

Beleidsregel Parkeernormen

Inleiding

Parkeernormen (hoe ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren)/Omgevingsvergunning. Deze vraag staat in de notulen van het college opgenomen met de aantekening dat de afdelingen RO&V en BMO hierover moeten adviseren. Deze vraag heeft echter een wat grotere impact, vandaar dat ook de afdeling OR bij de opzet van deze notitie is betrokken.

Op de vraag hoe het begrip faciliteren uitgelegd dient te worden luidde het antwoord vanuit het college: Hoe voorkomen we dat er niets meer kan in het centrum en hoe kunnen we dat regelen.”

De opmerking die meteen aan deze vraag kan worden gekoppeld is dat we geen oplossing voor elk parkeerprobleem kunnen bieden. De grote vraag naar parkeerplaatsen die bijvoorbeeld de Spakenburgse dagen oproepen, moeten we niet willen regelen. Dat wordt op de weilanden binnen en buiten de bebouwde kom op dit moment op een prima manier opgelost.

Korte geschiedenis

Op 16 augustus 2005 heeft het college van B&W parkeernormen vastgesteld (in werking getreden op 5 september 2005) die gebaseerd zijn op de ASVV 2004 (aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van de CROW. Deze normen zijn vervolgens op 14 september van dat jaar gepubliceerd en worden nu dus ruim 7 jaar toegepast, onder andere bij de beoordelingen van bouwplannen (omgevingsvergunningen).

Stand van zaken

Sinds de tweede helft van 2005 is er veel gebeurd.

- Zo is de automobilititeit in Nederland verder toegenomen.
- Bouwplannen staan onder druk, omdat er eigenlijk steeds minder ruimte is voor de realisatie van parkeervoorzieningen.
- Ook is er eind 2012 een geheel bijgewerkte uitgave van de kencijfers parkeren van de CROW verschenen.

Het autobezit (personenauto's) in Nederland is de afgelopen 4 à 5 jaar met ruim 6 % gestegen, terwijl die groei in de gemeente Bunschoten nog wat groter was en net boven de 8 % ligt. Dit bij een bevolkingsgroei over die periode van 1,8 % in Nederland en in de gemeente Bunschoten 3 %.

Dit zijn toch zaken die het rechtvaardigen om te kijken in hoeverre de in 2005 vastgestelde parkeernormen nog actueel zijn.

De laatste tijd komt bij de beoordeling van bouwplannen steeds meer de parkeernormering aan de orde en vaak blijkt dan dat er op het perceel zelf onvoldoende ruimte is om het gewenste aantal parkeerplaatsen, dat nodig is als gevolg van het bouwplan of de voorgenomen uitbreiding van een bestaand gebouw, te realiseren. Dit heeft al geleid tot het op inventieve manier kijken naar parkeeroplossingen in de omgeving.

De nieuwe uitgave van de CROW, die voluit heet “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” (kencijfers) gaat vanuit diverse aspecten veel dieper op de materie in. Zo is het aantal verschillende categorieën waarvoor de normen beschreven staan fors uitgebreid en is er tevens bij veel van deze categorieën een verkeersgeneratie gegeven. Tot slot is daar waar mogelijk ook een parkeernorm voor het buitengebied aangegeven.

Een nieuwigheid in de uitgave is ook dat er nu ook kengetallen in staan voor fietsparkeren. Niet dat dat nu een item is op dit moment binnen de gemeente, maar het kan op sommige momenten handig zijn om er bij te pakken.

De grote lijn in de nieuwe uitgave is dat de normen voor het grootste gedeelte omhoog zijn gegaan. Slechts enkele categorieën zoals, commerciële dienstverlening (kantoren), bedrijfsverzamelgebouwen, beroepsonderwijs, hotels en indoor speeltuinen zijn over de gehele linie naar beneden gegaan.

De in 2005 vastgestelde regeling is gebaseerd op, zoals al eerder gezegd de ASVV 2004, ter vervanging van de toentertijd in 1996 door de CROW opgestelde en door de gemeente gehanteerde normen. Daarbij werd een aantal (9) rubrieken gehanteerd en was de gemeente gekwalificeerd als niet stedelijk gebied.

Daarnaast is in 2007-2009 een onderzoek door BonoTraffics uitgevoerd naar de parkeerproblematiek in het centrum van Spakenburg.

Duidelijk blijkt uit de gehouden parkeeronderzoeken dat de parkeerdruk in het centrum van Spakenburg eigenlijk maar op twee momenten erg hoog is. Vooral doet dit zich voor op vrijdagavond en op zaterdagmiddag wanneer er een piekmoment is tussen 14.00 en 16.00 uur.

Dit kan aan de hand van twee uitwerkingen bepaald worden:

- In het “grote” centrum (zie kaart hieronder) is er op het piekmoment een bezetting van tussen de 88 en 97%;
- In het “kleine” centrum (straten rondom het Spuiplein/Oostpoortgarage, zie tekening) is er op het piekmoment (15.00 uur) sprake van een bezetting van 92%.

Op dat specifieke moment was dus 8% van de in het “kleine” centrum aanwezige parkeerplaatsen niet bezet met een auto. Dit komt neer op een aantal van 50 parkeerplaatsen.

Van belang is hierbij te vermelden dat de in het afgelopen jaar aan de Oostsingel aangelegde parkeerplaatsen niet in dit onderzoek zijn betrokken, omdat zij destijds nog niet aanwezig waren. Deze recent aangelegde plaatsen zorgen dus voor meer parkeercapaciteit in het centrum. De ruimte van 50 parkeerplaatsen is dus eigenlijk veel groter. Daar kunnen de 43 aan de Oostsingel gerealiseerde parkeerplaatsen nog bij opgeteld worden, zodat je aan een “ruimte” van 93 parkeerplaatsen komt.

Ook het parkeerterrein Westmaat-West was ten tijde van het genoemde onderzoek nog niet beschikbaar op de manier, zoals dat nu het geval is. Het is echter wel binnen het plangebied “centrum” aangegeven.

Op basis van verkeerskundige afweging tussen de verschillende keuzemodellen en de aspecten draagvlak en financiën, is een keuze gemaakt voor de toekomstige parkeersituatie in het centrum van Spakenburg.

