

Parkeernormen Gorinchem

Juni 2019

Inleiding

Parkeerbeleid is vanaf medio jaren negentig primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Parkeerbeleid is daarbij te zien als een beleidsterrein dat is in te passen in de gemeentelijke hoofddoelstellingen op het terrein van bereikbaarheid, leefbaarheid en stedelijke vitaliteit. Het is bij uitstek een onderdeel waarin het primaat veeleer ligt bij de lagere overheden en in het bijzonder bij de gemeente. Het rijk en provincie hebben wel een globaal kader, waarbinnen de gemeente haar eigen beleid nader kan invullen.

Sinds 29 november 2014 zijn, als gevolg van de Reparatiewet Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) 2014, de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening komen te vervallen. Alle stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten sindsdien worden opgenomen in bestemmingsplannen.

Een van de consequenties van het vervallen van de stedenbouwkundige voorschriften is dat vanaf dat moment bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet meer op basis van de bouwverordening kan worden getoetst aan gemeentelijke parkeernormen. Hiervoor gold een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Ter voorkoming van ongewenste ontwikkelingen met betrekking tot parkeren heeft de gemeenteraad het voorbereidingsbesluit “parkeren” genomen. Dit voorbereidingsbesluit is op 27 juni 2018 in werking getreden.

Met een paraplubestemmingsplan parkeren willen wij het aspect parkeren juridisch-planologisch vastleggen. In dit bestemmingsplan nemen wij een dynamische verwijzing op naar deze beleidsregel. Door het opnemen van een dynamische verwijzing wordt gewaarborgd dat wanneer de beleidsregel gedurende de planperiode wordt gewijzigd, getoetst dient te worden aan de gewijzigde beleidsregels. Het paraplubestemmingsplan hoeft bij een wijziging van beleid hierdoor niet opnieuw te worden herzien.

Het vastleggen van parkeernormen schept duidelijkheid voor burgers, bedrijven en projectontwikkelaars, maar ook voor ons als gemeente zelf. Vooraf is voor iedere belanghebbende duidelijk welke parkeernormen voor een bepaalde functie gelden en wat de bijbehorende toepassingssystematiek is.

In voorliggend stuk zijn parkeernormen en de toepassingssystematiek voor de gemeente Gorinchem vastgelegd voor het autoparkeren. De parkeernormen zijn ontleend aan de parkeerkencijfers van het CROW- publicatie (317) ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’.

Doel en strekking

In Gorinchem zijn er voortdurend initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen betekenen veelal een wijziging in de parkeerbehoefte. Vaak gaat het om een extra parkeerbehoefte, maar soms vermindert deze behoefte ook. De gebruikers willen hun auto zo dicht mogelijk bij de nieuwe ontwikkeling kunnen parkeren. De bestaande omwonenden willen echter niet te veel overlast hiervan ervaren en willen ook zelf hun auto nog kwijt kunnen.

Om er voor te zorgen dat leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving niet stapsgewijs verder onder druk komen te staan, is het belangrijk om bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein. Voldoende in de zin van genoeg parkeerplaatsen, maar ook niet overdadig veel. De ruimte is immers schaars en moet ook gevuld kunnen worden door andere functies. De juiste mate van parkeerplaatsen wordt in het kader van het paraplubestemmingsplan berekend aan de hand van de systematiek en parkeernormen in dit document.

De toepassing van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op zowel de economische ontwikkeling, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit als verkeerskundige kwaliteit van de gemeente Gorinchem. Er is soms een schijnbaar dilemma tussen enerzijds het uitvoering geven aan het parkeerbeleid dat de kwaliteit van de openbare ruimte bewaakt en anderzijds het parkeerbeleid dat de economische ontwikkeling wil faciliteren.

De parkeernormen hebben niet het doel om ontwikkelingen te belemmeren, maar om hen te toetsen op hun kwaliteit. Maar het toepassen van de parkeernormen kan in de praktijk tot tegenstrijdige effecten leiden. Omdat het de bedoeling is dat de normen een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling, is in bepaalde situaties een bredere belangenafweging dan alleen parkeren nodig. In dergelijke gevallen kan het college van burgemeester en wethouders een bouwinitiatief goedkeuren, zonder dat de parkeerbehoefte volledig wordt gerealiseerd.

