

[Zoek regelingen op overheid.nl](#)

## Sint-Michielsgestel

Ziet u een fout in deze regeling? [Meld het ons op regelgeving@overheid.nl](mailto:Meld_het_ons_op_regelgeving@overheid.nl)**Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel****Wetstechnische informatie****Gegevens van de regeling**

<b>Organisatie</b>	Sint-Michielsgestel
<b>Organisatietype</b>	Gemeente
<b>Officiële naam regeling</b>	Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel
<b>Citeertitel</b>	Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel
<b>Vastgesteld door</b>	college van burgemeester en wethouders
<b>Onderwerp</b>	ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer
<b>Eigen onderwerp</b>	Parkeren
<b>Externe bijlage</b>	<a href="#">Parkeernormen Sint-Michielsgestel</a>

**Opmerkingen met betrekking tot de regeling**

Geen

**Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd**

Onbekend

**Regelgeving die op deze regeling is gebaseerd (gedelegeerde regelgeving)**

Geen

**Overzicht van in de tekst verwerkte wijzigingen**

Datum inwerkingtreding	Terugwerkende kracht tot en met	Datum uitwerkingtreding	Betreft	Datum ondertekening Bron bekendmaking	Kenmerk voorstel
07-10-2016			Nieuwe regeling	27-09-2016 Gemeenteblad 138578 (jaargang 2016), 07-10-2016	B&W-besluit 27-09-2016, punt 3.1

**Tekst van de regeling****Intitulé**

Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel

## Inleiding

Het bepalen/regelen van de benodigde parkeercapaciteit bij ruimtelijke ontwikkelingen vindt tot op heden vooraf plaats in bestemmingsplannen of achteraf bij de vergunningverlening op basis van de Bouwverordening. Dit laatste is het geval als er in de bestemmingsplannen zelf geen parkeerbalans en/of parkeernormen staan. In dat geval vallen we in juridische zin terug op de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening. Hierin staat in algemene zin dat er voldoende ruimte voor het parkeren of stallen van auto's moet zijn als de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft.

De beoordeling/toetsing hiervan vindt in onze gemeente plaats op basis van de landelijk erkende parkeerkencijfers van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW).

Per 1 juli 2018 komen de stedenbouwkundige bepalingen in de Bouwverordening te vervallen en kunnen parkeernormen alleen nog via het bestemmingsplan van kracht zijn door middel van een voorwaardelijke verplichting. Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.2 lid 2a) bepaalt, dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de beoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk is van beleidsregels.

Vanwege deze veranderende wetgeving leggen we het hanteren van de CROW-kencijfers vast in beleidsregels.

In deze 'Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel' verwijzen wij naar onze beoordeling/toetsing met behulp van de CROW-kengetallen. In bestemmingsplannen nemen wij een zogeheten dynamische verwijzing op die hiernaar verwijst. Hiermee kunnen wij dan inhoudelijk dezelfde werkwijze hanteren van de (per 1 juli 2018) te vervallen stedenbouwkundige bepalingen in de Bouwverordening omtrent het parkeren of stallen van auto's.

Deze 'Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel' beschouwen wij als de separate nota 'Parkeernormen', zoals deze in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) staat aangekondigd.

Het GVVP vermeldt dat wij deze nota op basis van de CROW-kengetallen moeten opstellen.

## Parkeerbehoefte

De theoretische parkeerbehoefte is (volgens het CROW) afhankelijk van diverse factoren. De theoretische parkeerbehoefte bepalen we met behulp van de tabellen van het CROW. Op dit moment heeft onze gemeente geen vastgestelde parkeernormen. Toch moeten we bij elke ruimtelijke ontwikkeling de theoretische parkeerbehoefte berekenen om het ruimtebeslag te bepalen of de extra druk als gevolg van die ontwikkeling op de (openbare) ruimte in te schatten. Om deze behoefte te bepalen, gebruiken wij de meest actuele CROW-publicatie inzake parkeerkencijfers. Deze publicatie is formeel een richtlijn (aanbeveling), maar een rechter accepteert de CROW-aanbevelingen als norm.

De theoretische parkeerbehoefte is afhankelijk van de functie, de locatie en de verstedelijkingsgraad. Afhankelijk van bijvoorbeeld het aantal vierkante meters (m<sup>2</sup>) bruto vloeroppervlak (bvo) of het aantal woningen (per soort) berekenen we de parkeerbehoefte. In een centrumgebied zal (theoretisch) een andere parkeerbehoefte gelden dan in een woonwijk.

Er is sprake van de theoretische parkeerbehoefte, omdat de parkeerbehoefte in de loop der jaren een golfbeweging vertoont bijvoorbeeld onder invloed van een wijzigende gezinssamenstelling in een wijk.

Een parkeerbehoefteberekening bij onderwijsinstellingen (waaronder Kiss&Ride-voorzieningen), bij pick-up-points (van supermarkten), maar ook in centrum(-achtige) -gebieden (met invloed van kort parkeren en dubbelgebruik van parkeerplaatsen) of andere complexe bestemmingen kan heel ingewikkeld zijn. Het inschakelen van externe deskundigen sluiten we in die gevallen niet uit.

Het hanteren van andere, specifieke of afwijkende parkeercijfers behoort dan tot de mogelijkheden.

### **Parkeerbalans**

Elke (nieuwe) ruimtelijke ontwikkeling moet voorzien in de eigen theoretische parkeerbehoefte. Een parkeerbalans laat zien dat deze theoretische parkeerbehoefte en de beschikbare parkeerruimte in evenwicht zijn. Hierbij is het onderscheid particulier of openbaar niet van belang.