Er is uiteindelijk gekozen voor een gefaseerde en beperkte invoering van parkeerregulering, afhankelijk van de ontwikkelingen.

Parkeerverwijssysteem

Voor de bereikbaarheid en de vindbaarheid van de parkeerlocaties binnen de gemeente is een parkeerverwijssysteem opgezet.

De indruk bestaat dat mensen die van buiten de gemeente komen voldoende geleid worden door de huidige bebording. Bewijzen hiervoor zijn er niet, maar het is per telefoon goed uit te leggen welke borden hij/zij moet volgen om bij het centrum en de parkeerplaatsen te komen. De borden die er staan vervullen een functie. Voor bekenden natuurlijk niet.

De parkeerrouteborden in het centrumgebied zelf staan er wellicht overbodig, omdat vrijwel niemand lang gaat rondrijden maar de auto parkeert op de eerste de beste plek die gezien wordt. Een nieuwe ontwikkeling is het gebruik van autonavigatiesystemen en apps. Deze worden eerder gevolgd dan de borden die er staan. De parkeerrouteborden weglaten is een optie, maar je kan er op wachten dat er vervolgens weer om gevraagd wordt omdat het dan niet duidelijk is waar je moet zijn als de grote parkeerplaatsen vol zijn.

Wettelijk kader

Voor de duidelijkheid geven wij hier in inkijk in het wettelijk kader rond de parkeernormering. Parkeren is een onderwerp van stedenbouwkundige aard. De belangrijkste functie van parkeervoorschriften in een bestemmingsplan of (aanvullend) in de bouwverordening, is dat die voorschriften daarmee deel gaan uitmaken van het toetsingskader voor een aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, zoals dat in artikel 2.10 Wabo is opgenomen.

Dit betekent dat dit onderwerp geregeld kan worden in een bestemmingsplan, als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening waarin het bestemmingsplan moet voorzien.

Het onderwerp parkeren kan als stedenbouwkundig voorschrift aanvullend ook worden geregeld in de bouwverordening die iedere gemeente moet hebben op grond van artikel 8 lid 5 van de Woningwet. Een regeling in de bouwverordening wordt nader uitgewerkt in een “beleidsregel parkeernormen”.

Bij een nog via Koninklijk Besluit nader te bepalen tijdstip van inwerkingtreding (artikel 8.17 van de Invoeringswet Wro) zal de mogelijkheid van de (aanvullende) werking van parkeervoorschriften in de bouwverordening vervallen en kunnen parkeernormen slechts nog worden opgenomen in bestemmingsplannen. Het vaststellen van gemeentelijk parkeerbeleid in een Beleidsregel Parkeernormen vormt echter een goede basis voor een regeling in (nog op te stellen) bestemmingsplannen waarin dit nog niet is geregeld.

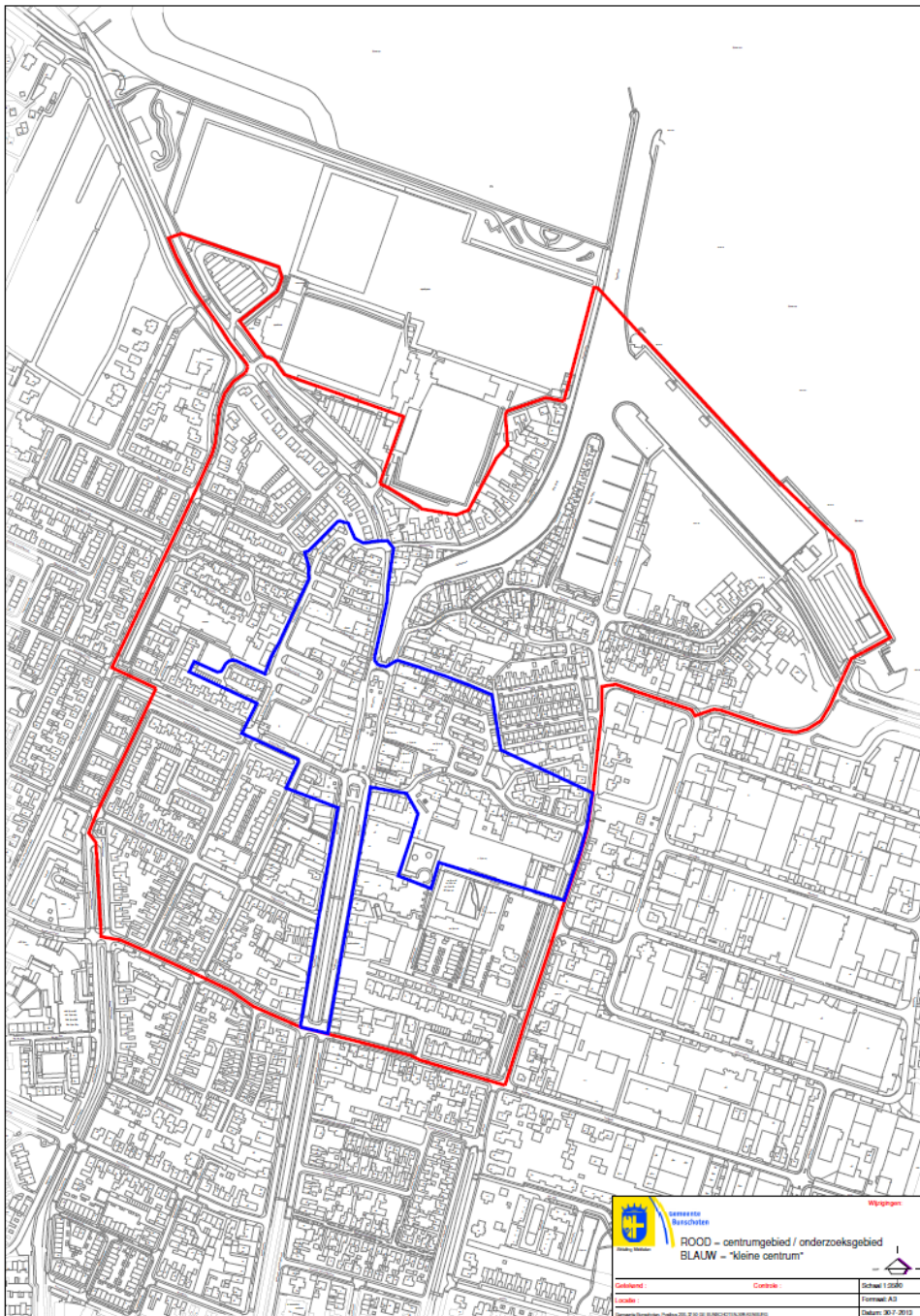
Echter een nieuwe regeling zal niet zonder overgangsrechtelijke bepalingen ingevoerd kunnen worden, waardoor de verwachting bestaat dat dit voor bestemmingsplannen waarin de parkeernormen nog niet zijn opgenomen, niet tot problemen zal leiden.