Juridisch kader

Het toepassen van parkeernormen is alleen van toepassing bij nieuwbouw, verbouw of wijzigingen van gebruik waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is. Wanneer een omgevingsvergunning wordt aangevraagd toetst de gemeente of aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Die voorwaarden behelzen onder andere dat in voldoende mate wordt voorzien in parkeercapaciteit op eigen terrein ten behoeve van het (bouw)plan.

In het paraplubestemmingsplan 'Parkeren' wordt aangegeven dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente. Voor nieuwe bestemmingsplannen kan de juridische ondervanging van het aspect parkeren op twee manieren plaatsvinden.

In de regels kan een artikel worden opgenomen met een voorwaardelijke bepaling dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voldaan dient te worden aan de geldende parkeernormen.

Een andere mogelijkheid is om, met name in kleine of gedetailleerde bestemmingsplannen, de parkeereis rechtstreeks in de regels op te nemen.

Parkeernormen

Indien sprake is van nieuwbouw, verbouw of als wijziging van gebruik plaatsvindt, kunnen wijzigingen optreden ten aanzien van de parkeerbehoefte die op de desbetreffende locatie geldt. Daarom wordt in het kader van de omgevingsvergunningverlening het aspect parkeren getoetst. Het gaat dan om omgevingsvergunningen voor het bouwen en/of het wijzigen van het gebruik. Bij deze omgevingsvergunningverlening wordt beoordeeld of bij de voorgenomen ontwikkeling voldoende rekening is gehouden met de parkeerbehoefte die de ontwikkeling kent. De basis voor het bepalen van

de parkeerbehoefte ligt bij de parkeernorm die de gemeente hanteert voor de ontwikkeling. De gemeente Gorinchem had geen gemeentelijke parkeernormen vastgesteld. Daarom is bij het bepalen van de parkeernormen de CROW-publicatie (317) 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' als uitgangspunt genomen.

Binnen deze kencijfers geldt dat de mate van stedelijkheid een belangrijke factor is om de juiste parkeernormen te hanteren. Voor het bepalen van de mate van stedelijkheid van de gemeente Gorinchem is gebruik gemaakt van de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Op basis van deze cijfers valt Gorinchem in de categorie 'sterk stedelijk'.

Aan de hand van de mate van stedelijkheid maakt het CROW een onderscheid in minimale en maximale normen voor diverse functies. Wij hebben gekozen om het gemiddelde van de kencijfers van het CROW voor een sterk stedelijke gemeente te gebruiken. De normen zijn gekoppeld aan het type functie dat mogelijk wordt gemaakt. Zo zijn er normen voor woningen, bedrijven en horecavoorzieningen. Daarbinnen worden nog diverse subcategorieën gehanteerd, bijvoorbeeld rij-, twee-onder-één-kap- en vrijstaande woningen. De normen worden met 1 decimaal achter de komma uitgedrukt en voor het bepalen van de parkeerbehoefte dient met deze decimalen gerekend te worden.

Gebiedsindeling

Naast de functie die met de ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, is ook de stedelijke zone waar de functie zich bevindt van belang bij het bepalen van de parkeerbehoefte. Volgens het CROW heeft onderzoek namelijk aangetoond dat de aanwezigheid van meer alternatieve vervoerswijzen in het centrum zorgt voor een lagere parkeerdruk. Omgekeerd geldt dus dat functies buiten het centrum een hogere parkeerbehoefte kennen vanwege het ontbreken van alternatieve vervoerswijzen. Daarom maakt het CROW een onderscheid in een aantal stedelijke zones:

- Centrum;
- Schil;
- Rest bebouwde kom;
- Buitengebied.

In voorliggend beleid is een tabel opgenomen (bijlage 1) waarin voor een scala aan functies een parkeernorm is opgenomen waar in het kader van de omgevingsvergunningverlening aan getoetst moet worden. Als de functie van een ruimtelijke ontwikkeling niet is opgenomen in de tabel, dan wordt bekeken welke functie hierbij het beste aansluit. Mochten de in deze nota opgenomen functies en parkeernormen niet toereikend zijn bij het bepalen van de parkeereis dan kan met nader onderzoek worden bekeken of een beter aansluitende norm kan worden gevonden.

In de tabel wordt een onderscheid gemaakt in de stedelijke zone waarin de ontwikkeling plaatsvindt. De stedelijke zones zijn op een kaart inzichtelijk gemaakt en bij deze beleidsnotitie gevoegd (bijlage 2). Hierbij is de volgende onderverdeling gemaakt:

- Centrum: Binnenstad en stationsomgeving;
- Schil: Wijdschild, Lingewijk-Zuid en Haarwijk-Zuid;
- Rest bebouwde kom: overige woongebieden en bedrijventerreinen;
- Buitengebied: landelijk gebied en uiterwaarden.

