijzondere voertuigen	52
3.14.1	Algemene Plaatselijke Verordening	52
3.14.2	Autodate	53
3.14.3	Motoren	53
3.14.4	Bromfietsen	53
3.14.5	Brommobiel	53
3.14.6	Buitenlandse voertuigen	54
3.15	Vervolgacties	54

4 Samenvatting Beleidsadviezen **55**

Bijlagen **57**

1. Discussienota voor de brainstorm met de raadscommissie K&W
2. Reactie van de commissie op de stellingen tijdens de brainstorm
3. Parkeernormen
4. Voorbeeld enquête invoering parkeerregulering
5. Beleidsregels Parkeervergunningen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Pijnacker-Nootdorp beschikte tot nu toe niet over een integraal parkeerbeleid. Zowel voor Pijnacker en Delfgauw als voor Nootdorp zijn beleidsuitgangspunten opgesteld, maar de samenhang daartussen ontbrak. Het gaat in dit plan niet zo zeer over het ontwikkelen van nieuw beleid, maar meer over het op-een-rij-zetten, ordenen, completeren van de onderdelen en er een consistent, integraal geheel van maken.

De gemeente Pijnacker-Nootdorp staat voor een aantal belangrijke beslissingen op het gebied van parkeren. De gemeenteraad van Pijnacker-Nootdorp heeft op 30 juni 2005 een motie aanvaard waarin zij een aantal door het college van Burgemeester en Wethouders gevraagde beslissingen op het gebied van parkeren niet heeft genomen. Dit in afwachting van een nota over integraal parkeerbeleid.

De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft het adviesbureau Goudappel Coffeng de opdracht geven tot het opstellen van een integrale parkeernota. Voor het opstellen van het integrale plan is eerst een richtinggevende brainstorm over de belangrijkste parkeerthema's gehouden met de raadscommissie Kernen en Wijken. Verder zijn reeds diverse parkeer-notities door de gemeente beschikbaar gesteld.

Niet alles zal in deze nota tot in detail geregeld worden. Het integrale parkeerbeleid vormt de kapstok, de hoofdrichting. Onderdelen daarvan kunnen naar behoefte verder of voorshands nog wat minder ver uitgewerkt worden. Voor met name de parkeeroplossingen in Nootdorp wordt een zekere mate van uitwerking voorgesteld.

Deze nota gaat in op het door de gemeente te voeren parkeerbeleid; de algemeen gehanteerde verkeerskundige uitgangspunten op het gebied van parkeren – zoals het CROW¹ die in richtlijnen en aanbevelingen uitgeeft – worden niet vermeld.

¹ CROW: Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur

1.2 Leeswijzer

Dit Parkeerbeleidsplan is opgesteld na een brainstormbijeenkomst met de raadscommissie Kernen en Wijken in oktober 2005. De commissie heeft een kaderstellende taak en de resultaten van de bijeenkomst zijn dan ook richtinggevend. Die resultaten staan vermeld in hoofdstuk 2.

In hoofdstuk 3 komen alle parkeerbeleidsthema's aan de orde, waarvan de adviezen samengevat in hoofdstuk 4 zijn te vinden.

2 Resultaten van de brainstorm

Er is op 24 oktober 2005 's avonds een besloten bijeenkomst gehouden met de raadscommissie Kernen en Wijken in het raadhuis te Nootdorp. Naast diverse ambtenaren waren ook de wethouders Van Adrichem en Van der Kraan aanwezig.

Hieronder wordt aangegeven welke onderwerpen daar aan de orde zijn gekomen. Op de avond is de mogelijkheid geboden om ook tot een week na de avond reacties toe te sturen. Hiervan is door het CDA gebruik gemaakt, en de reactie is in Bijlage 2 opgenomen.

Resultaten brainstormavond

Goudappel Coffeng heeft de brainstorm voorbereid met een discussienotitie die vooraf aan de raadsleden is verstuurd (zie Bijlage 1). In deze notitie zijn op de diverse parkeertHEMA's korte inleidingen gegeven die mondeling zijn toegelicht op de avond zelf. Vervolgens zijn per thema stellingen gepresenteerd, waarop door de commissieleden en wethouders kon worden gereageerd. In bijlage 2 zijn de reacties die op de avond zijn geuit verwoord.

