

Nota Parkeernormen en Parkeercompensatiefonds

I. Inleiding

Met de komst van de nieuwe Wet op de Ruimtelijk Ordening (Wro) kunnen parkeernormen niet langer in de bouwverordening worden opgenomen. De parkeernormen moeten opgenomen worden in het bestemmingsplan of in een aparte de gemeenteraad vastgestelde notitie. Wij kiezen er voor om een aparte notitie op te stellen omdat dit handzamer is. Deze nota bevat daarom de parkeernormen van de gemeente Doetinchem, zodat bij nieuwe bestemmingsplannen kan worden volstaan met een verwijzing naar deze door de gemeenteraad vastgestelde nota. In deze nota is bovendien opgenomen hoe de gemeentelijke parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt berekend.

De afgelopen jaren is gebleken dat het bij diverse bouwplannen niet mogelijk is om op eigen terrein te voorzien in parkeerruimte conform de gemeentelijke parkeereis. In dit soort gevallen zijn er vaak geen aangrenzende terreinen aanwezig waarop die ruimte kan worden gerealiseerd en ook de bestaande openbare parkeerruimte biedt voor de extra parkeerdruk in de regel geen soelaas. Dat betekent concreet dat in zo'n geval een bouwvergunning niet kan worden verleend en dat de realisatie van de door de gemeente gewenste functies op bepaalde locaties niet mogelijk is. Een parkeerfonds kan hier uitkomst bieden. In bepaalde omstandigheden kan door het college van B&W dan alsnog ontheffing worden verleend van de parkeereis, onder de voorwaarde dat de aanvrager van de bouwvergunning een financiële bijdrage stort in het parkeerfonds. De middelen in dit fonds worden vervolgens door de gemeente gebruikt voor de aanleg van parkeerplaatsen. Op die manier kan het totale gemeentelijke parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd. Voor de praktische uitvoering van het parkeerartikel is de nu voorliggende beleidsnota opgesteld.

In deze nota wordt eerst het juridisch kader van het parkeerfonds behandeld. Vervolgens wordt aangegeven hoe de gemeentelijke parkeereis wordt vastgesteld en onder welke voorwaarden ontheffing van deze gemeentelijke parkeereis kan worden verleend. Tot slot komt de hoogte van de parkeerbijdrage en de aanwending van de middelen uit het parkeerfonds aan de orde.

Definitie parkeerfonds: het parkeerfonds is in financiële termen een *voorziening* voor het beheren van de gestorte gelden afkomstig uit de afkoopregeling.

Definitie parkeerbijdrageregeling: onder voorwaarden kunnen afwijken van gestelde parkeereis middels het storten van een vastgesteld bedrag per parkeerplaats.

2. Juridisch kader

Het vragen van een parkeerbijdrage vindt zijn juridische grondslag in de bouwverordening, het zogenaamde 'parkeerartikel' 2.5.30. Hierin staat dat het college financiële voorwaarden kan verbinden aan het verlenen van vrijstelling op de parkeereis. Indien financiële voorwaarden worden gesteld, neemt de gemeente de verplichting van de aanleg van parkeerplaatsen over.

Als de aanvrager van een bouwplan zelf niet in staat is om volledig in het aantal parkeerplaatsen te voorzien kan op grond van artikel 2.5.30 lid 4 van de bouwverordening een ontheffing worden verleend onder de voorwaarde van een financiële compensatie die in het parkeerfonds wordt gestort. De ontheffing met financiële consequentie van de parkeereis wordt verleend volgens een publiekrechtelijke regeling. De parkeerbijdrage moet op dezelfde wijze als de bouwleges door de aanvrager worden betaald. De aanvrager verkrijgt na het betalen van de parkeerbijdrage ontheffing op het voldoen aan het parkeerartikel. Er is geen sprake van een contract tussen partijen.

Parkeernormen kunnen op twee manieren van kracht zijn: via een bestemmingsplan en via de bouwverordening. Hierbij gaat het bestemmingsplan altijd boven de bouwverordening. In de huidige situatie is de bouwverordening een vangnet voor het geval de parkeernormen in het bestemmingsplan niet zijn opgenomen.