Bepalen parkeerbehoefte

Bij de berekening of bij een ontwikkeling wordt voldaan aan de genoemde parkeernormen is de berekeningswijze van het aantal beschikbare parkeerplaatsen van belang. In het navolgende is aangegeven wanneer parkeerplaatsen op eigen terrein, bijvoorbeeld in de vorm van een oprit, mogen worden meegerekend. Het gaat er hierbij om dat wordt voldaan aan een minimale oppervlakte van de stallingsruimte. In onderstaande afbeeldingen zijn de minimale afmetingen aangegeven van stallingsruimten op eigen terrein om als 1 of 2 volwaardige parkeerplaatsen te mogen worden meegerekend. Indien niet aan de minimale afmetingen wordt voldaan, zal deze parkeerplaats niet meetellen in de parkeercapaciteit. Ook parkeerplaatsen die achter elkaar gesitueerd zijn, worden slechts als 1 parkeerplaats gezien. Daarbij komt dat parkeergarages niet meetellen in de parkeercapaciteit.

In de volgende situaties is wel sprake van 1 volwaardige parkeerplaats:

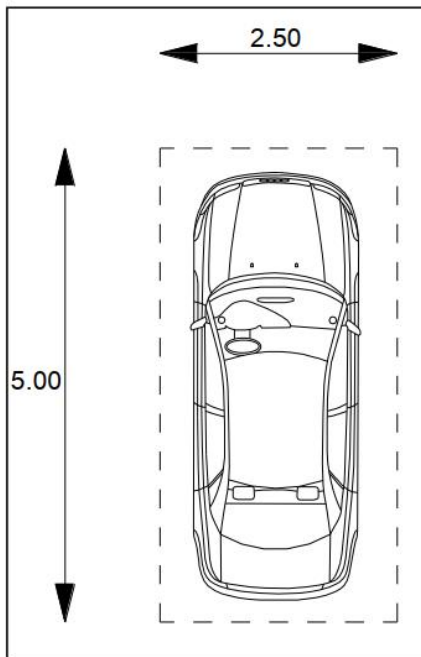
- Een enkele oprit in de vrije ruimte van 2,5 meter bij 5 meter.
- Een enkele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) van 2,9 meter bij 5 meter.
- Een enkele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad (bijvoorbeeld een trottoir) van 3,4 meter bij 5 meter. Hierbij wordt de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 3,4 meter.
- Een enkele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) van 3,3 meter bij 5 meter.
- Een enkele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad (bijvoorbeeld een trottoir) van 3,8 meter bij 5 meter. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats mogen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 3,8 meter.
- Een enkele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én twee toegangspaden (bijvoorbeeld een trottoir) van 4,3 meter bij 5 meter. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 4,3 meter.

In de volgende situaties is sprake van 2 volwaardige parkeerplaatsen:

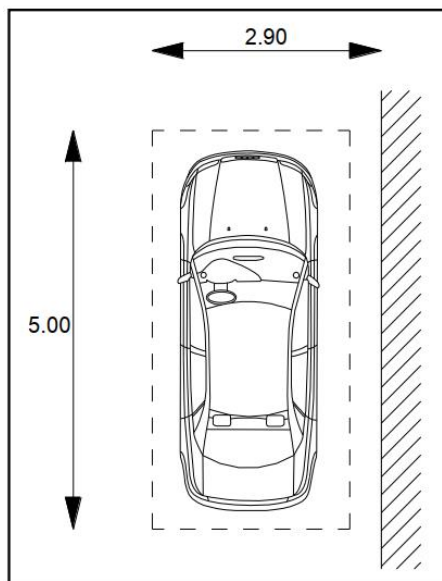
- Een dubbele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) van 5,4 meter bij 5 meter.
- Een dubbele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad (bijvoorbeeld een trottoir) van 5,9 meter bij 5 meter. Hierbij wordt de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 5,9 meter.
- Een dubbele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) van 5,8 meter bij 5 meter.
- Een dubbele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad (bijvoorbeeld een trottoir) van 6,3 meter bij 5 meter. Hierbij wordt de breedte van het toegangspad niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 6,3 meter.