Hoe op te pakken

De normen van 2005 gingen zoals gezegd uit van de gemeente Bunschoten als een “niet stedelijke” gemeente en daarbij is vervolgens de bebouwde kom verdeeld in een centrumgebied, een verloopgebied centrum (schil) en rest van de bebouwde kom.

Door de verdere concentratie van de bedrijvigheid (horeca en detailhandel) in het centrum van Spakenburg stellen wij als werkgroep voor om in de gemeente alleen te werken met een centrumgebied en de rest van de gemeente. (zie kaart op de volgende pagina voor de gebiedsbepaling; Dit gebied sluit aan op de gebiedsbepaling (onderzoeksgebied) uit het rapport van BonoTraffics.)

Daarnaast is op basis van de adresdichtheid te bepalen of Bunschoten-Spakenburg “niet stedelijk”, “matig stedelijk” of zelfs “sterk stedelijk” is. Zo’n indeling hangt samen met de adressen dichtheid per km². Op basis van berekeningen blijkt de bebouwde kom van Bunschoten-Spakenburg (de woonomgeving) te kwalificeren als **sterk stedelijk**. Een enkel apart gebied, b.v. het plangebied Bunschoten-Stad (incl. de stadsweide), kan worden gekwalificeerd als “matig stedelijk”. Omdat in de stadsweide niet geparkeerd kan worden, is het niet reëel de kwalificatie van alleen dit gebied aan te passen. Bezien over het geheel van de bebouwde kom is het aantal adressen per km² gemiddeld 1.500 -2.500 per km². Daarom adviseren wij ook voor de gehele gemeente van sterk stedelijk uit te gaan. Dit betekent dat net een iets andere norm gehanteerd dient te worden bij beoordeling van bouwplannen. Bij woningbouw gaat die vaak 0,1 pp naar beneden, terwijl die daling voor andere functies vergelijkbaar is of zelfs nog een paar “tienden” meer.



Afbeelding 1

Wij pleiten voor het overnemen van de normen van de CROW. Er is uitgebreid onderzoek gedaan over de opbouw van deze cijfers. Het afwijken van de normen, bij een specifieke categorie, zal uiterst gedegen gemotiveerd moeten worden. Niet aannemelijk is te maken dat de situatie in de gemeente Bunschoten dan zoveel verschillend is van de landelijke trend, ondanks b.v. de hogere groei in automobilititeit.

Toepassen van minimale of maximale norm

In de tabellen van de kencijfers is altijd sprake van een minimum en maximum norm. De vraag die we ons hierbij hebben gesteld is welke van deze twee passen we toe. In de eerder gehanteerde parkeernormen is altijd uitgegaan van de maximum norm.

Wij kiezen er voor dat te continueren omdat er nog altijd veel bedrijfsbussen in de woonomgeving worden geparkeerd. Dat is niet tegen te gaan, dus zullen we onze te hanteren normen hierop moeten baseren en van de maximale aantallen moeten blijven uitgaan.

Een andere overweging om te kiezen voor de minimale of maximale norm is als volgt te omschrijven.

Er kan een reden zijn om te kiezen voor de minimale norm. Ondernemers kunnen zo tegemoet gekomen worden, waardoor zij geen dure grond hoeven om te zetten in parkeerruimte. Grond welke zij dus niet kunnen benutten voor winkel of horecaruimte. Een keuze voor de maximale norm kan gemotiveerd worden om geen ruimtelijk probleem te creëren en zoveel mogelijk gelegenheid te bieden voor de bezoekers voor ons dorp (centrum) om de auto te parkeren. Ook dit is uiteindelijk ten voordele van de ondernemers, een stukje city-marketing.

Uiteindelijk kan er dus vanuit twee invalshoeken worden gepleit voor het toepassen van de maximale normen en wordt ook geadviseerd om hiertoe te besluiten. In bijlage 1 is het complete overzicht opgenomen van de vast te stellen normen, waarbij ook de minimale norm is weergegeven. Tevens zijn hier categorieën opgenomen die hier in de gemeente (nog) niet voorkomen. Enkele categorieën, zoals grotere (sport- en culturele) attracties, penitentiaire inrichting, hogeschool en universiteit zijn wel buiten beschouwing gelaten.

Buitengebied

De nieuwe kencijfers hebben in de tabellen ook normen opgenomen voor voorzieningen in het buitengebied. Dat is een goede zaak, omdat daarbij nu vooral een beetje op het gevoel werd afgegaan.

De kwalificatie of hier wel of niet sprake is van stedelijk gebied is hier niet van toepassing, omdat de normen voor het buitengebied hierin niet van elkaar verschillen.

Overgangsrecht

Omgaan met parkeernormen is vooral een zaak die speelt bij een voornemen tot het ontwikkelen van een bepaald gebied of perceel. In een bestaande woonwijk kan niet gesleuteld worden aan de norm die jaren geleden bij de realisatie van de wijk gesteld is. Er kan in de loop der jaren geconstateerd worden dat er te weinig parkeerplaatsen zijn, als gevolg van vele ontwikkelingen, maar om daarmee de normen voor een bestaand gebied bij te stellen is niet doenlijk. Daarmee, b.v. het vervolgens strikt hanteren van die nieuwe normen, zou de leefbaarheid (woongenot) van een dergelijke wijk volledig ter discussie komen te staan, omdat bestaande (groene) openbare ruimte, die nu niet ten behoeve van het parkeren in gebruik is, omgezet moet worden in parkeerplaatsen. Veel meer moet gekeken worden naar specifieke locatiegebonden oplossingen.