Bij deze rapportage worden de resultaten van de brainstorm als richtinggevend beschouwd. Er zijn geen prioriteiten gesteld voor bepaalde onderwerpen. Er is ook geen opdracht gegeven voor een extra parkeeronderzoek of enquêtes. De nota gaat daarom uit van eenzelfde beleidsniveau voor de diverse thema's.

Nazending

Het CDA heeft van de mogelijkheid gebruik gemaakt een reactie na te zenden. Deze is tevens in bijlage 2 opgenomen.

De meeste opmerkingen zijn voor deze rapportage bruikbaar en sluiten aan bij de resultaten van de brainstormavond. Een aantal komt echter ofwel in de latere uitwerking aan de orde, ofwel is politiek/ambtelijk van aard, en zijn daarom in deze rapportage niet meegenomen.

3 Beleid op de diverse parkeerthema's

In dit hoofdstuk komen de diverse parkeerthema's en beleidsvoorstellen per paragraaf aan de orde. Afhankelijk van het thema wordt uitgebreid op de materie ingegaan. De voorstellen worden aan het eind van iedere paragraaf samengevat.

3.1 Algemene en specifieke op de gemeente toegesneden beleidsuitgangspunten

Om te komen tot een integraal parkeerbeleid is samenhang met andere beleidsterreinen aan de orde. Dit betekent dat de visie ten aanzien van het parkeren mede wordt bepaald door de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit. De visie ten aanzien van parkeren rust op een drietal pijlers, te weten:

1. Parkeerbeleid staat niet op zich zelf maar maakt onderdeel uit van een groter geheel.
2. Optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeer capaciteit.
3. Parkeermaatregelen dienen kostendekkend te worden uitgevoerd.

Ad 1: Parkeerbeleid staat niet op zich zelf maar maakt onderdeel uit van een groter geheel

Het parkeerbeleid dient een bijdrage te leveren aan een sociaal, veilig, groen en duurzaam Pijnacker-Nootdorp. Voor bewoners is parkeerruimte nabij de woning onderdeel van de leefbaarheid. Om dit te realiseren wordt gekozen voor een beleid dat gericht is op het reguleren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. De mate waarin de parkeervraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit. Welk element van dit spanningsveld prevaleert, is afhankelijk van de specifieke locatie en situatie.

Aangezien parkeerbeleid geen op zichzelf staand beleid is, worden in deze visie ook de andere verkeers- en vervoersaspecten betrokken. Voor wat betreft de afwikkeling van het autoverkeer wordt de bereikbaarheid verbeterd. Om Pijnacker-Nootdorp ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden is het gemeentelijk beleid er voorts op gericht om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Daarbij kan er sprake zijn van een overstap van auto (en dus parkeren) naar openbaar vervoer. De gemeente Pijnacker-Nootdorp stimuleert het gebruik van de fiets voor de korte en middellange afstand, onder meer door het aanbieden van goede en veilige fietsinfrastructuur en fietsparkeervoorzieningen.

Ad 2: Optimale en eerlijke benutting van de beschikbare parkeer capaciteit

Ruimte is schaars, dit betekent dat de beschikbare (parkeer)ruimte zo efficiënt mogelijk benut moet worden. In dit verband dient te worden ingezet op het principe 'eerst benutten dan pas bouwen'. Vanuit dit principe zou bij nieuwbouw moeten gelden dat de nieuwe parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen gebruikt kunnen worden (bijvoorbeeld overdag kantoorfunctie 's avond en in het weekend woonfunctie). Dit betekent dat van geval

tot geval gekeken wordt naar de mogelijkheden om een zo goed mogelijke oplossing te bieden. Dit vergt vaak enig nader onderzoek, maar het levert ook maatwerk, wat bij bewoners tot draagvlak kan leiden. Voor het onderzoek kan gebruik worden gemaakt van CROW-publicatie 83 'Tellen en meten in het verkeer; leidraad voor het uitvoeren van eenvoudig verkeersonderzoek', of het onderzoek kan worden uitbesteed aan een adviesbureau.

