

## Bijlage 3: Toelichting

### Aanhef

De gemeente is verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening. Voor een goede ruimtelijke ordening is het onder andere van belang dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's. Voldoende betekent niet te weinig parkeerplaatsen, maar ook niet te veel parkeerplaatsen. Beide situaties kunnen namelijk negatieve gevolgen hebben op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Een overschot aan parkeerplaatsen betekent ook dat de schaarse ruimte inefficiënt wordt gebruikt. Om bij plannen in het omgevingsrecht te kunnen bepalen of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, werken we met parkeernormen. Met het volgen van de parkeernorm worden negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid zoveel mogelijk voorkomen.

De parkeernormen in deze beleidsregel zijn gebaseerd op de meest actuele kengetallen voor parkeren die door het CROW zijn opgesteld (CROW-publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Deze kencijfers verschillen per stedelijkheidsgraad. Dit is het aantal adressen per vierkante kilometer. De gemeente Westland valt in de categorie 'Matig stedelijk gebied'.

Het CROW onderscheidt in publicatie 317 bijna 100 verschillende functies. Sommige onderscheiden die door het CROW worden gedaan zijn in de praktijk echter niet of moeilijk toetsbaar op het moment dat een aanvraag omgevingsvergunning wordt gedaan. De van toepassing zijnde kengetallen zijn daarbij vaak grotendeels overlappend. In die gevallen is ervoor gekozen om vergelijkbare functies / verschijningsvormen van functies samen te voegen tot één parkeernorm. Een aantal functies die door het CROW worden onderscheiden maar in de praktijk nu en waarschijnlijk ook in de toekomst niet zullen voorkomen in het Westland, zijn niet opgenomen in deze beleidsregel. Voor de functie 'Glastuinbouw' geldt dat het CROW hier geen specifieke kengetallen voor heeft bepaald, maar dat deze wel actueel zijn voor het Westland. Voor deze functie is een norm opgesteld op basis van ervaringscijfers. Voor de functies 'Tennisbaan' en 'Sociaal cultureel centrum / wijk- of verenigingsgebouw' geldt dat er in de CROW publicatie 317 geen kengetallen meer voor opgenomen zijn, terwijl ze wel relevant zijn voor het Westland. Daarom is er voor gekozen om voor deze functies de normen te behouden zoals deze in hoofdstuk 7 van het Westlands Verkeer en Vervoersplan waren opgenomen.

De CROW-kengetallen kennen een bandbreedte. Conform het geldende parkeerbeleid is ervoor gekozen om het hoogste getal van de bandbreedte als norm vast te stellen. In gevallen dat functies zijn samengevoegd, is maatwerk toegepast. Voor de functie 'Hotel' is ervoor gekozen om de hogere norm uit het WVVP over te nemen. Voor de functies in de categorie 'Wonen' geldt dat de bijbehorende aanwezigheidspercentages die door de CROW worden onderscheiden voor bewoners en bezoekers zijn samengevoegd, en daarop ook de parkeernormen zijn aangepast.

Bij de parkeernormen behoren ook aanwezigheidspercentages. Ook de vastgestelde aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 317. Bij het ontbreken van aanwezigheidspercentages voor de functies 'sociaal cultureel', 'bibliotheek', 'museum', 'restaurant' en 'café' in publicatie 317, zijn voor deze functies de aanwezigheidspercentages behouden zoals deze in hoofdstuk 7 van het Westlands Verkeer en Vervoersplan waren opgenomen. Voor de functie wonen geldt dat de aanwezigheidspercentages die in publicatie 317 voor bewoners en bezoekers worden onderscheiden, zijn samengevoegd tot één gezamenlijk aanwezigheidspercentage.

## **Artikel 1 Reikwijdte**

Geen toelichting nodig

## **Artikel 2 Beleidskader**

Geen toelichting nodig

## **Artikel 3 stappenplan voor de parkeertoets**

Voor het begrijpen van het model wordt geadviseerd de toelichting van artikelen 4 en 5 te lezen.