Op basis van een onderzoek naar de parkeerbalans in een af te bakenen gebied kan een dergelijke situatie in beeld worden gebracht.

Bij alle nieuwe ontwikkelingen ligt dit uiteraard anders, zowel in nieuwe uitleggebieden als perceelsgebonden ontwikkelingen is toepassing van de nieuwe normen een uitgemaakte zaak, om het verder vergroten van het parkeerprobleem te voorkomen. Daarnaast is het ook wel zo duidelijk en overzichtelijk dat op alle nieuwe ontwikkelingen de nieuwe normen van toepassing worden verklaard en niet selectief op de ene ontwikkeling wel en de andere niet.

Als ingangsmoment voor het gebruik van de nieuwe normen dient een moment gekozen te worden dat voor alle partijen acceptabel is als het nog niet in een bestemmingsplan zelf vastligt.

Uiteraard zijn bij elke nieuwe ontwikkeling (bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk, een inbreiding in een bestaande omgeving of een uitbreiding aan een bestaand gebouw, waardoor bijvoorbeeld de intensiteit van het gebruik significant toeneemt) die opgestart wordt na het

moment van bekendmaking van het college-besluit de nieuwe normen van toepassing. Bij grootschalige planontwikkelingen (Eemdijk, Zuyderzee en Rengerswetering) wordt (vaak) al jaren tevoren gesproken over een ruimtelijke inrichting/planvorming (verkaveling) voordat een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend en er dus een toetsingsmoment ontstaat. Zeker wanneer er sprake zou zijn van veel zwaardere normen zou dat een zware wissel op de planonderhandelingen kunnen trekken. Er zal dus een ijkpunt gekozen moeten worden welke plannen wel en niet onder de nieuwe normen gaan vallen.

Het voorstel is om voor de planvorming:

- Zuyderzee (woningbouw);
- Rengerswetering (2^e eiland),

uit te blijven gaan van de huidige normen, omdat dat al planologisch gezien al sprake is van een uitgewerkte planologische regeling. Is bijvoorbeeld ook al deels in het bestemmingsplan geregeld.

Ook voor een ontwikkeling als Eemdijk-Oost is al een verkaveling opgezet, maar deze is nog in het geheel niet planologisch geregeld. Voor deze ontwikkeling en de volgende eilanden in Rengerswetering zouden de nieuwe normen dienen te gelden, omdat daarvoor nog een bestemmingsplan of uitwerking vastgesteld dient te worden.

Een regeling in het bestemmingsplan gaat voor op normen die via de “beleidsregel Parkeernormen” opgelegd zouden kunnen worden. Ook als dit op een gegeven moment in een bestaande situatie een norm is die lager ligt dan de normen uit de aanbeveling van de CROW van oktober 2012.

Toetsing van bouwplan aan de normen

De theorie

Het onderdeel parkeren maakt deel uit van de toetsing van een aanvraag voor een omgevingsvergunning (art 2.10 Wabo). Dit betekent dat een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een bouwplan dat in strijd is met de parkeervoorschriften moet worden geweigerd. De plicht om aan te tonen dat de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een bouwplan voldoet aan de parkeervoorschriften ligt bij de aanvrager.

Wat indien niet aan de parkeernorm kan worden voldaan?

In artikel 2.5.30 lid zes van de Bouwverordening is de uitzonderingsregel opgenomen. Hierin is in lid a het volgende bepaald:

- *6. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste, het tweede, het derde en het vijfde lid:*
 - *a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;*

Wanneer er in de omgeving voldoende parkeerplaatsen op openbare grond beschikbaar zijn, kan er ontheffing worden verleend. Dit moet dan wel worden onderbouwd aan de hand van een onderzoek. Een parkeerbalans kan dienen als motivering. Zie ook LJN BA 0645.

Ook wordt gewerkt met een zogenaamd parkeerfonds. Deze zijn er in twee soorten. Een ontheffing met een financiële voorwaarde of de parkeer(eis) overeenkomsten. Per parkeerplaats wordt een bedrag betaald en met dat geld worden door de gemeente in de directe nabijheid van het bouwplan daadwerkelijk een of meerdere parkeerplaatsen aangelegd

Dit is per 1 januari 2013 een bedrag van € 3831,00 (excl. BTW) per parkeerplaats. Dit bedrag wordt jaarlijks opnieuw geïndexeerd.

Het niet kunnen voldoen aan de parkeernormen en daarbij ook het ontbreken van de mogelijkheid om in de nabijheid parkeerplaatsen te realiseren heeft, zoals gezegd, tot consequentie dat de aanvraag omgevingsvergunning en eventueel ontheffing van de bouw- of gebruiksregels geweigerd dient te worden.

De praktijk

Een bouwplan dient getoetst te worden op het onderdeel parkeren. Als uitgangspunt voor het toetsmoment dient dan ingestemd te worden met de conclusie die uit het rapport van BonoTraffics gedestilleerd kan worden dat er op het piekmoment (zaterdagmiddag 15.00 uur) in het centrum altijd nog 93 vrije parkeerplaatsen zijn. Anders gezegd er is een mate van comfort wat betreft vrije parkeerplaatsen.

Bij de toetsing van aanvragen om een omgevingsvergunning in het centrum van Spakenburg zou deze “ruimte” in het achterhoofd gehouden kunnen worden. Daarbij geldt ook dat de verschillende functies op verschillende momenten van de dag aan het maximale bezettingspercentage komen, waardoor parkeerplaatsen dubbel gebruikt zouden kunnen worden. De vrije ruimte kan benut worden voor ontwikkelingen in het centrum, waarbij het gebruik van de parkeerruimte relatief klein is op het piekmoment en groter buiten de piekmomenten. Met name denken wij dan aan horeca, die in de avond meer parkeerruimte vergt dan overdag. Wanneer er sprake is van in de ogen van het college gewenste ontwikkelingen, zou het college kunnen besluiten tot medewerking aan die ontwikkeling, waarbij vervolgens de vrije ruimte aan parkeerplaatsen wordt verkleind met het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is ten behoeve van deze ontwikkeling.