- Een dubbele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én twee toegangspaden (bijvoorbeeld een trottoir) van 6,8 meter bij 5 meter. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 6,8 meter.

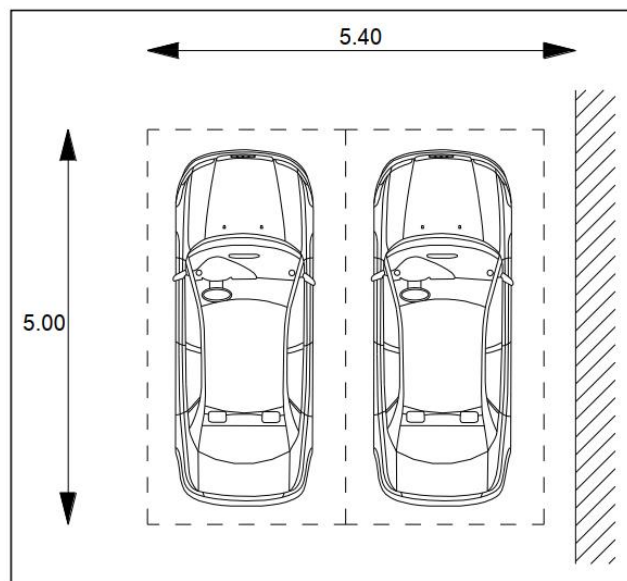
In de navolgende afbeeldingen is visueel weergegeven aan welke afmetingen 1 of 2 parkeerplaatsen moeten voldoen om mee te tellen in de parkeercapaciteit, conform de voorgaande beschrijving.



