

Overzicht aanvullingen Addendum op Parkeerbeleidsplan

Onderwerp		Parkeerbeleidsplan 2012		Addendum Parkeerbeleidsplan 2016	
		Onderdeel	Beleid	Onderdeel	Beleid
Parkeernorm	Parkeernorm	Hfdst 8, tabel 8.1 en 8.2 Parkeernormen	Voor 49 functies zijn parkeernormen vastgesteld.	Hfdst 2	Parkeernormen Parkeernormen aangevuld met normen voor twee categorieën: Sociale huurwoningen goedkoop en Sociale huurwoningen betaalbaar/middeldure klasse.
		Hfdst 8; paragraaf 8.1.2	Korte verklaring parkeernormen. De parkeernorm voor woningen is afhankelijk van de waarde van de woning (WOZ-waarde)	Hfdst 2	Indexering parkeernormen woningen Indexering van parkeernormen voor woningen. Als gevolg van economische ontwikkelingen kan de WOZ-waarde van een woning wijzigen waardoor het mogelijk is dat een woning in een andere categorie valt dan oorspronkelijk bedoelt. Gewenst is daarom om de WOZ-waarden te indexeren. Aangezien de uitgebreide actualisatie van het parkeerbeleid gepland staat voor 2018 en dit over 2 jaar is zal dit dan worden opgepakt.
Toepassing parkeernormen	Reken-methodiek	Hfdst 8; paragraaf 8.1.1	Rekenmethodiek voor bepalen van parkeervraag van een ruimtelijke ontwikkeling	Hfdst 3; paragraaf 3.1	Methodiek opstellen parkeerbalans Parkeerbalans opstellen per gebouw/functie of per gebiedsbenadering.
	Toekomstige reservering		Regels voor realisatie toekomstige reservering. De toekomstige reservering wordt in eerste instantie in groen uitgevoerd en stedenbouwkundig en bestemmingsplantechnisch zodanig ingepast dat deze in de toekomst kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen.	Hfdst 3; paragraaf 3.2	Realiseren toekomstige reservering parkeren Indien de ontwikkelaar de toekomstige reservering niet direct aanlegt op eigen terrein dan dienen deze te worden voorzien in de openbare ruimte. De ontwikkelaar dient aan te wijzen op welke plekken de parkeerplaats gerealiseerd kan worden en dient per parkeerplaats een afkoopsom te betalen. Op deze manier ligt het initiatief en uitvoering bij de gemeente om de parkeerplaatsen in de toekomst daadwerkelijk te realiseren en zijn daarvoor tevens financiële middelen beschikbaar.
	Bezoekers-parkeren		-	Hfdst 3; paragraaf 3.3	Bezoekersparkeren op openbaar toegankelijk terrein Bezoekersparkeren dient op openbaar toegankelijk terrein te worden gerealiseerd. Per woning gaat het om 0,3 parkeerplaats voor een kamer om 0,2 parkeerplaats. Uitgangspunt is dat het openbaar toegankelijke terrein eigen terrein is en niet in eigendom is van de gemeente.
	Kwaliteitseisen parkeerplaats	Hfdst 10	Inrichtingsbeleid, kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen	Hfdst 3; paragraaf 3.4	Afmetingen toegewezen parkeerplaatsen die verplaats worden Openbare parkeerplaatsen die worden toegewezen aan nieuwe ontwikkeling en die worden verplaatst dienen uitgevoerd te worden met actuele afmetingen.