Na elke toetsing (vergunningverlening) zal de ruimte kleiner (lees: het comfort verminderd) worden. Hierbij dient een moment bepaald te worden wanneer de ruimte zodanig klein geworden is (het comfort zo goed als verdwenen) dat deze niet meer benut kan worden.

Voorgesteld wordt om hiervoor een percentage van 2 à 3 van het totaal aantal plaatsen in het “kleine” centrum hiervoor te hanteren, dus 12 à 18 plaatsen.

Gevolg hiervan is wel dat er een goede registratie dient plaats te vinden van de “uitgegeven” parkeerplaatsen.

Omdat er in de bovenomschreven situatie geen sprake is van de aanleg van parkeerplaatsen kan er geen bijdrage voor het parkeerfonds worden geïnd. Er is immers geen sprake van een rechtstreeks verband en de kosten voor de aanleg van de parkeervoorziening zijn (al lang geleden) gemaakt.

Een aspect wat hierbij van belang is en dat ook onderstaand in jurisprudentie naar voren komt, is de ligging van de “vrije” parkeerplaatsen ten opzichte van de bouwlocatie. Gebleken is dat in een specifieke situatie een afstand van circa 150 meter wordt geaccepteerd als gelegen in de nabijheid van het bouwplan waar het aan wordt toebedeeld (zie hierna bij de jurisprudentie).

Afhankelijk van het specifieke bouwplan zal steeds een afweging dienen te worden gemaakt hoe omgegaan wordt met het begrip “nabijheid tot parkeerplaatsen” in relatie tot de afstand van 150 meter die in jurisprudentie wordt genoemd.

Wij zijn van mening dat het hanteren van een grotere afstand dan de 150 meter uit de jurisprudentie in onze gemeente goed verdedigbaar is. Er is sprake van een redelijk compact centrum, waarin zowel de attractiepunten als de belangrijke parkeervoorzieningen binnen een afstand van 450 meter van het hart van het centrum liggen. Daarom anders en niet vergelijkbaar met een gemeente met een groter inwoneraantal en bijvoorbeeld meerdere parkeergarages in het centrum.

Jurisprudentie

Op dit onderwerp is de afgelopen jaren de nodige jurisprudentie gevormd.

Enkele van belang zijn de uitspraken zijn hieronder samengevat weergegeven.

1. Parkeerplaatsen moeten daadwerkelijk ter beschikking staan aan de toekomstige bewoners van het bouwplan (LJN BA 0645)

Samenvatting uitspraak:

Voor het bouwplan zijn in totaal 93 parkeerplaatsen nodig. Om te voldoen aan de parkeernorm had het college gesteld dat van de reeds aanwezige parkeerplaatsen er 28 kunnen worden toegerekend aan het bouwplan. De Afdeling oordeelt dat het college onvoldoende aannemelijk heeft gemaakt dat deze 28 parkeerplaatsen ook daadwerkelijk ter beschikking staan aan de toekomstige bewoners van het bouwplan. Hierbij is van belang dat de parkeerbehoefte in de bestaande situatie onvoldoende duidelijk is en vast is komen te staan dat in de bestaande situatie sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen.

2. Parkeerplaatsen moeten een permanente oplossing bieden (LJN BW5914)

Samenvatting uitspraak:

Uit de uitspraak van de ABRvS van 16 mei 2012 blijkt het volgende. Het bouwplan voldeed niet aan de parkeernormen. Door de aanvrager waren drie overeenkomsten voor de periode van een jaar voor de huur van drie parkeerplaatsen overgelegd.

De Afdeling overwoog dat met het overleggen van deze tijdelijke overeenkomsten onvoldoende wordt voorzien in de nodige parkeerruimte zoals bedoeld in artikel 2.5.30 van de bouwverordening. Daarbij vindt de Afdeling het van belang dat het bouwplan een permanent karakter heeft en met deze overeenkomsten niet aannemelijk is gemaakt dat de beschikbaarheid van de drie gehuurde parkeerplaatsen van blijvende aard is.

LJN BX8298

Beleidsvrijheid om eigen parkeernormen vast te stellen (BO5744). Bij voorkeur door middel van beleidsregels, maar mag ook blijken uit een vaste gedragslijn (via algemeen beginsel van behoorlijk bestuur net zo bindend als beleidsregel)

Wordt in bouwverordening verwezen naar door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen dan volgt uit LJN BM 3235 dat die normen deel uit zijn gaan maken van de bouwverordening en als zodanig algemeen verbindend voorschrift zijn geworden. Zie ook Gemeentestem 2010, 72.

Rb Utrecht van 29 oktober 2012, nr. 12/954, nabije afstand, financiële bijdrage t.b.v. realisatie parkeerplaats in nabije omgeving

Gelet op en bevestigt in jurisprudentie kan de voorwaarde van een financiële bijdrage voor het realiseren van een parkeerplaats in de nabije omgeving, als reële compensatie worden beschouwd in de parkeerbehoefte die het gevolg is van de realisering van het bouwplan. Een afstand van minder dan 150 meter wordt geaccepteerd als liggende in de nabije omgeving.

ABRS 30 november 2011, LJN: BU6381 bepaling omvang parkeertekort

Uit vaste jurisprudentie volgt dat bij de beantwoording van de vraag of voorzien wordt in voldoende parkeermogelijkheden alleen rekening dient te worden gehouden met de toename van parkeerbehoefte als gevolg van de realisering van het bouwplan. Een eventueel bestaand tekort kan als regel buiten beschouwing worden gelaten. (aangehaald in uitspraak Rb Utrecht van 29 oktober 2012, nr. 12/954).

Samenvattend

Op basis van jurisprudentie kan geconcludeerd worden dat (door de aanvrager) concreet moet worden aangegeven of en hoe in de parkeerbehoefte moet worden voorzien. Dit geldt uiteraard ook voor het op een andere wijze voorzien in de parkeerbehoefte.

Wat betekent dit voor faciliteren.