Ad 3: Parkeermaatregelen dienen kostendekkend te worden uitgevoerd

Een van de doelstellingen van het parkeerbeleid is dat de uitvoering van dit beleid kostendekkend dient te zijn. Mochten er desondanks eventuele meeropbrengsten zijn, dan dienen deze primair ten goede te komen aan het parkeren en aan parkeren gerelateerde thema's zoals fietsvoorzieningen en openbaar vervoerprojecten. Er is dus geen enkel winstoogmerk. Het betaald-parkeren kan als oplossingsmogelijkheid bij parkeerproblemen betrokken worden.

De gemeente kiest ervoor om een zo groot mogelijke regie te houden op het parkeren. Hier kunnen kosten tegenover staan. Hierop wordt in paragraaf 3.8 nader ingegaan.

3.2 Parkeernormen, -richtlijnen en -aanbevelingen

Achtergrond

Het aantal parkeerplaatsen dat in een gebied wordt gerealiseerd, wordt bepaald aan de hand van parkeernormen. Een parkeernorm geeft het aantal parkeerplaatsen bij een functie. De gemeente Pijnacker-Nootdorp heeft aangegeven per definitie de parkeerkencijfers van het CROW als norm te gebruiken. De kencijfers van het CROW zijn nagenoeg de enige kencijfers die landelijk door verkeerskundigen worden gebruikt en die met enige regelmaat worden herzien door het doen van parkeeronderzoeken voor de diverse functies. De cijfers hebben daardoor een hoge betrouwbaarheid. De CROW-kencijfers zijn echter nooit ontwikkeld als norm: ze zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor de ontwerpers om een orde van grootte uit te drukken voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Dat het om een orde van grootte gaat blijkt onder andere uit het feit dat de meeste parkeerkencijfers een bandbreedte hebben, waarbij een minimum en maximum is aangegeven.

Ten aanzien van de parkeernormering zijn de volgende kaders aangegeven:

- Het goed kunnen parkeren bij de woonfunctie is van belang. Het streven daarbij is onder normale omstandigheden binnen circa 1 à 2 minuten van de voordeur.
- Parkeernormen worden in nieuwe situaties toegepast, evenals bij verbouw en functiewijzigingen, maar er moet maatwerk mogelijk zijn.
- De parkeercapaciteit moet voldoen aan de parkeernorm en parkeerplaatsen moeten op eigen terrein of binnen het plangebied worden aangelegd. Hierbij wordt rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Indien er op eigen terrein onvoldoende plaatsen mogelijk zijn, kan eventueel een storting in een

parkeerfonds (zie paragraaf 3.3) - als dat in het betreffende gebied van kracht is - plaatsvinden. Het fonds geldt voor alle parkeerfuncties (woningen, kantoren, winkels, etc.).

3.2.1 Hoogte van de parkeernormen

De nu nog geldende parkeernormen zijn vastgelegd in de 'Parkeernota nieuwe woningen', die door het cluster Verkeer in juni 2002 is opgesteld en door de raad in het najaar van 2002 is vastgesteld. Bij het toen nog uitblijven van nieuwe landelijke kencijfers van het CROW heeft het cluster deze cijfers zelf berekend.

In juni 2003 zijn de landelijke parkeerkengetallen voor nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen geactualiseerd en zijn deze verwerkt in de CROW-publicatie 182 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering'. Deze kencijfers zijn opgesteld met een horizon tot circa 2014, waarin o.a. het groeiend autobezit is verdisconteerd. Ondanks het feit dat de verschillen tussen de normeringen van de 'Parkeernota nieuwe woningen' en de nieuwe CROW-kengetallen niet groot zijn, wordt voor de eenduidigheid de voorkeur gegeven aan het gebruik van de parkeernormen zoals deze in de CROW-publicatie opgenomen zijn. De gegevens uit deze CROW-publicatie zijn zoals eerder gesteld is tot stand gekomen na uitgebreid landelijk onderzoek door het CROW en worden doorgaans beschouwd als landelijke richtlijn voor parkeerberekeningen.