Toekennen van bestaande parkeerplaatsen	Amoveren van functies	Hfdst 8	-	Hfdst 4; paragraaf 4.1	<p>Toekennen parkeerplaatsen aan te amoveren functies</p> <p>Onder de volgende regels worden bestaande openbare parkeerplaatsen van een geamoveerde functie toegekend aan een nieuwe ontwikkeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De parkeervraag in de openbare publieke ruimte van het laatste legale gebruik van het gebouw of terrein mag worden afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie. Mits de geamoveerde functie minder dan vijf jaar geleden in gebruik was. Om de parkeervraag van de geamoveerde functie te berekenen wordt de vigerende parkeernorm gehanteerd zonder extra toekomstige reservering. - Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' in gebruik is gebleven wordt de parkeervraag van de bestaande situatie in de openbare publieke ruimte geacht nihil te zijn. Wel mogen de parkeerplaatsen op openbaar eigen terrein, mits gehandhaafd, worden toegeschreven aan de nieuwe situatie. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling aan het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijk gebruik. - Er dient rekening te worden gehouden met dubbelgebruik om te voorkomen dat er meer parkeerplaatsen worden toegekend aan de geamoveerde functie dan er werkelijk beschikbaar zijn op openbaar publiek terrein. Hiervoor gelden de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in het Parkeerbeleidsplan 2012. - Parkeerplaatsen die zich in de bestaande situatie op eigen terrein bevinden dienen in de nieuwe situatie terug te keren, indien deze van betekenis zijn voor de parkeerbehoefte van omliggende functies en dit vastgelegd is in eerdere besluiten.
---	-----------------------	---------	---	------------------------	--

Restcapaciteit	-	Hfdst 4; paragraaf 4.2	<p>Toekennen restcapaciteit aan ontwikkelingen</p> <p>Uitgangspunt blijft dat parkeren op eigen terrein opgevangen dient te worden. Het College kan besluiten om hiervan af te wijken en de bestaande openbare parkeerplaatsen (restcapaciteit) toe te wijzen aan een nieuwe ontwikkeling. Daarvoor dient de initiatiefnemer een gemotiveerde onderbouwing te geven die in ieder geval bestaat uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Motivering waarom parkeren niet op eigen terrein opgevangen kan worden en dat vanwege zwaarwegende maatschappelijke redenen daarom aanspraak gemaakt dient te worden op de restcapaciteit in de omgeving. - Een parkeerdrukmeting die aantoont dat in de directe omgeving restcapaciteit aanwezig is in de openbare publieke ruimte. Hiervoor dient de initiatiefnemer op minimaal 2 maatgevende momenten tellingen uit te voeren en de uitslag hiervan dient vergeleken te worden met de meest recente telling van gemeente Leiderdorp. Van de drie meest recente metingen dient de hoogste bezettingsgraad gehanteerd te worden voor de directe omgeving. - Bij het aanwenden van restcapaciteit dient rekening te worden gehouden met de toekomstige parkeerbehoefte van functies in de directe omgeving. Deze toekomstige parkeerbehoefte is gebaseerd op de verwachte toenemende groei van de automobilititeit. Hiervoor wordt 15% aangehouden, dit sluit aan bij het Parkeerbeleidsplan 2012. - De toekomstige bezettingsgraad mag niet boven de maximale bezettingsgraad van 85% uitkomen. Boven de 85% neemt de zoektijd naar een parkeerplaats toe en wordt parkeren als druk ervaren.
Afkoopsom	-	Hfdst 4; paragraaf 4.2	<p>Instellen afkoopsom</p> <p>Instellen van een afkoopsom voor gebruik van bestaande openbare publieke parkeerplaatsen in plaats van parkeren op eigen terrein. De afkoopsom wordt voor 2016 gesteld op 8.000 euro en jaarlijks door het College vastgesteld in het besluit grondprijzenbrief.</p>