Voor het faciliteren, om terug te gaan naar de hoofdvraag, betekent dit het volgende. De grootste parkeerdruk vindt plaats op zaterdagmiddag en dat is vaak een ander moment dan het tijdstip van de dag waarop de horeca met de maximale vraag naar parkeerplaatsen komt.

Hier wordt vooral ingezoomd op de horeca, omdat dat toch de meest toepaste functiewijziging in het centrum zal zijn, welke voor de parkeerbalans van belang is. Dit betekent dat er ruimte is voor het faciliteren van functiewijzigingen in het “kleine centrum” en ook daarbuiten.

Cijfermatig betekent dit dat allereerst op basis van een voornemen tot functiewijziging de extra te realiseren parkeerplaatsen worden gesaldeerd met het “overschot” van 93 plaatsen. Een en ander op basis van de nieuwe vastgestelde richtlijnen (kencijfers).

Daarnaast geeft recente jurisprudentie eventueel nog voldoende houvast in het bepalen van de beleidsvrijheid rond de toepassing van de normen.

Hoe hebben we het nu geregeld.

We werken grotendeels nog steeds met de in 2005 vastgestelde parkeernormen. In recent vastgestelde bestemmingsplannen (zoals Eemdijk) of plannen die in procedure zijn (Wonen-West en Centrale as) zijn voor de bestaande gebieden geen normen opgenomen. In het plan Randmeer dat in 2010/2011 is vastgesteld, is de parkeernormering in artikel 27.2 (Overige regels/parkeernormen) opgenomen.

Bij het plan Centrale as waarvoor onlangs de inspraak is afgerond, wordt in de uit te werken woonbestemmingen en in de algemene wijzigingsbepalingen alleen verwezen naar de door het college vastgestelde parkeernormen.

Conclusie:

Om terug te keren naar het beantwoorden van de vraag in de inleiding van deze notitie “hoe ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren” is het antwoord dat de gemeente dit, tot een zeker moment van verzadiging is bereikt, inderdaad kan doen.

1. Stem in met het hanteren van de door de CROW uitgegeven parkeerkencijfers 2012 voor het gehele grondgebied van de gemeente bij het beoordelen van aanvragen om omgevingsvergunningen van nieuwe ontwikkelingen. Ga hierbij uit van het ijkmoment of er voor de ontwikkeling een planologische regeling is of niet.
2. Hanteer bij de toetsing van aanvragen om een omgevingsvergunning in het plangebied van het “kleine” centrum het gegeven van nog 93 vrije plaatsen.
3. Bestendig overigens het uitgangspunt dat een aanvraag omgevingsvergunning geweigerd wordt wanneer niet aan de parkeernorm door middel van het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein kan worden voldaan, en wanneer ook elders geen mogelijkheid is om in deze parkeerbehoefte te voorzien, waardoor het innen van een parkeerbijdrage juridisch gezien niet mogelijk is.

27 augustus 2013, Afd BMO, OR en RO&V

Definitief vastgesteld: 14 januari 2014

Bijlage 1

Overzicht van de te hanteren parkeernormen op basis van de beschouwing van Bunschoten-Spakenburg als sterk stedelijk gebied.

Categorie	Kencijfers			Opmerkingen
	Centrum	Rest bebouwde kom	buitengebied	
Woningbouw				
Koop, vrijstaand	1,2 – 2,0	1,7 – 2,5	2,0 – 2,8	Per woning
Koop, twee onder een kap	1,1 – 1,9	1,6 – 2,4	1,8 – 2,6	Per woning
Koop, tussen/hoek	1,0 – 1,8	1,4 – 2,2	1,6 – 2,4	Per woning
Koop, etage, duur	1,0 – 1,8	1,5 – 2,3	1,7 – 2,5	Per woning
Koop, etage, midden	0,9 – 1,7	1,3 – 2,1	1,5 – 2,3	Per woning
Koop, etage, goedkoop	0,8 – 1,6	1,1 – 1,9	1,2 – 2,0	Per woning
Huurhuis, vrije sector	1,0 – 1,8	1,4 – 2,2	1,6 – 2,4	Per woning
Huurhuis, sociale huur	0,8 – 1,6	1,1 – 1,9	1,2 – 2,0	Per woning
Huur, etage, duur	0,9 – 1,7	1,3 – 2,1	1,5 – 2,3	Per woning
Huur, etage, midden/goedk.	0,6 – 1,4	0,9 – 1,7	1,0 – 1,8	Per woning
Kamerverhuur, zelfstandig	0,5	0,6 – 0,7	0,6 – 0,8	Per kamer
Kamerverhuur, studenten	0,2 – 0,3	0,2 – 0,3	0,2 – 0,3	Per kamer
Aanleunwoning/serviceflat	0,2 – 0,6	0,9 – 1,3	1,0 – 1,4	Per woning
Werken				
Kantoor, zonder baliefunctie	0,9 – 1,4	1,4 – 1,9	2,3 – 2,8	Per 100 m ² bvo
Kantoor, met baliefunctie	1,3 – 1,8	2,0 – 2,5	3,3 – 3,8	Per 100 m ² bvo
Bedrijf, arbeidsint. / bezoekersext.	1,1 – 1,6	1,9 – 2,4	2,1 – 2,6	Per 100 m ² bvo
Bedrijf, arbeidsext. / bezoekersext.	0,4 – 0,9	0,7 – 1,2	0,8 – 1,3	Per 100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8 – 1,3	1,3 – 1,8	1,7 – 2,2	Per 100 m ² bvo
Winkelen/boodschappen				
Buurtsupermarkt	0,9 - 2,9	2,4 – 4,4		Per 100 m ² bvo
Discountsupermarkt	2,3 - 4,3	5,5 – 7,5		Per 100 m ² bvo
Supermarkt, (middel)laag prijsniveau	2,1 – 4,1	4,4 – 6,4		Per 100 m ² bvo
Supermarkt, (middel)hoog prijsniveau	2,5 - 4,5	3,9 – 5,9		Per 100 m ² bvo
Grote supermarkt	4,9 – 6,9	6,7 – 8,7		Per 100 m ² bvo
Groothandel (levensmiddelen)		5,4 – 7,4		Per 100 m ² bvo
Binnenstad (20.000 – 30.000 inw)	2,8 – 3,8			Per 100 m ² bvo
Buurt- en dorpscentrum		2,7 – 4,7		Per 100 m ² bvo
Wijkcentrum (klein)		3,5 – 5,5		Per 100 m ² bvo
Wijkcentrum (gemiddeld)		4,1 – 6,1		Per 100 m ² bvo
Wijkcentrum (groot)		4,7 – 6,7		Per 100 m ² bvo
stadsdeelcentrum		5,3 – 7,3		Per 100 m ² bvo
Kringloopwinkel		1,4 – 1,9	2,0 - 2,5	Per 100 m ² bvo
Bruin- en witgoedzaken	2,9 - 4,4	6,6 – 8,1	8,5 – 10,0	Per 100 m ² bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,9 – 1,4	1,4 – 1,9	1,7 – 2,2	Per 100 m ² bvo
Woonwarenhuis (zeer groot)		4,0 – 5,5	4,4 – 5,9	Per 100 m ² bvo
Meubel- /woonboulevard		2,0 – 2,5		Per 100 m ² bvo
Winkelboulevard		3,7 – 4,2		Per 100 m ² bvo