## **Artikel 4 Het bepalen van de parkeervraag**

Voor het bepalen van de gevolgen die een ontwikkeling heeft op de vraag naar parkeerplaatsen, zijn vier aspecten relevant:

- I. *Aard en grootte van het ruimtelijk programma dat wordt toegevoegd:*  
Verschillende functies kennen een verschillende parkeervraag. Daarom worden bij de parkeernormen verschillende functies onderscheiden met elk een eigen norm. De parkeernorm is, afhankelijk van de functie, per eenheid of per bruto vloeroppervlak. Uiteraard is het voor de parkeervraag van een ontwikkeling ook van belang hoeveel eenheden of m<sup>2</sup> bvo van een functie er wordt toegevoegd. Voor wonen geldt dat de parkeernorm ook afhankelijk is van de van toepassing zijnde prijsklasse.
- II. *Aard en grootte van het ruimtelijk programma dat verdwijnt:*  
Het is vaste jurisprudentie dat er bij een ontwikkeling voldoende extra parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd om aan de toename van de parkeerbehoefte te kunnen voldoen. Een eventueel historisch tekort kan niet op een initiatiefnemer worden afgewenteld. In het geval een ontwikkeling tot gevolg heeft dat er ook een bestaand ruimtelijk programma verdwijnt, is voor het bepalen van de toename ook de parkeerbehoefte van het programma dat verdwijnt relevant. Hierbij zijn ook de verschillen in aanwezigheidspercentages tussen de nieuwe en huidige functie van belang.
- III. *De locatie van de ontwikkeling:*  
De parkeervraag die een functie genereert, is bij veel functies ook afhankelijk van de locatie van de functie. Zo wordt deze beïnvloed door de stedelijkheidsgraad van de gemeente waarin een functie ligt. Ook is bij de meeste functies de situering van de locatie binnen de gemeente relevant. Daarom worden in deze beleidsregel verschillende zones onderscheiden waarvoor verschillende parkeernormen gelden. In deze normering wordt rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad van Westland, die voor de gehele gemeente hetzelfde is.
- IV. *Aanwezigheidspercentages:*  
De parkeervraag van functies is niet altijd maximaal, maar fluctueert per periode van de dag en week. Doordat de piekmomenten in parkeerbehoefte van verschillende functies niet altijd volledig samenvallen, zijn voor verschillende functies opgeteld in totaal vaak minder parkeerplaatsen nodig dan de verschillende maxima bij elkaar. In de praktijk werkt dit uiteraard alleen voor zover verschillende functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

Indien een mobiliteitsplan benodigd is, geldt dat de aanvrager aan de hand van relevante informatie over bijvoorbeeld de volgende aspecten moeten toelichten wat de te verwachte parkeerbehoefte is van het initiatief gedurende de verschillende momenten van de week.

- het aantal gelijktijdig aanwezige werknemers (maximaal, gemiddeld);

- het aantal gelijktijdig aanwezige bezoekers (maximaal, gemiddeld);
- herkomstlocaties van de werknemers en bezoekers;
- mobiliteitsbeleid binnen de organisatie (zoals een fietsstimuleringsplan).

De gemeente zal het mobiliteitsplan toetsen.

### **Artikel 5 Het bepalen van het parkeeraanbod**

Voor het bepalen van de gevolgen die een ontwikkeling heeft op het aanbod van parkeerplaatsen, zijn twee aspecten relevant:

- I. *De mate waarin de ontwikkeling voorziet in (extra) parkeerplaatsen:*  
 Voor het effect dat een ontwikkeling heeft op de parkeersituatie ter plaatse, zijn uiteraard niet alleen de gevolgen van een ontwikkeling op de parkeervraag van belang, maar ook de gevolgen van de ontwikkeling op het aanbod aan parkeerplaatsen. In het geval van parkeren op eigen terrein bij woningen geldt dat het theoretisch aantal auto's dat op eigen terrein kan parkeren in de praktijk niet altijd overeenkomt met het aantal auto's dat ook daadwerkelijk op eigen terrein zal parkeren. Zo zullen op een lange oprit niet altijd meerdere auto's worden geparkeerd. En doen garageboxen ook vaak dienst als opslag. Vandaar dat bij parkeren op eigen terrein bij een woning in sommige gevallen met berekeningsaantallen wordt gerekend die afwijken van wat in theorie maximaal mogelijk zou zijn. Uiteraard is het van belang dat parkeerplaatsen bruikbaar zijn, vandaar dat de parkeerplaatsen moeten voldoen aan minimale eisen wat betreft maatvoering.
- II. *De mate waarin de beschikbare parkeerplaatsen uitwisselbaar zijn:*  
 De parkeervraag van afzonderlijke functies fluctueert per periode van de dag en week (aanwezigheidspercentages). Doordat de piekmomenten in parkeerbehoefte van verschillende functies niet altijd volledig samenvallen, zijn voor verschillende functies gezamenlijk vaak minder parkeerplaatsen nodig dan de verschillende maxima bij elkaar. In de praktijk werkt dit uiteraard alleen voor zover functies van uitwisselbare parkeerplaatsen gebruik maken. Vandaar dat in deze beleidsregel drie type parkeerplaatsen worden onderscheiden.