In de Wet ruimtelijke ordening neemt het bestemmingsplan een centrale rol in, waardoor stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening verdwijnen. Derhalve ligt de juridische basis voor de parkeernormen in de nieuw te maken bestemmingsplannen. Er is een overgangsrecht voor de bestemmingsplannen die nog niet zijn herzien op basis van de Wro, waarbij de bouwverordening van kracht blijft totdat de termijn voor het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan is verstreken, oftewel;

- tot 1 juli 2018 (voor de gebieden waar een bestemmingsplan geldt dat is vastgesteld op of na 1 juli 2003) en;
- tot 1 juli 2013 (voor de gebieden waar een bestemmingsplan geldt dat is vastgesteld vóór 1 juli 2003).

De stedenbouwkundige paragraaf van de bouwverordening vervalt in ieder geval zodra na 1 juli 2008 een (onder de Wro tot stand gekomen) nieuw bestemmingsplan is vastgesteld.

Deze beleidsnota bevat tevens de parkeernormen van de gemeente Doetinchem. Hierdoor kan bij nieuwe bestemmingsplannen worden volstaan met een verwijzing naar deze door de gemeenteraad vastgestelde 'Nota parkeernormen en parkeerfonds' om de parkeernormen juridisch van kracht te laten zijn. Er is voor gekozen om de parkeernormen in deze beleidsnota op te nemen en niet apart in alle bestemmingsplannen. Op deze manier zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor de gehele gemeente en kan deze eenvoudig geactualiseerd worden.

3. Vaststellen gemeentelijke parkeereis

Een ontwikkeling, een bouwactiviteit en/of een wijziging van gebruik, kan dat tot gevolg hebben dat er (meer) ruimte nodig is voor het parkeren van auto's. De aanvrager moet ervoor zorgen dat er in voldoende mate voorzien wordt in ruimte voor het parkeren van auto's. Op basis van de parkeernormen (vastgelegd in bijlage I van deze nota) wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor een bepaalde bouwactiviteit, de parkeereis. De

parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit CROW publicatie 182 "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering". Daarbij is rekening gehouden met de verstedelijkingsgraad van Doetinchem (matig stedelijk) en het relatief hoge autobezit in de gemeente. Bij de toepassing van de parkeernormen in bijlage I geldt dat de berekende parkeereis op één cijfer achter de komma naar boven worden afgerond.

Parkeerplaatsen worden in principe altijd op eigen terrein aangelegd, behalve bij woningbouw (zie verderop). Naast het aantal parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. In bijlage 2 zijn hiervoor eisen opgenomen. Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuwe inrit, moeten worden gecompenseerd.

Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Ook bij een wijziging van gebruik wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Hierbij geldt dat de berekende parkeereis op basis van de nieuwe functie, wordt verminderd met de parkeereis (berekend volgens parkeernormen in bijlage I) van de laatste actieve functie. Ook bij de sloop van bestaande panden wordt de parkeereis voor deze panden berekend en afgetrokken van de nieuwe parkeereis. Echter, het bestaande aantal parkeerplaatsen op het eigen terrein wordt bij de parkeereis opgeteld. Het gevolg van deze werkwijze is dat historisch gegroeide en bestaande parkeerproblemen niet worden aangepakt. Voorkomen wordt wèl dat de problemen door de ontwikkeling groter worden.

Parkeren op eigen terrein bij woningen

Voorname bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Naast de instandhouding van de parkeerplaatsen is ook het gebruik van deze parkeerplaatsen lager. Immers, als de eigenaar van een woning niet thuis is, kan een ander deze parkeerplaats niet gebruiken. De bezetting van parkeerplaatsen op eigen terrein is hierdoor lager dan de bezetting van openbare parkeerplaatsen. Om hiervoor te compenseren worden parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen niet volledig meegerekend. De berekenwijze van parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen zijn opgenomen in bijlage I onder de functie woningen.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Indien in een bouwplan verschillende functies worden ondergebracht, kan voor het bepalen van de gemeentelijke parkeereis een parkeerbalans worden opgesteld conform de voorgeschreven methode van het CROW. De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans zijn opgenomen in bijlage I en kunnen alleen worden toegepast wanneer verschillende functies binnen het bouwplan gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid op eigen terrein.

Laden en lossen

Voor het laden en lossen van goederen geldt dat, indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte, hierin in voldoende mate moet worden voorzien.

4. Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis. Dit stappenplan is tevens opgenomen in een beslisboom (zie schema beoordeling gemeentelijke parkeereis).

Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

1. Hoofddoel is dat de aanvrager van een bouwvergunning er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie door meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van “onevenredige hoge kosten” dient de aanvrager van een bouwvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.
3. Als aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is kan de parkeerbehoefte mogelijk binnen een loopafstand van 100 of 200 meter (afhankelijk van de functie¹) van het bouwplan worden gecompenseerd. Als dit in de openbare ruimte plaatsvindt, is het noodzakelijk een exploitatieovereenkomst met de gemeente te sluiten, waarin wordt geregeld dat de parkeerplaatsen gelijktijdig met de bouw worden gerealiseerd. Compensatie kan ook op een naburig terrein. Wanneer op een andere wijze aan de parkeereis wordt voldaan dan op eigen terrein, moet nauwkeurig aangegeven worden hoe dit gebeurt. Hiervan moet een privaatrechtelijke overeenkomst worden overlegd. Aangevoerd moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een bouwvergunning wordt aangevraagd, kunnen worden aangewend.
4. Als 1, 2 en 3 echt niet mogelijk blijken kan de aanvrager van een bouwvergunning, om voor ontheffing in aanmerking te komen, een schriftelijk verzoek indienen bij het college van B&W. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten om aan te tonen dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is en dat de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd.
5. Het college van B&W kan besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en wanneer het college van B&W bereid is om de verplichting van de aanvrager over te nemen om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen. Bij dit besluit wordt afgewogen of er binnen een periode van circa 10

¹ De maximale loopafstand voor woningen, horeca, logies, sport, recreatie, onderwijs, gezondheidszorg en daarmee gelijk te stellen vormen van gebruik waarbinnen parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd bedraagt 100 meter. Voor detailhandel, kantoren en bedrijven bedraagt de maximale loopafstand 200 meter

jaar parkeerplaatsen binnen een straal van 750 meter van het bouwplan door de gemeente gerealiseerd kunnen worden. De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van het parkeerfonds ligt bij het college van B&W. Een aanvrager kan geen rechten ontlenen aan het bestaan van het fonds. Wanneer het college van B&W ontheffing verleent van de parkeereis, moet de aanvrager van een bouwvergunning een parkeerbijdrage per ontbrekende parkeerplaats in het parkeerfonds te storten.

Hardheidsclausule

Het college van B&W kan bij ontheffing van de parkeereis in specifieke uitzonderingsgevallen eveneens gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer naar het oordeel van het college van B&W het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Doetinchem zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis.

5. De afkoopregeling

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe hoog de parkeerbijdrage is en binnen welke voorwaarden de gemeente na storting in het parkeerfonds voorziet in de aanleg van parkeerplaatsen.

Tarief van de parkeerbijdrage

De parkeerbijdrage wordt gelijk gesteld aan de gemiddelde reële stichtingkosten 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 het parkeerfonds dat deze kostenneutraal functioneert. Voor het hele grondgebied van de gemeente wordt een gelijke parkeerbijdrage gehanteerd. Ook in de parkeernormen is geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden.

De parkeerbijdrage wordt vastgesteld op € **15.000,-** per parkeerplaats. Een onderbouwing van dit bedrag is opgenomen in bijlage 3. Dit tarief wordt niet geïndexeerd. Wanneer dat noodzakelijk wordt geacht, wordt door het college een toets uitgevoerd of het gehanteerde bedrag nog toereikend is en wordt eventueel een voorstel gedaan tot wijziging van het tarief.

Aanleg van parkeerplaatsen door de gemeente

De parkeerbijdrage wordt gebruikt voor de aanleg van extra parkeerplaatsen (waar mogelijk) in de openbare ruimte in de omgeving van de betreffende ontwikkeling. De parkeerplaatsen die in het kader van het parkeerfonds worden gerealiseerd zijn voor een ieder toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager van een bouwvergunning geen rechten ontlenen aangaande het parkeren in de openbare ruimte en/of gebouwde parkeervoorziening. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht.

De parkeerbijdrage kan ook worden aangewend ter financiering van reeds gerealiseerde openbare parkeergelegenheid.

Loopafstand

De gemeente Doetinchem streeft ernaar om binnen 750 meter van het bouwplan parkeergelegenheid te realiseren. Landelijk gezien is 750 meter een geaccepteerde loopafstand om parkeerplaatsen aan te leggen.

Verplichting

Het risico bestaat dat de gemeente in sommige gevallen niet in staat blijkt de parkeerplaatsen te realiseren. Als blijkt dat de gemeente hier niet binnen de redelijke termijn van 10 jaar² aan kan voldoen, wordt het gestorte bedrag (zonder toevoeging van rente) terugbetaald.

Omdat dit middelen zijn waar een expliciete verplichting aan hangt, worden deze middelen gestort in een “voorziening parkeren”. Het is niet mogelijk om deze gelden later anders te bestemmen dan voor de aanleg van parkeerplaatsen.