Categorie	Kencijfers			Opmerkingen
	Centrum	Rest bebouwde kom	buitengebied	
Outletcentrum		8,6 – 10,6	9,4 – 11,4	Per 100 m ² bvo
Bouwmarkt		2,0 – 2,5	2,2 – 2,7	Per 100 m ² bvo
Tuin- /groencentrum		2,3 – 2,8	2,6 - 3,1	Per 100 m ² bvo
Sport, cultuur en ontspanning				
Bibliotheek	0,2 – 0,7	0,8 -1,3	1,1 – 1,6	Per 100 m ² bvo
Bioscoop	2,2 – 4,2	10,0 -12,0	12,7 – 14,7	Per 100 m ² bvo
Filmtheater	1,6 – 3,6	6,7 – 8,7	8,9 – 10,9	Per 100 m ² bvo
Theater/schouwburg	5,8 – 8,8	8,3 – 11,3	10,5 – 13,5	Per 100 m ² bvo
Musicaltheater	2,4 – 3,4	3,4 – 4,4	4,6 – 5,6	Per 100 m ² bvo
Casino	5,2 – 6,2	6,0 – 7,0	7,5 – 8,5	Per 100 m ² bvo
Bowlingcentrum	1,1 – 2,1	2,3 – 3,3	2,3 – 3,3	Per 100 m ² bvo
Biljart- /snookercentrum	0,9 – 1,1	1,1 – 1,6	1,5 – 2,0	Per 100 m ² bvo
Dansstudio	1,0 – 2,0	4,9 – 5,9	6,9 – 7,9	Per 100 m ² bvo
Fitnessstudio/sportschool	0,9 – 1,9	4,2 – 5,2	6,0 – 7,0	Per 100 m ² bvo
Fitnesscentrum	1,2 – 2,2	5,7 – 6,7	6,9 – 7,9	Per 100 m ² bvo
Wellnesscentrum		8,8 – 9,8	9,8 – 10,8	Per 100 m ² bvo
Sauna	2,0 – 3,0	6,1 – 7,1	6,8 – 7,8	Per 100 m ² bvo
Sporthal	1,2 – 1,7	2,4 – 2,9	3,2 – 3,7	Per 100 m ² bvo
Sportzaal	0,8 – 1,3	2,4 – 2,9	3,3 – 3,8	Per 100 m ² bvo
Tennishal	0,2 – 0,4	0,4 – 0,6	0,4 – 0,6	Per 100 m ² bvo
Squashhal	1,5 – 1,7	2,6 – 2,8	3,1 – 3,3	Per 100 m ² bvo
Zwembad (overdekt)		10,5 -12,5	12,3 – 14,3	Per 100 m ² bassin
Zwembad (open lucht)		11,9 – 13,9	14,8 16,8	Per 100 m ² bassin
Sportveld	13,0 -27,0	13,0 -27,0	13,0 -27,0	Per ha netto terrein
Stadion	0,04 - 0,2	0,04 - 0,2		Per zitplaats
Jachthaven	0,5 - 0,7	0,5 - 0,7	0,5 - 0,7	Per ligplaats
Golfoefencentrum		48,7 – 52,7	54,2 – 58,2	Per centrum
Indoorspeeltuin (gemiddeld)	0,4 – 5,4	1,9 – 6,9	2,6 – 7,6	Per 100 m ² bvo
Indoorspeeltuin (groot)	1,0 – 6,0	2,8 – 7,8	3,6 – 8,6	Per 100 m ² bvo
Indoorspeeltuin (zeer groot)	2,2 – 5,2	4,0 – 7,0	4,9 – 7,9	Per 100 m ² bvo
Manege			0,3 – 0,5	Per box
Volkstuin		1,2 – 1,5	1,3 – 1,6	Per 10 tuinen
Horeca en (verblijfs)recreatie				
Kampeerterrein			1,1 – 1,3	Per standplaats
Bungalowpark		1,9 – 2,2	2,6 – 2,8	Per bungalow
1* hotel	0,3 - 0,5	2,2 – 2,4	4,4 – 4,6	Per 10 kamers
2* hotel	1,1 – 1,6	3,6 -4,1	6,0 – 6,5	Per 10 kamers
3* hotel	1,5 – 2,5	4,2 -5,2	6,3 – 7,3	Per 10 kamers
4* hotel	2,7 – 3,7	6,3 -7,3	8,5 – 9,5	Per 10 kamers
5* hotel	4,2 – 5,8	9,3 -10,9	11,8 – 13,4	Per 10 kamers
Café/bar/cafetaria	4,0 – 6,0	5,0 – 7,0		Per 100 m ² bvo
Restaurant	8,0 – 10,0	12,0 – 14,0		Per 100 m ² bvo
Discotheek	4,1 – 8,1	16,4 – 20,4	18,8 – 22,8	Per 100 m ² bvo
Evenementenhal/beurs- of	3,0 – 5,0	5,0 – 10,0		Per 100 m ² bvo

