

## Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren

### Artikel 1. De parkeernorm

1. Om te bepalen wat de parkeerbehoefte is voor een bepaalde functie moeten de parkeernormen zoals opgenomen in tabel 1 van de Bijlage in acht worden genomen.
2. Komt een functie niet voor in tabel 1 van de Bijlage, dan wordt gemotiveerd een functie uit de tabel 1 van de Bijlage toegepast die voor wat betreft parkeren naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is.
3. Komt een functie niet voor in tabel 1 van de Bijlage, en kan niet worden gemotiveerd dat een functie uit de tabel 1 van de Bijlage kan worden toegepast die voor wat betreft parkeren naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is, dan dient de hoogte van de parkeernorm te worden gemotiveerd.

### Artikel 2. Berekening parkeerbehoefte

1. De parkeerbehoefte wordt berekend door de parkeernorm zoals bedoeld in artikel 1, te vermenigvuldigen met het totaal aantal eenheden of totale oppervlakte van de ontwikkeling. De rekeneenheid per functie is opgenomen in tabel 1 van de Bijlage.
2. De benodigde ruimte voor inpandig parkeren wordt niet meegerekend in het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak waarvoor de parkeerbehoefte wordt berekend.
3. De totale parkeerbehoefte wordt altijd naar boven afgerond naar een heel aantal parkeerplaatsen, nadat het bepaalde in lid 4 tot en met 7 is verrekend.
4. Bestaande parkeertekorten uit het verleden hoeven niet te worden opgelost.
5. Op basis van de parkeernormen als bedoeld in artikel 1, wordt de parkeerbehoefte van de oude/huidige situatie in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Bij een leegstandsperiode van meer dan 5 jaar is de oude/huidige parkeerbehoefte gelijk aan '0'.
6.
  - a. Het aantal bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, moeten worden gecompenseerd.
  - b. Indien parkeerplaatsen op eigen terrein verloren gaan, geldt hiervoor een maximaal aantal te compenseren parkeerplaatsen dat gelijk is aan de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.
  - c. Wanneer op eigen terrein meer parkeerplaatsen verloren gaan dan de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie, hoeft het deel boven de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie niet gecompenseerd te worden.
7. Als in een ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan eventueel sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het drukste moment kan per functie namelijk verschillen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte mag een parkeerbalans worden opgesteld. De aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 2 van de Bijlage moeten hierbij worden toegepast. De parkeerbalans kan alleen worden toegepast wanneer verschillende functies binnen de ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid.

### Artikel 3. Bepaling parkeeraanbod

1. Gehandicaptenparkeerplaatsen worden op zo kort mogelijke loopafstand van de hoofdingang aangelegd.
2. De parkeerplaatsen en eventuele toegangsweg moeten voldoen aan de afmetingen, zoals opgenomen in CROW publicatie "ASVV 2012, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (publicatienummer 723). Een individuele parkeerplaats moet voldoen aan de volgende minimale afmetingen:
  1. ten minste 2,50 m breed en 5,50 m lang (carport of oprit);
  2. ten minste 2,80 m breed en 5,50 m lang (garagebox);
  3. kleinere parkeerplaatsen worden niet als parkeerplaats beschouwd.
3. Voor parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterrainen gelden de maten zoals opgenomen in de meest recente NEN2443:2013.

4. Parkeerders moeten onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves inzichtelijk worden gemaakt.
5. Bezoekersparkeerplaatsen dienen tijdens de openingsuren van de functie voor de bezoekers feitelijk openbaar toegankelijk te zijn en te blijven.
6. Indien een ontwikkeling gefaseerd wordt uitgevoerd, wordt vóór in gebruik name minimaal de parkeerbehoefte van de betreffende fase gerealiseerd.
7. Indien het plan voorziet in parkeerplaatsen bij woningen op eigen terrein wordt, tenzij in het bestemmingsplan anders is bepaald, gerekend met de volgende rekenwaarde

parkeervoorziening	theoretisch	berekenings-aantal	opmerkingen
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5	Oprit min. 10,0 meter diep
dubbele (brede) oprit zonder garage(box)	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,25	
garage(box) (niet bij woning)	1	0,5	
garage(box) met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
garage(box) met lange oprit	3	1,5	Oprit min. 10,0 meter diep
garage(box) met dubbele (brede) oprit	3	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed

#### Artikel 4. Locatie van het parkeren

1. Parkeren maakt integraal onderdeel uit van een ontwikkeling en dient op eigen terrein te worden ingepast. Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:
  - de parkeerplaats in eigendom is bij de initiatiefnemer of;
  - de parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven aan de initiatiefnemer of;
  - in de omgevingsvergunning, bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of;
  - in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de initiatiefnemer.
2. Indien is aangetoond dat niet aan het bepaalde zoals bedoeld in lid 1 kan worden voldaan, dient het parkeren opgevangen te worden met reeds aanwezige openbare parkeergelegenheid op redelijke loopafstand als bedoeld in tabel 3 van de Bijlage, van de hoofdingang van de ontwikkeling. De aanvrager moet met een parkeeronderzoek (niet ouder dan 2 jaar) aantonen dat na realisatie van de ontwikkeling nog voldoende openbare parkeerruimte aanwezig is. Er is sprake van voldoende openbare parkeerruimte indien de bezettingsgraad na realisatie van de ontwikkeling op het maatgevend moment niet boven de 85% komt. Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd door een verkeersadviesbureau. De onderzoek momenten worden in overleg met de gemeente bepaald. Zowel de resultaten van het onderzoek als een bijbehorend advies over eventueel voldoende openbare parkeerruimte in de omgeving, wordt door de aanvrager ter beoordeling aan het college voorgelegd. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en het bijbehorend advies zijn voor de aanvrager. De gemeente kan redenen hebben geen openbare parkeerplaatsen aan te wenden ten behoeve van de ontwikkeling. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de gemeente andere ontwikkelingen in de omgeving voorziet. Wanneer dit laatste het geval is, zal de gemeente dit aangeven bij het overleg over de momenten waarop het onderzoek moet plaatsvinden.
3. Indien niet aan het bepaalde zoals bedoeld in lid 2 kan worden voldaan, dient het parkeren op een naburig (privaat) perceel te worden gerealiseerd op redelijke loopafstand, als bedoeld in tabel 3 van de Bijlage, van de hoofdingang van de ontwikkeling. Door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst moet worden aangetoond dat deze parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en blijven.
4. Indien niet aan het bepaalde zoals bedoeld in lid 3 kan worden voldaan, dient het parkeren in de openbare ruimte te worden aangelegd op redelijke loopafstand, als bedoeld in tabel 3 van de Bijlage, van de hoofdingang van de ontwikkeling. Voor de openbare parkeerplaatsen dient de aanvrager een inrichtingsvoorstel in, voorzien van maatvoering en op schaal getekend. De kosten voor het opstellen van een dergelijk ontwerp zijn voor de aanvrager. De realisatie van de parkeerplaatsen dient stedenbouwkundig en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn. Het college laat het werk uitvoeren en stelt voorwaarden ten aanzien van uitvoering en materiaalkeuze. Aanleg- en uitvoeringskosten zijn voor de aanvrager. Hiervoor wordt een schriftelijke overeenkomst gesloten.
5. Indien niet aan het bepaalde zoals bedoeld in lid 4 kan worden voldaan, dient het parkeren met een gelijkwaardig alternatief te worden gerealiseerd. Een dergelijke oplossing betreft maatwerk. Een voorbeeld zou kunnen zijn het op grotere afstand aanleggen van parkeergelegenheid in combinatie met een bus- of shuttle dienst. Ook het realiseren van een (gebouwde) parkeervoor-

ziening samen met andere ontwikkelaars in de omgeving behoort tot een mogelijk gelijkwaardig alternatief.

#### **Artikel 5. Afwijkingsmogelijkheid**

1. Indien is aangetoond dat de ontwikkeling niet kan voldoen aan een of meer van de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 1 tot en met 4 en de ontwikkeling geen significant, negatief effect heeft op de parkeerdruk in de omgeving, kan het college dan wel gemeenteraad afwijken van het bepaalde in dit beleid.
2. Indien het bepaalde in dit beleid door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, kan het college dan wel gemeenteraad hiervan afwijken.

#### **Artikel 6. Documenten**

1. Bij een aanvraag om omgevingsvergunning of het wijzigen van een bestemmingsplan voor een bouwactiviteit en/of een gebruikwijziging overlegt de initiatiefnemer de benodigde documenten. Te denken valt aan:
  - het (bouw)plan;
  - een berekening van de parkeerbehoefte voor auto, inclusief onderbouwing;
  - bij de parkeeroplossing wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (niet openbaar toegankelijk) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
  - het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto, inclusief maatvoering en openbaarheid;
  - de wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen voor auto zal worden voldaan door de initiatiefnemer;
  - benodigde onderzoeken en overeenkomsten/contracten (indien van toepassing);
  - mogelijke consequenties voor de gebruiker(s) van het (bouw)plan.Een van de mogelijke consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeerontheffing. Uitzondering hierop is de situatie dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

*De gemeenteraad van De Fryske Marren,  
De griffier, H.A. van Dijk-Beekman*

*De voorzitter, F. Veenstra*

*Het college van burgemeester en wethouders van De Fryske Marren  
De secretaris (wnd.), B.G.W. Siebers*

*De burgemeester, F. Veenstra*