Wat betreft de te stellen parkeernorm in de gemeente Pijnacker-Nootdorp, stellen wij voor in het vervolg uit te gaan van een vaste norm, hetgeen duidelijkheid biedt en onnodige discussie voorkomt. Voor die vaste norm wordt uitgegaan van het gemiddelde CROW-parkeerkencijfer (binnen de aangegeven bandbreedte) voor alle functies bij de criteria '*matig stedelijk*' en '*rest bebouwde kom*'.² De reden om van het gemiddelde kencijfer uit te gaan is dat de gemeente Pijnacker-Nootdorp een relatief hoog autobezit kent, maar er geen reden is om als gemeente midden in de Randstad met een zekere mate van verstedelijking en redelijk openbaar vervoer, maar ook met veel buitengebied, het hoogste of het laagste kencijfer als norm te hanteren. Wil men extra parkeerplaatsen realiseren, dan kan dat enkel door het aanbieden van een door de gemeente goed te keuren nadere onderbouwing, en wel hoogstens tot het door het CROW aangegeven maximum van de bandbreedte. Meer realiseren dan het maximum van de bandbreedte mag dus niet. Minder realiseren dan de vaste norm mag ook niet. Indien niet aan de parkeernorm kan worden voldaan op eigen terrein of binnen het plan, dan kan mogelijk via het Parkeerfonds (indien dat in het betreffende gebied van kracht is) de verplichting voor het tekort van het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden afgekocht. Zie hiervoor ook paragraaf 3.3.

² De verstedelijkingsgraad van de gemeente en de locatie binnen de gemeente bepalen welke kencijfers toegepast moeten worden: de gemeente Pijnacker-Nootdorp wordt door het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek) gecategoriseerd als '*matig stedelijk*' (omgevingsadressendichtheid per km² tussen 1000 en 1500, in Pijnacker-Nootdorp 1013 adressen in 2004). Tevens is er onderscheid in soort gebied (centrumgebied, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom). Het aanbod en kwaliteit van andere vervoerswijzen dan de auto is bepalend voor de keuze van het soort gebied en is derhalve gesteld op '*rest bebouwde kom*'.

De parkeernormen zijn in Bijlage 3 opgenomen.

Wij adviseren voor diverse parkeervoorzieningen op eigen terrein de volgende berekeningsaantallen te hanteren:

Parkeervoorziening	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage/carport	0,8	oprit minimaal 6,0 meter diep
Lange oprit zonder garage/carport	1,0	
Dubbele oprit zonder garage/carport	1,7	oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage/carport zonder oprit (bij woning)	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	0,5	
Garage/carport met enkele oprit	1,0	oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage/carport met lange oprit	1,3	
Gezamenlijk parkeerterrein of parkeergarage onder wooncomplex	1,0	
Garage/carport met dubbele oprit	1,8	oprit minimaal 4,5 meter breed

Tabel 3.1 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen

Bedacht moet worden dat het hanteren van deze berekeningsaantallen een zeker risico met zich meebrengt: als bewoners de eigen parkeerplaats (tuinparkeerplaats/carport/garage/oprit) niet als zodanig gebruiken, dan ontstaan parkeertekorten. De gemeente zal indien parkeerproblemen gemeld worden moeten onderzoeken op het kunnen gebruiken van de eigen parkeerplaats van bewoners, om daarmee een goede parkeerbalans te behouden of te herstellen. Om vooraf problemen te voorkomen bestaat de mogelijkheid om bij nieuwbouw een kadastrale koppeling te laten maken tussen aparte kadastrale nummers, één voor de parkeerplaats en één voor de woning; daarmee kan worden voorkomen dat de ruimte voor de parkeerplaats wordt betrokken bij aanpassingen aan de woning c.a. op het woningperceel.