Categorie	Kencijfers			Opmerkingen
	Centrum	Rest bebouwde kom	buitengebied	
congresgebouw				
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen				
Huisartsenpraktijk	1,8 – 2,3	2,7 – 3,2	3,0 – 3,5	Per behandelkamer
Apotheek	2,0 – 2,5	2,9 – 3,4		Per vestiging
Fysiotherapiepraktijk	1,0 -1,5	1,5 – 2,0	1,7 – 2,2	Per behandelkamer
Consultatiebureau	1,0 -1,5	1,6 – 2,1	1,9 – 2,4	Per behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,2 -1,4	1,8 – 2,0	2,1 – 2,3	Per behandelkamer
Tandartsenpraktijk	1,3 -1,8	2,1 – 2,6	2,4 – 2,9	Per behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,3 -1,8	1,9 – 2,4	2,2 – 2,7	Per behandelkamer
Begraafplaats		26,6 – 36,6	26,6 – 36,6	Per gelijktijdige plechtigheid
Religiegebouw	0,1 – 0,2	0,1 – 0,2		Per zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7		Per wooneenheid
Onderwijs				
Kinderdagverblijf	0,8 – 1,0	1,1 – 1,3	1,4 – 1,6	Per 100 m ² bvo
Basisonderwijs	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0	0,5 – 1,0	Per leslokaal
Middelbare school	2,3 – 4,3	3,3 – 5,3	3,9 – 5,9	Per 100 leerlingen
ROC	3,2 – 5,2	4,2 – 6,2	4,9 – 6,9	Per 100 leerlingen
Avondonderwijs	3,0 - 5,0	5,0 – 7,0	9,5 -11,5	Per 10 studenten

Bijlage 2

Vergelijking parkeernormen 2005 met die van de kencijfers 2012 voor diverse gebruiksfuncties per 100 m² bvo (indien een ander criterium van toepassing is, is dit *cursief* aangegeven).

Allereerst een overzicht voor het centrumgebied, waarbij voor het vergelijkbare overzicht allereerst is gerekend met de normen uit de klasse “niet stedelijk gebied” en vervolgens in de laatste kolom de stap naar “sterk stedelijk gebied” zoals genoemd in de notitie is gemaakt.

Functies	Normen 2005	Kencijfers 2012 /niet stedelijk	Kencijfers 2012 /sterk stedelijk
Woning duur (<i>per woning</i>)	2,2	2,2	2
Wijk-, buurt- en dorpscentra,	4,5	4,2	3,8
supermarkt	4,5	4,7 tot 5,2	4,1 tot 4,5
Kantoren met en zonder baliefunctie	2,5 / 2	2,7 / 2,1	1,8 / 1,4
Café/bar/cafetaria	7	7	6
Discotheek	7	8,9	8,1
Restaurant	12	12	10
Museum/Bibliotheek	0,7	0,7	0,7
Cultureel centrum/wijkgebouw	4	-	-
Arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut (<i>per behandelkamer</i>)	2	2,5	2,3
Apotheek	2,7	2,7	2,5
Hotel (<i>per kamer</i>)	1,5	0,4 (4*)	0,37 (4*)

Vervolgens een vergelijking voor deze en andere functies in de “rest van de bebouwde kom”, waarbij voor het vergelijkbare overzicht eveneens is gerekend met de normen uit de klasse “niet stedelijk gebied” en vervolgens is ook hier in de laatste kolom de stap naar “sterk stedelijk gebied” zoals genoemd in de notitie gemaakt

Functies	Normen 2005	Kencijfers 2012 /niet stedelijk	Kencijfers 2012 /sterk stedelijk
Woning duur (<i>per woning</i>)	2,2	2,7	2,5
Woning goedkoop (<i>per woning</i>)	1,7	2,4	2,2
Wijk-, buurt- en dorpscentra,	4,5	-	-
supermarkt	4,5	6,8 tot 7,5	6,4 tot 5,9
Kantoren met en zonder baliefunctie	3,5 / 2,5	3,8 / 2,8	2,5 / 1,9
Café/bar/cafetaria	8	8	7
Restaurant	16	16	14
Museum/Bibliotheek	1,2	1,2 tot 1,4	1,3 tot 1
Cultureel centrum/wijkgebouw	4	-	-
Arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut (<i>per behandelkamer</i>)	2	3,5	3,2
Apotheek	2,7	3,6	3,4
Hotel (<i>per kamer</i>)	1,5	0,8 (4*)	0,73 (4*)
Basisonderwijs (<i>per leslokaal</i>)	1	1	1

Cijfers die in **rood** zijn aangegeven zijn gestegen

Cijfers die in **groen** zijn aangegeven zijn gedaald

Bijlage 3

Overzicht op basis van kencijfers 2012 wanneer een bepaald gebruik wordt omgezet naar een ander gebruik en welke invloed dat heeft op de parkeernomen. Wederom een vergelijking per 100 m² bvo (indien een ander criterium van toepassing is, is dit *cursief* aangegeven). Vanwege de verwevenheid van functies in het centrum wordt dit overzicht alleen voor het centrumgebied gegeven en op basis van een sterk stedelijke omgeving.

Van	Naar	Consequenties	Opmerkingen
Detailhandel	Horeca (restaurant)	+ 6,2	
Detailhandel	Kantoren	- 2,4 / 2	
Detailhandel	Wonen	- 1,8	<i>per woning</i>
Horeca (restaurant)	Kantoren	- 8,6 / 8,2	
Horeca (restaurant)	Wonen	- 8	
Horeca (restaurant)	Detailhandel	-6, 2	
Kantoren	Horeca (restaurant)	+ 8,6 / 8,2	
Kantoren	Detailhandel	+ 2,4 / 2	
Kantoren	Wonen	+ 0,6 / 0,2	
Wonen	Horeca (restaurant)	+ 8	<i>per woning</i>
Wonen	Kantoren	- 0,6 / 0,2	<i>per woning</i>
Wonen	Detailhandel	+ 1,8	<i>per woning</i>

Cijfers die in rood zijn aangegeven geven een negatief effect weer.

Cijfers die in groen zijn aangegeven geven een positief effect weer.