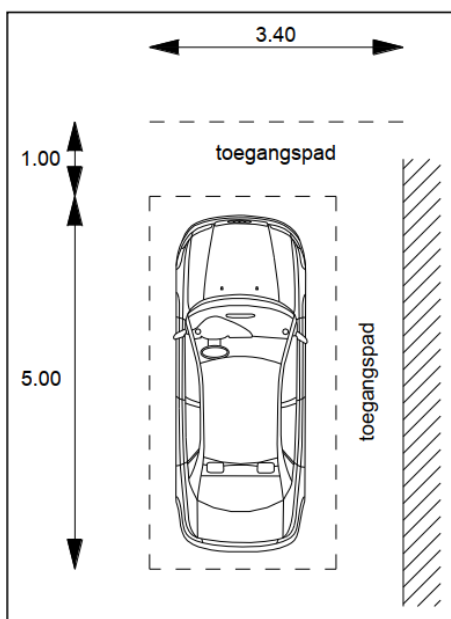
Oprit in vrije ruimte



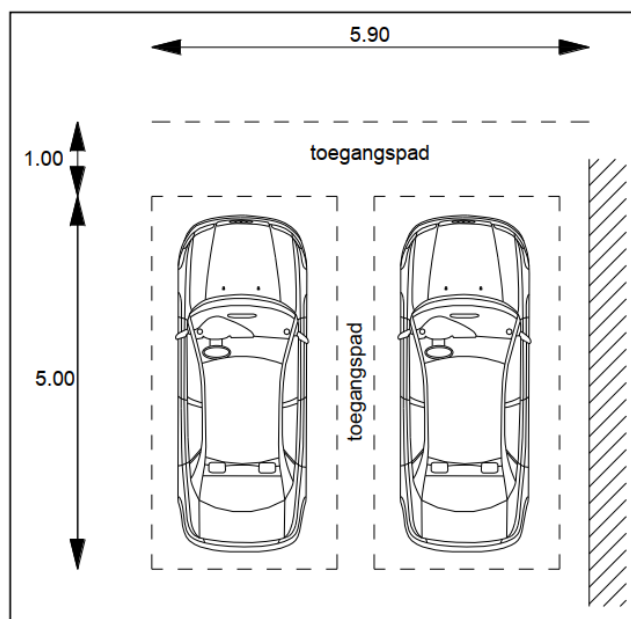
Enkele oprit met één harde zijde



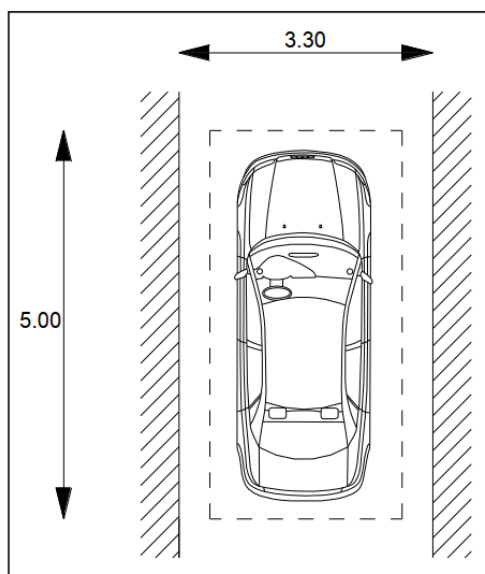
Dubbele oprit met één harde zijde



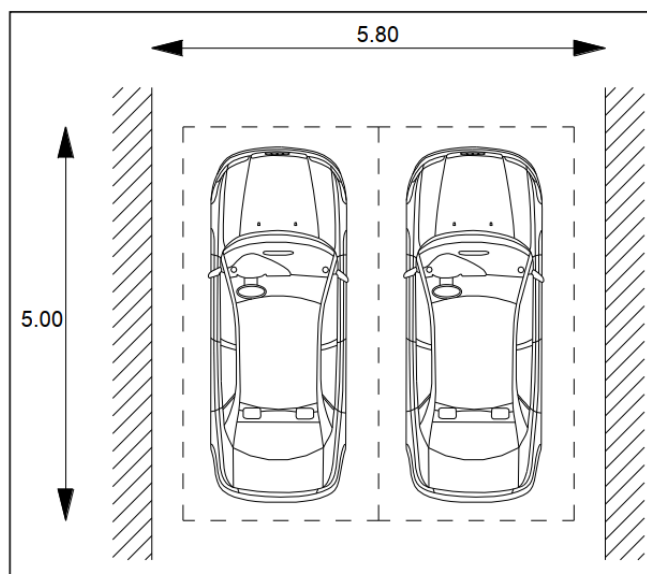
Enkele oprit met één harde zijde en toegangspad



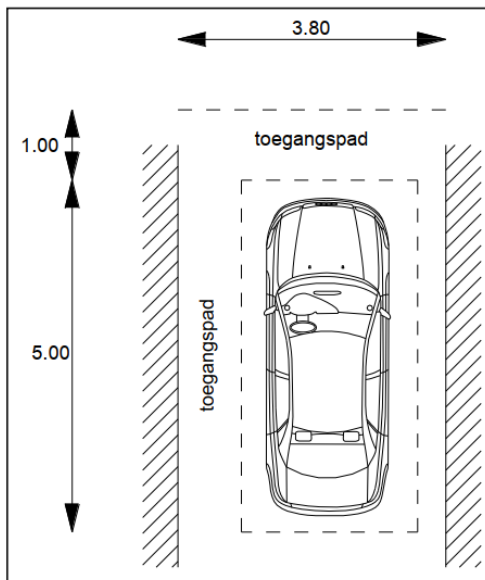
Dubbele oprit met één harde zijde en toegangspad