### **Artikel 6 Afwijken van de eis van het parkeren op eigen terrein**

Op het moment dat een ontwikkeling op eigen terrein onvoldoende parkeerplaatsen kan realiseren om aan de toename van de parkeerbehoefte te voldoen, is een planologische afwijking nodig van de eis tot parkeren op eigen terrein. Het bepalen of deze afwijking kan worden verleend, wordt gedaan door middel van een integrale afweging. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling voor de parkeersituatie ter plaatse, maar wordt ook gekeken naar de gevolgen van de ontwikkeling op andere beleidsterreinen zoals economie, volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedenbouw. Als input voor deze integrale afweging kan er vanuit het perspectief van parkeren worden gekeken of er in bestaand openbaar gebied mogelijkheden zijn om de extra parkeervraag op te vangen. Twee aspecten zijn hierbij relevant:

- I. *De mogelijkheden die er zijn om extra gebruik te maken van bestaande openbaar toegankelijke parkeerplaatsen:*  
 Indien een ontwikkeling niet in voldoende parkeerplaatsen voorziet om in de toename van de parkeerbehoefte te voorzien, heeft dit gevolgen voor de parkeerdruk in de openbare ruimte. Om een goede afweging te kunnen maken of extra gebruik van bestaande openbaar toegankelijke parkeerplaatsen mogelijk en gewenst is, is het van belang dat inzichtelijk wordt gemaakt wat de gevolgen van de

ontwikkeling zijn voor deze parkeerdruk in de openbare ruimte. Hiervoor wordt tenminste gekeken naar:

- het aantal parkeerplaatsen dat extra benodigd is: het maakt verschil of er nog behoefte is aan het extra gebruik van 1 of het extra gebruik van 10 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.
- het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen dat in de directe omgeving aanwezig is: het maakt voor het effect in het openbaar gebied verschil of er nog behoefte is aan het gebruik van 1 pp, terwijl er maar 3 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in de directe omgeving aanwezig zijn, of dat deze behoefte er is terwijl er 100 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in de directe omgeving aanwezig zijn. Indicatief voor de directe omgeving zijn de maximaal aanvaardbare loopafstanden zoals toegelicht in paragraaf 5.4.
- de bezetting van deze bestaande parkeerplaatsen: het maakt verschil of de aanwezige openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voor maar 10% bezet zijn op de relevante momenten, of voor 100%. Wat als vol wordt ervaren verschilt per type gebied. In gemengde gebieden wordt 85% bezetting ervaren als vol. In woonwijken wanneer 90% van de openbare parkeerplaatsen bezet is. In situaties met korte parkeertijden en veel parkeerwisselingen is dit al bij 80%. Maar ook in deze situaties speelt de verhouding met het aantal aanwezige parkeerplaatsen een rol. Hoe beperkter het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is, des te groter de invloed is van toeval op het resultaat van een parkeertelling, en des te eerder de maximaal gewenste bezettingsgraad bij een kleine toename van het aantal parkeerders (welke niet het gevolg is van het initiatief) wordt overschreden. Bij het bepalen van de beschikbare restcapaciteit dient hiermee rekening gehouden te worden. In paragraaf 5.1 wordt toegelicht hoe de bestaande parkeerdruk in de directe omgeving kan worden bepaald.
- Of er ook momenten zijn waarop de parkeerdruk in de openbare ruimte afneemt als gevolg van de ontwikkeling: indien het een ontwikkeling betreft waarbij er ook één of meerdere functies verdwijnen, is het ook mogelijk dat de ontwikkeling voor sommige momenten van de dag/week parkeerplaatsen tekort komt, maar op andere momenten ervoor zorgt dat er per saldo juist een toename is van het aantal beschikbare openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.