² Volgens jurisprudentie is een periode van 10 jaar acceptabel. NB: De gemiddelde ontwikkeltijd van een bouwplan is 7 a 8 jaar.

Bijlage I Parkeernormen gemeente Doetinchem

Woningen*

Type	Totaal **	Eenheid
Kamer of appartement (<30m ²)	1,3	Per woning
Woning klein (30-60 m ²)	1,5	Per woning
Woning midden (60-120 m ²)	1,7	Per woning
Woning groot (> 120 m ²)	1,8	Per woning

*

Het heeft de voorkeur om parkeerplaatsen bij woningbouw volledig in de openbare ruimte te realiseren. Voor bezoekers moet per woning minimaal 0,3 parkeerplaats in de openbare ruimte aanwezig zijn.

**

Deze parkeernormen zijn gebaseerd op het aantal benodigde openbare parkeerplaatsen. Er geldt een correctiefactor voor parkeerplaatsen op eigen terrein. Vanwege het lagere gebruik hiervan worden parkeerplaatsen op eigen terrein niet volledig meegerekend, maar een correctiefactor toegepast volgens onderstaande tabel.

Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

Type parkeerplaats bij woningen	Feitelijk aantal	Berekenings-aantal	opmerkingen
Oprit	1	0,8	Oprit minimaal 5 m diep
Lange oprit	2	1,0	Oprit minimaal 11 m diep
Garage	1	0,4	Oprit minimaal 1,0 m diep
Oprit met garage	2	1,0	Oprit minimaal 6,0 m diep
Lange oprit met garage	3	1,3	Oprit minimaal 12 m diep
Garage box (niet bij woning)	1	0,5	-
Parkeerterrein	-	0,8	Per parkeerplaats

Detailhandel

Type	Totaal	Eenheid
Winkel (detailhandel)	4,0	Per 100 m ²
Doe – het zelf - Bouwmark	2,7	Per 100 m ²
Showroom (arbeidsextensief / bezoekers intensief)	1,4	Per 100 m ²
Grootschalige detailhandel	7,5	Per 100 m ²
Weekmarkt	0,24	Per m ² marktkraam

Kantoren en bedrijven

Type	Totaal	Eenheid
Bedrijfsverzamelgebouw	1,7	Per 100m ²
Kantoren zonder balie	1,9	Per 100m ²
Dienstverlening /Kantoren met balie	2,8	Per 100m ²
Bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,7	Per 100m ²
Arbeidsextensief bedrijf (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats)	2,2	Per 100m ²
Sociale werkplaats	1,7	Per 100m ²

Horeca en logies

Type	Totaal	Eenheid
Café, bar, cafetaria	6,0	100 m ² BVO
Restaurant	10,0	100 m ² BVO
Camping	1,5	Plaats
Hotel, jeugdherberg	1,5	Kamer
Feestzaal, partycentrum, discotheek	7,0	Per 100 m ² BVO

Sport en recreatie

Type	Totaal	Eenheid
Biljartzaal, bowlingbaan	2,5	Tafel / baan
Dansschool	4,0	Per 100 m ² BVO
Golfbaan	8,0	Hole
Gymlokaal (schoolfunctie)	1,0	Per 100 m ² BVO
Manege	0,5	Box
Speelweide – ligweide, dagrecreatiebad	0,3	Per 100 m ² BVO
Speeltuyn overdekt	12,0	Per 100 m ² BVO
Sporthal (excl tribune)	2,5	Per 100 m ² BVO
Sportveld (excl tribune)	27,0	Ha netto terrein
Sportschool (fitness)	4,0	Per 100 m ² BVO
Squashbaan	2,0	Baan
Tennisbaan	3,0	Baan
Tribune	0,2	Per bezoekersplaats
Verenigingsgebouw	3,0	Per 100 m ² BVO
Zwembad	11,0	100 m ² opp bassin

Onderwijs

Type	Totaal	Eenheid
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf, BSO	3,8	Per groep
Basisschool	4,0	leslokaal
Voorbereidend beroepsonderwijs (VWO, Havo Vbo)	1,0	Leslokaal *
Beroepsonderwijs (MBO,ROC, WO, HBO)	7,0	Leslokaal *
	20,0	Collegezaal **
Avond en volwassenenonderwijs	1,0	Student