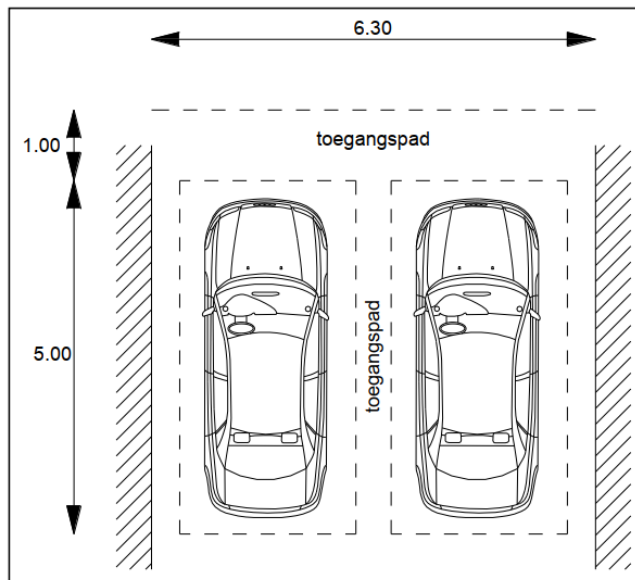
Enkele oprit met twee harde zijden



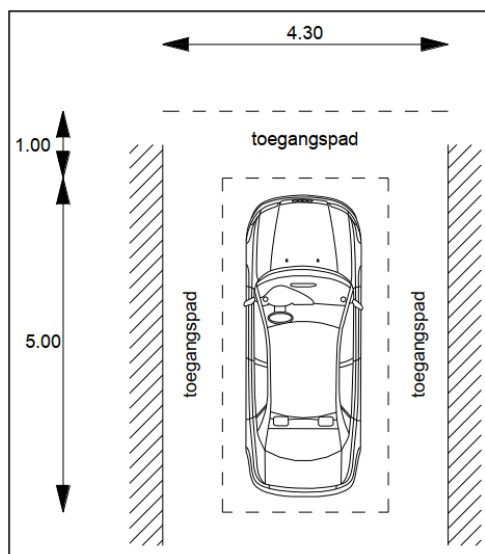
Dubbele oprit met twee harde zijden



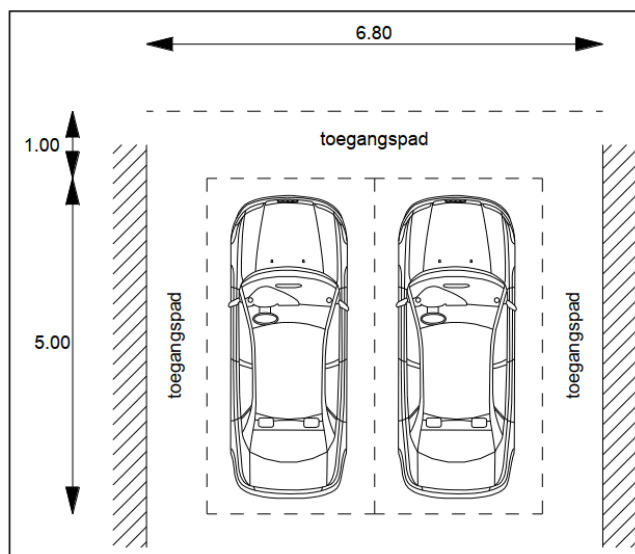
Enkele oprit met twee harde zijden en toegangspad



Dubbele oprit met twee harde zijden en toegangspad



Enkele oprit met twee harde zijden en twee toegangspaden



Dubbele oprit met twee harde zijden en twee toegangspaden

Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functies

Bij een ontwikkeling met meerdere functies is vaak sprake van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Dubbelgebruik betekent dat de parkeerplaatsen voor meerdere functies gebruikt kunnen worden. Iedere functie heeft over de dag en week gezien verschillen in de parkeerbehoefte.

De parkeerbehoefte bij wonen is in de avonden en weekenden het hoogst, terwijl deze overdag op doordeweekse werkdagen laag is. Bij een ontwikkeling met meerdere functies kunnen deze verschillen leiden tot een betere benutting van de parkeerplaatsen. Het aantal benodigde parkeervakken voor verschillende functies hoeft dan niet per definitie bij elkaar opgeteld te worden om het benodigde parkeeraanbod te bepalen.

Om het dubbelgebruik te bepalen zijn in bijlage 3 voor verschillende functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages kan per functie de parkeerbehoefte per periode van de dag en week worden bepaald. Op deze manier kan de maatgevende periode worden bepaald waarop de parkeerbehoefte van alle functies het hoogst is. Mochten de in de tabel opgenomen functies niet toereikend zijn dan kunnen met nader onderzoek aanwezigheidspercentages voor ontbrekende functies worden vastgesteld.

Afwijken

Het uitgangspunt is dat de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling er alles aan doet om het aantal benodigde parkeerplaatsen als gevolg van de ontwikkeling op eigen terrein te realiseren. Dit geldt ook voor het eventuele laden en lossen van goederen. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing van de benodigde parkeerplaatsen verlenen indien:

- Onevenredige kosten gemoeid zijn bij het voorzien van de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein; en/of
- Het fysiek onmogelijk is de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein te voorzien; en/of
- In de nodige parkeerplaatsen wordt voorzien op een andere wijze; en/of
- Het ruimtelijk gezien niet wenselijk is de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein te voorzien; en/of
- Voldoende openbare parkeerplaatsen binnen een acceptabele afstand aanwezig zijn; en/of
- Een parkeertelling aanwezig is, die aantoont dat er voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn die benut kunnen worden; en/of
- Het een ontwikkeling betreft waarbij het verschil tussen de parkeerbehoefte van de oude en de nieuwe situatie niet groter is dan twee parkeerplaatsen.
- Geen aanspraak gemaakt wordt op een parkeervergunning voor straatparkeren, waardoor de omgeving beschermd wordt tegen een extra parkeerdruk.