Door bovenstaande aspecten voor de verschillende maatgevende momenten van de dag/week in kaart te brengen, ontstaat een goed beeld van de mogelijke gevolgen van een ontwikkeling voor de parkeerdruk in de openbare ruimte. Wat maatgevende momenten zijn, is daarbij afhankelijk van de piekperioden qua parkeervraag van zowel de toe te voegen functies(s) als die van de bestaande omliggende functie(s). Met alle momenten moet rekening worden gehouden

De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen.

II. *De mogelijkheden die er zijn om in het openbaar gebied extra parkeerplaatsen te realiseren:*

Op het moment dat redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, en er in het openbaar gebied onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is om een extra parkeervraag als gevolg van het initiatief op te vangen, kan in overleg met de gemeente worden gekeken of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied te realiseren. Ruimte voor parkeren zal altijd ten koste gaan van ruimte voor een andere functie. Vaak is dit groen, dat al

spaarzaam aanwezig is in het Westland. Deze gevolgen worden meegenomen in de integrale belangenafweging.

III. *De maximaal aanvaardbare loopafstanden:*

Bij beide hierboven beschreven opties spelen de maximaal aanvaardbare loopafstanden van zowel de toe te voegen functie(s) als de reeds aanwezige functie(s) een rol. Indien gebruikers van een nieuwe functie namelijk gebruik moeten gaan maken van al bestaande openbaar toegankelijke parkeerplaatsen, is het relevant dat ook voor de gebruikers van de omliggende functies binnen aanvaardbare loopafstand voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven.

Als uitkomst van deze analyse zijn grofweg twee situaties mogelijk, met elk een ander advies vanuit parkeren tot gevolg:

- I. De parkeerdruk blijft naar verwachting op alle relevante momenten acceptabel (onder de maximaal gewenste bezettingsgraad) of, als de parkeerdruk in de huidige situatie op sommige momenten al hoger is dan de maximaal gewenste bezettingsgraad, de parkeerdruk ontwikkelt zich als gevolg van het initiatief naar verwachting per saldo neutraal of positief: vanuit parkeren bezien kan worden ingestemd met het initiatief. Er wordt als onderdeel van de integrale afweging nog wel beoordeeld of extra gebruik van bestaande openbaar toegankelijke parkeerplaatsen door dit initiatief wel gewenst is.
- II. Er is op relevante momenten onvoldoende restcapaciteit aanwezig, of, als de parkeerdruk in de huidige situatie op sommige momenten al hoger is dan de maximaal gewenste bezettingsgraad, de parkeerdruk ontwikkelt zich als gevolg van het initiatief per saldo negatief: vanuit parkeren bezien volgt een negatief advies op deze ontwikkeling.

#### **Artikel 7 Inherente afwijkingsbevoegdheid**

Dit speelt bijvoorbeeld bij ontwikkelingen welke speelden ten tijde van het opstellen van deze nieuwe parkeernormen, waarbij door het gemeentebestuur reeds afspraken gemaakt zijn over de toe te passen parkeernormen. Of wanneer recent met de oude parkeernormen positief is geoordeeld op een aanvraag omgevingsvergunning of quick scan, terwijl toepassing van de met dit document vastgestelde parkeernormen deze ontwikkeling onhaalbaar zou maken. Een verzoek tot toepassing van de hardheidsclausule moet altijd deugdelijk onderbouwd worden, dit ter beoordeling van het bevoegd gezag. Hierbij kan onder andere gedacht worden de volgende punten:

- een beschrijving van de casus waaruit blijkt dat de situatie bijzonder is;
- waarom hier in de beleidsregel parkeernormen niet in is voorzien;
- waarom en op welke wijze kan worden aangesloten op parkeernormen waar wel in is voorzien;
- wat het nadeel is voor betrokkene en waarom dit onevenredig is ten opzichte van anderen.

#### **Artikel 8 Citeerregel**

Geen toelichting nodig

#### **Artikel 9 Inwerkingtreding**

Geen toelichting nodig