Een gegeven is dat handhaving op behoud van de beschikbare parkeerplaatsen nodig zal zijn, omdat bekend is dat bewoners de parkeerplek niet als zodanig gebruiken. Wij adviseren de gemeente hierin stringenter op te treden door te onderzoeken of huidige situaties rechtmatig zijn (en zo nee, de bewoners aan te schrijven), te handhaven op nieuwe situaties, eventuele verzoeken af te wijzen en het opnemen van een apart kadastraal nummer voor de parkeerplaats in nieuwbougevallen.

Bij de uitgifte van parkeervergunningen wordt het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering gebracht op het aantal vergunningen dat uitgegeven kan worden. Op deze wijze wordt de beschikbare parkeercapaciteit zowel op eigen terrein maximaal benut en wordt de capaciteit op maaiveld uitsluitend gebruikt door voertuigen die niet op eigen terrein geparkeerd kunnen worden. Door de kadastrale koppeling kan door de gemeente snel worden gecontroleerd of het perceel beschikt over eigen parkeerplaatsen of niet.

Samengevat adviseren wij: de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 3 en de in tabel 3.1 opgenomen berekeningsaantallen vast te stellen, en strikter op te treden tegen het niet meer kunnen gebruiken van de particuliere parkeerplaats.

3.2.2 Parkeernormen voor bestaand gebied en/of nieuwbouw

Parkeernormen dienen te worden toegepast in nieuwe situaties. Met de bouw van nieuwe functies zal de vraag naar parkeerplaatsen toenemen. Op het moment dat hierin niet wordt voorzien zal de parkeerdruk op de openbare weg in het betreffende gebied toenemen. Onder nieuwbouw wordt in dit verband verstaan:

1. nieuwe bebouwing;
2. uitbreiding bestaande functies;
3. functieverandering (bijvoorbeeld winkel wordt verbouwd tot restaurant).

De vraag is of ook in bestaande gebieden nieuwe parkeernormen toegepast dienen te worden, anders dan wanneer er sprake is van nieuwbouw. Het toepassen van ruimere parkeernormen in bestaande situaties leidt vaak tot een spanningsveld in de openbare ruimte. Met andere woorden: voor welke functies wordt de openbare ruimte ingezet. Het toepassen van ruimere parkeernormen kan er toe leiden dat bijvoorbeeld groenvoorzieningen dienen te worden opgeofferd voor parkeerplaatsen. Voor het toepassen van ruimere parkeernormen in bestaande situaties is daarom een integrale afweging nodig over het gebruik van de ruimte. Dit kan er toe leiden dat in de praktijk het toepassen van ruimere parkeernormen niet altijd wenselijk en mogelijk is. Het college heeft de bevoegdheid in dat geval een aangepaste parkeernorm vast te stellen. Met het in specifieke gevallen vaststellen van aangepaste parkeernormen ontstaat naar de betrokken partijen duidelijkheid over en een juridische grondslag voor het aantal (aan te leggen of beschikbare) parkeerplaatsen. Het spreekt voor zich dat de aangepaste normering moet worden onderbouwd. Daarnaast bestaat wellicht de mogelijkheid om bij nieuwbouw in een bestaande situatie juist meer parkeerplaatsen aan te leggen dan voor die nieuwbouw noodzakelijk is, om daarmee eventuele parkeerdruk in de omgeving te verminderen.

3.2.3 Parkeernormen en vrijstelling

Om de toepassing van parkeernormen af te dwingen is een koppeling met de bouwverordening noodzakelijk. In het bestemmingsplan dient daarom verwezen te worden naar de bouwverordening, waarin een verwijzing is opgenomen naar de vigerende parkeernormen. Door het juridisch verankeren van de parkeernormering kunnen aan ruimtelijke ontwikkelingen heldere en duidelijk parkeereisen worden opgelegd. Deze eisen zijn:

1. De parkeercapaciteit dient te voldoen aan de parkeernorm.
2. De parkeercapaciteit dient op eigen terrein (terrein dat niet in eigendom is bij de gemeente) te worden aangelegd. Het eigen terrein dient minimaal voor de doelgroep toegankelijk te zijn.