* leslokaal = circa 30 zitplaatsen

** collegezaal = circa 150 zitplaatsen

Gezondheidszorg

Type	Totaal	Eenheid
Medische praktijk (arts, therapeut etc.)	2,0 *	Behandelkamer
Verpleeg- of verzorgtehuis, woonvoorziening verstandelijk gehandicapten	0,7	Wooneenheid
Ziekenhuis	1,7	Bed

* met een minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk

Overig

Type	Totaal	Eenheid
Begraafplaats / crematorium	30,0	Gelijktijdige begrafenis of crematie
Bibliotheek	0,9	Per 100m ² bvo
Cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	3,0	Per 100m ² bvo
Evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	8,0	Per 100m ² bvo
Museum	0,9	Per 100m ² bvo
Religiegebouw (o.a. kerk, moskee)	0,2	Zit- of knielplaats
Schouwburg, theater, concertzaal, bioscoop	0,3	Zitplaats
Volkstuin	0,3	Perceel
Sauna	6,0	Per 100 m ² bvo

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

Bijlage 2 Maatvoering parkeervakken

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

Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:

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

Bijlage 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 het parkeerfonds dat deze kostenneutraal functioneert. Voor het hele grondgebied van de gemeente wordt een gelijke parkeerbijdrage gehanteerd. Ook in 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 het parkeerfonds

A. Kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden

Het gemiddelde ruimtebeslag dat benodigd is voor het aanleggen van een parkeerplaats in de openbare ruimte, al dan niet in een parkeerkelder of op maaiveld, 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 gemiddelde grondprijs die wordt gehanteerd voor snippergroen (€ 125,- per m²) en bedrijfsterrein (€ 265,- per m²). Er vanuit gaande dat de voorzieningen over het algemeen binnen deze bestemming worden gerealiseerd.

De grondprijs bedraagt daarmee € **6.437,50** (25 x € 257,50) per parkeerplaats.

B. Stichtingskosten van de parkeervoorziening

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 ongeveer € 2.000,-.

Daarbij moet worden opgemerkt dat er in de gemeente Doetinchem weinig restruimte is om parkeervoorzieningen te realiseren. De schaarse ruimte is vaak ook benodigd voor openbaar groen, speelplekken of andere bestemmingen en voorzieningen. Met name in gebieden waar een ontwikkelaar zelf niet aan de parkeernorm kan voldoen zal de uitbreiding van parkeerplaatsen in de toekomst veelal in een gebouwde voorziening (ondergrondse parkeervoorziening of op niveau zoals een parkeerdek) moeten plaatsvinden.

De stichtingskosten voor een gebouwde voorziening zijn vele malen hoger, dan de realisatie van een parkeerplaats op maaiveld. Door de overwegend negatieve factoren ten aanzien van de ondergrond, bodemopbouw en grondwaterstand ligt de kostprijs voor een dergelijk te realiseren parkeerplaats op circa € 17.500,-. Dit kan oplopen tot € 30.000,- per parkeerplaats in parkeergarages met meerdere lagen.

Ingeschat wordt dat 50% van de parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd kan worden (vanaf € 2.000,- per parkeerplaats) en dat 50% op een parkeerdek gerealiseerd wordt (€ 16.500,- per parkeerplaats). De gemiddelde bouwkosten komen daarmee op € **8.750,-** per parkeerplaats.

C. Kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening

Beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen die worden gerealiseerd worden binnen het regulier onderhoud meegenomen. Dit betekent dat er bij gebruik van het fonds 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. Daar staat tegenover dat de gemeente de parkeerplaatsen die worden gerealiseerd kan toevoegen aan het areaal openbare parkeerplaatsen. Voor beheer- en onderhoudskosten wordt daarom € 0,- per parkeerplaats gerekend.

D. Kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van het parkeerfonds

Het gebruik maken van het parkeerfonds 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 het fonds.

Er wordt voor gekozen om deze kosten op te vangen binnen de huidige ambtelijke organisatie en reguliere werkzaamheden. Waar mogelijk wordt dit binnen grotere projecten, waarvoor apart capaciteit wordt aangevraagd, opgevangen. De ambtelijke kosten worden daarmee vastgesteld op € 0,- per parkeerplaats.

De totale kosten van een parkeervoorziening komen daarmee uit op:

Kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden	€ 6.437,50
Stichtingskosten van de parkeervoorziening	€ 8.750,00
Kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening	€ 0,00
Kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van het parkeerfonds	€ 0,00
TOTAAL	€ 15.187,50

Dit wordt afgerond op € 15.000,- per parkeerplaats.