Bouw-verordening	Parkeernorm-bepaling in bestemmings-plan	Hfdst 8	-	Hfdst 5	<p>Afwijking Parkeernormbepaling: niet op eigen terrein</p> <p>De regels van de parkeernormbepaling in het bestemmingsplan biedt het College de mogelijkheid om af te wijken van de verplichtingen om te voldoen aan parkeren op eigen terrein als buiten het eigen terrein alsnog wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Bij gebruik van deze afwijkmogelijkheid wordt in ieder geval gekeken naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de mate waarin de mogelijkheden op eigen terrein zijn onderzocht - de effecten op de parkeerdruk in de omgeving - de ruimtelijke kwaliteit van de gekozen oplossing <p>Voor gebruik van deze afwijkmogelijkheid moet ten alle tijden sprake zijn van een maatschappelijk of ruimtelijk belang, anders dan een economisch belang. Daarbij wordt in ieder geval inbegrepen de wens om niet meer parkeren dan noodzakelijk aan te leggen dat ten koste gaat van groen, water en overige openbare ruimte.</p> <hr/> <p>Afwijking Parkeernormbepaling: niet voldoen aan de norm</p> <p>De regels van de parkeernormbepaling in het bestemmingsplan biedt het College de mogelijkheid om af te wijken van de verplichtingen om te voldoen aan de parkeernorm. Bij gebruik van deze afwijkmogelijkheid wordt in ieder geval gekeken naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de mate waarin de mogelijkheden op eigen terrein zijn onderzocht - de effecten op de parkeerdruk in de omgeving - de ruimtelijke kwaliteit van de gekozen oplossing <p>Voor gebruik van deze afwijkmogelijkheid moet ten alle tijden sprake zijn van een <u>zwaarwegend</u> maatschappelijk of ruimtelijk belang, anders dan een economisch belang. Daarbij wordt in ieder geval inbegrepen de wens om niet meer parkeren dan noodzakelijk aan te leggen dat ten koste gaat van groen, water en overige openbare ruimte.</p>
Parkeerdruk-meting	Parkeerdruk-meting	Bijlage 2	Resultaten parkeeronderzoek	Hfdst 6 en Bijlage IV t/m VII.	<p>Parkeerdrukmeting 2015</p> <p>Actualiseren van de parkeerdrukmeting van 2011 door een nieuwe meting in 2015. Tevens is er een extra meting gehouden in een gedeelte van de wijk Voorhof. De meting is uitgevoerd omdat er meldingen zijn over hoge parkeerdruk ten gevolge van het Alrijne Ziekenhuis. Uit de meting lijkt het erop dat personeel en/of bezoekers van het ziekenhuis inderdaad in de wijk parkeren. Echter, de bezettingsgraad komt niet boven de maximaal gehanteerde bezettingsgraad van 85% zodat er nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.</p>

Laadpalen	Vergunningen- model voor laadpalen	Hfdst 4, paragraaf 4,5	Het parkeerbeleid is vraagvolgend ten aanzien van schone voertuigen. Er zal actief meegewerkt worden om eigenaren die geen mogelijkheid hebben om parkeren (en een laadpaal) op eigen terrein te realiseren.	Hfdst 7	<p>Invoeren vergunningenmodel laadpalen</p> <p>Leiderdorp kiest ervoor om het elektrisch rijden te stimuleren en daarbij vraagvolgend te zijn. Dat betekent dat gemeente Leiderdorp niet zelf het initiatief neemt, maar een faciliterende rol heeft. Voor het faciliteren wordt het vergunningenmodel ingesteld (Vergunning wordt verleend als voldaan wordt aan (nog op te stellen) beleidsregels). Hiermee ligt het initiatief bij de particulier, de aanleg, exploitatie en beheer bij de markt en krijgt de gemeente een toetsende rol (verleent vergunning, neemt een verkeersbesluit en markeert een parkeerplaats voor elektrische voertuigen).</p> <p>Doordat de laadpaal in principe 'gratis' wordt aangelegd door de marktpartij wordt een drempel voor de particulier weggenomen en hoeft de gemeente niet met financiële middelen over de brug te komen. Door het vergunningenmodel krijgen particulieren de beschikking over een openbare laadpaal in de openbare publieke ruimte.</p>
	Verlengde Private Aansluitingen (VPA's)				<p>Geen medewerking verlenen aan Verlengde Private Aansluiting (VPA)</p> <p>Bij een VPA wordt een laadpaal in de publieke ruimte geplaatst of op eigen terrein (bijvoorbeeld aan de gevel van het pand of in de tuin van de aanvrager). Het opladen van het voertuig gebeurt in beide gevallen op een openbare publieke parkeerplaats.</p> <p>Door de kanttekeningen van de VPA's, zoals het op een verkapte manier toewijzen van een parkeerplaats aan een particulier, zal de gemeente geen medewerking verlenen aan particulieren om een VPA te plaatsen in de openbare publieke ruimte. Mocht een particulier voornemens zijn een VPA te plaatsen dan zullen ze worden geïnformeerd over de mogelijkheid om een aanvraag voor een laadpaal bij een marktpartij te doen.</p>