De eisen worden hieronder kort toegelicht.

Ad 1: Parkeernormen

De parkeernorm is de door de gemeente Pijnacker-Nootdorp geëiste parkeernorm. Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan. Bij de praktische invulling mag – mits onderbouwd en door de gemeente goedgekeurd – tot het maximale kencijfer aan parkeercapaciteit (op eigen terrein) worden aangelegd. De onderbouwing dient in te gaan op specifieke omstandigheden die een hogere parkeernorm dan de voorgeschreven norm rechtvaardigen.

Ad 2: Parkeren op eigen terrein/binnen het plangebied

Uitgangspunt is dat de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein dient te worden gerealiseerd. Dit moet voorkomen dat parkeerproblemen worden afgewenteld op de openbare ruimte.

Wij adviseren te onderzoeken of in de bestemmingsplannen een verwijzing is opgenomen naar de bouwverordening, en of de bouwverordening een verwijzing heeft naar de vastgestelde parkeernormering. Indien één van deze verwijzingen niet bestaat, dient deze alsnog aangebracht te worden. Verder dient de verplichting tot aanleg van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein in de bouwverordening opgenomen te zijn.

3.2.4 Bijzondere situaties

De vraag kan gesteld worden hoe om te gaan met kleine functiewijzigingen in een bestaande situatie, bijvoorbeeld het starten van een kleine praktijkruimte in een woning. Ervan uitgaande dat het bestemmingsplan (of een voorgestelde wijziging) de mogelijkheid biedt voor de nieuwe functie, zijn de volgende stappen te onderscheiden:

1. Maak een inschatting van de te verwachten extra parkeerdruk. Op welke momenten treedt die op en om welk soort voertuigen gaat het?
2. Bestaat de mogelijkheid om op eigen terrein deze parkeerdruk op te vangen?
 - Zo ja, dan zijn er geen belemmeringen.
 - Zo nee of slechts gedeeltelijk, dan moet de inschatting worden gemaakt of door dubbelgebruik van bestaande parkeerplaatsen geen parkeeroverlast van de functiewijziging is te verwachten.
 - Als er geen overlast is te verwachten, dan zijn er geen belemmeringen, behalve dan dat de gemeente een beperking kan stellen in het aantal vrije openbare plaatsen (door het hanteren van het maximale kencijfer voorzien van een aannemelijke onderbouwing) voor die nieuwe functie. Dit laatste biedt de mogelijkheid om ook aan anderen die op een later tijdstip een functiewijziging aanvragen, kans te bieden op beschikbare openbare plaatsen. Het is belangrijk om bij de vergunning aan te geven welke parkeerafspraken er zijn gemaakt.

- Indien er wel parkeeroverlast is te verwachten, dan kan dat een reden zijn om de aanvraag af te wijzen.
- 3. Indien in het betreffende gebied het Parkeerfonds (zie 3.3) van kracht is, dan kunnen de bepalingen van dat fonds aan de orde zijn.
- 4. Voor een latere functiewijziging in dezelfde woning, worden de hierboven genoemde stappen opnieuw doorlopen.

Samengevat adviseren wij: de toepassing van de parkeernormen in de diverse situaties vast te stellen, en te onderzoeken of de juridische verankering van de parkeernormen en de verplichting deze op eigen terrein aan te leggen juist is aangebracht.

3.3 Het principe van een Parkeerfonds

In de praktijk is het niet altijd mogelijk het aantal vereiste parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm op eigen terrein te realiseren. Deze situatie kan ontstaan als gevolg van het ontbreken van voldoende fysieke ruimte in, onder of rond de bebouwing. In dit soort gevallen kan vrijstelling worden verleend voor het minder realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernormering voorschrijft. Voor dergelijke situaties zal telkensmale de afweging worden gemaakt of het voldoen aan de parkeernorm op eigen terrein zwaarder weegt dan het niet doorgaan van het bouwplan.

Aan het verlenen van vrijstelling zijn financiële consequenties verbonden. Voor elke parkeerplaats die niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd dient een bedrag te worden betaald. Dit bedrag wordt gestort in het parkeerfonds. Met dit fonds worden parkeerplaatsen elders in de omgeving aangelegd ter compensatie van het niet realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein. Door het toepassen van dit principe wordt de balans tussen de parkeervraag en het aanbod van parkeerplaatsen niet verstoord door de plannen. Het realiseren van parkeerplaatsen vanuit het parkeerfonds kan op diverse manieren, te weten:

- aanleggen parkeerplaatsen op maaiveld;
- realiseren van een gebouwde parkeervoorziening;
- bijdragen aan de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen;
- bijdragen aan de exploitatie van bestaande voorzieningen om bijvoorbeeld de openingstijden te verlengen.

Het is verder niet zo dat een storting in het parkeerfonds recht geeft op gereserveerde plaatsen voor de ondernemer: de parkeerplaatsen zijn bedoeld voor algemeen gebruik. Indien er bij een bouwplan stortingen in het parkeerfonds aan de orde zijn, wordt tussen de gemeente en de initiatiefnemer een overeenkomst gesloten. In deze zogenaamde parkeervereenkomst, die procedureel gekoppeld is aan de verlening van de bouwvergunning, wordt aangegeven waar, wanneer, hoe en hoeveel parkeerplaatsen er door de ge-

meente worden aangelegd en of ter beschikking worden gesteld (bestaande voorzieningen) en welke kosten hieraan verbonden zijn.

Wanneer er geen mogelijkheden voor de gemeente bestaan om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren (of dat die mogelijkheid ook niet binnen een acceptabele periode zal gaan ontstaan) en de realisatie van de plaatsen dus onmogelijk is, kan geen afkoop van de verplichting tot het aanleggen van de parkeerplaatsen via het Parkeerbonds plaatsvinden. Dan dient de aanvraag om van het fonds gebruik te kunnen maken, afgewezen te worden. In het verlengde hiervan zal vervolgens de integrale afweging moeten gemaakt of dit ook betekent dat het bouwplan geen doorgang kan vinden, omdat niet wordt voldaan aan de parkeereisen vanuit het parkeerbeleidsplan.

In de uitwerkingsplannen van de parkeernota zullen voorstellen worden gedaan in welke gebieden het Parkeerbonds van toepassing zal zijn.

Samengevat adviseren wij: het principe van het Parkeerbonds vast te stellen en een voorstel te doen op welke wijze het principe van het Parkeerbonds in een verordening opgenomen dient te worden. Te onderzoeken in welke gebieden het Parkeerbonds van toepassing verklaard zou moeten worden en dit uit te werken in een voorstel.

3.4 Parkeerregulering

In deze paragraaf worden enkele onderdelen van de doelstellingen en het beleidskader geoperationaliseerd. De onderwerpen die in dit hoofdstuk worden besproken, zijn:

- een acceptabele parkeersituatie;
- invoering van parkeerregulering;
- beleidsregels voor de uitgifte van parkeervergunningen.

De operationalisering van deze onderwerpen is van toepassing op de gehele gemeente. In de hoofdstukken hierna wordt ingegaan op specifieke gebieden, doelgroepen en situaties.

3.4.1 Acceptabele parkeersituatie

Een acceptabele parkeersituatie kan worden gedefinieerd aan de hand van de (gemeten) parkeerdruk. De parkeerdruk wordt bepaald door het aantal geparkeerde auto's te delen door het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. De parkeerdruk wordt bepaald op basis van een reguliere situatie, niet zijnde vakantieperiodes of extra drukke periodes (bijvoorbeeld in de periode rondom kerst). Richtlijn voor het bepalen van een acceptabele parkeersituatie is niet de parkeerdruk in een straat, maar de parkeerdruk in een logisch begrensd gebied van minimaal 200 bij 200 meter.

In zijn algemeenheid is sprake van een acceptabele parkeersituatie als in een logisch begrensd gebied de parkeerdruk overdag lager is dan 85% en de parkeerdruk 's nachts lager is dan 90%.