Parkeren kost ruimte. Als we hiervoor onvoldoende ruimte reserveren of bestemmen, ontstaat er (parkeer)overlast. Dit kan leiden tot verkeersonveiligheid en kan zelfs de openbare veiligheid in gevaar brengen.

De parkeerbalans beoordelen we op detailniveau, maar bekijken we altijd integraal. Volgens het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) mogen ruimtelijke plannen in aangrenzende gebieden niet tot overlast leiden.

Met verzoeken tot uitbreiding van het parkeerareaal in bestaande woonwijken gaan wij (conform het GVVP) zeer terughoudend om. Woonkwaliteit, leefbaarheid, beeldkwaliteit en beschikbare (groene) ruimte zijn belangrijke uitgangspunten om verzoeken in dit kader al of niet te honoreren.

### **Eigen terrein**

Het is bij grote(re) woningbouwuitbreidingen geen goede zaak de gehele parkeerbehoefte op eigen terrein 'op te lossen'. Er moet altijd ruimte zijn in het openbaar gebied voor bezoekers (dit is een gedeelte van de theoretische parkeerbehoefte) en bijzondere situaties (bijvoorbeeld bij een feestje). Een tekort aan parkeerruimte in de openbare ruimte genereert vroeger of later (parkeer)overlast (onder andere door verkeer dat zoekt naar een parkeerplaats: hinder, overlast en soms zelfs verkeersonveiligheid, maar ook illegaal of gevaarlijk geparkeerde auto's).

### **Ruimtelijke aspecten**

Er zijn enkele ruimtelijke aspecten die van belang kunnen zijn bij het bepalen van de theoretische parkeerbehoefte.

Parkeren in de voortuin betekent vaak een verarming van de leefomgeving of woonkwaliteit ter plaatse. Dit levert behalve 'blik' ook verharding op in de voortuin en dat is vanuit klimaatoverwegingen geen goede zaak. Parkeren in de voortuin kan in sommige gevallen echter de bestaande parkeeroverlast verminderen.

Veel parkeren op eigen terrein beperkt de openbare ruimte. Voor ontwikkelaars is dit aantrekkelijk, maar dat komt de kwaliteit van de leefomgeving meestal niet ten goede. Alle beschikbare openbare ruimte is dan nodig voor (ondergrondse) infrastructuur (rioleringen, kabels en leidingen), waardoor er geen bomen in de straat geprojecteerd kunnen worden en we voor de groene aankleding afhankelijk zijn van de particuliere voortuinen.

### **Enkele praktische aspecten**

Om de (theoretische) parkeerbehoefte te bepalen houden we rekening met een aantal praktische zaken.

In het geval van sloop (en/of een gewijzigde bestemming/gebruik) kan in sommige gevallen de theoretische parkeerbehoefte van de oude bestemming in mindering gebracht worden op de nieuwe parkeerbehoefte.

Garages en garageboxen tellen nooit mee in de parkeerbalans. Een oprit met een lengte van 5 m' of meer wel. Twee parkeerplaatsen op eigen terrein die achter elkaar zijn gesitueerd, tellen slechts voor een parkeerplaats mee.

Starterswoningen en sociale huurwoningen zijn relatief goedkope woningen. Het CROW vermeldt bij goedkope woningen een betrekkelijk lage parkeernorm. Dit is niet in

overeenstemming met de realiteit van de laatste jaren. Voor deze woningen kiezen we voor een hogere parkeernorm.

Om de parkeerbalans in evenwicht te krijgen moeten de parkeerplaatsen individueel goed bereikbaar zijn (ook op particulier terrein!). De inritbreedte van een particuliere parkeerplaats (uitweg) is afhankelijk van de wegbreedte. Dit kan ten koste gaan van openbare (parkeer)ruimte.

Voor de afmetingen van parkeerplaatsen hanteren wij de meest recente uitgave van de 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV)', ook een uitgave van het CROW.

### **Toetsingskader: Parkeerkcijfers CROW**

De meest recente publicatie van het CROW inzake parkeren en verkeer is publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van oktober 2012.

Het CROW maakt bij de parkeerkcijfers onderscheid in stedelijkheidsgraad. Dit betreft de omgevingsadressendichtheid (adressen per km<sup>2</sup>) in vijf klassen: van 'zeer sterk stedelijk' tot 'niet stedelijk'. De gemeente Sint-Michielsgestel valt in de categorie 'niet stedelijk', omdat de omgevingsadressendichtheid in onze gemeente ruim kleiner is dan 500 adressen per km<sup>2</sup>.

Bij de kencijfers maakt men onderscheid in 'stedelijke zone'. Afhankelijk van de locatie zijn er verschillende parkeerkcijfers. In een centrumgebied hanteren we een andere parkeernorm dan in het buitengebied. Vandaar dat men bij de parkeerkcijfers onderscheid maakt tussen de zones 'centrum', 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'.

In deze zones vermeld het CROW een bandbreedte met minimum- en maximumcijfers.

In het geval dat een bepaalde bestemming of gebruik niet vermeld staat in de CROW-publicatie hanteren we parkeerkcijfers die vergelijkbaar zijn of cijfers waarvan wordt aangenomen dat deze verantwoord zijn en/of passen bij de desbetreffende bestemming of gebruik.

### **Te hanteren parkeernormen in Sint-Michielsgestel**

Om bij ruimtelijke ontwikkelingen de theoretische parkeerbehoefte te bepalen hanteren we als parkeernorm het rekenkundig gemiddelde van het minimum- en het maximumparkeerkcijfer uit de meest recente CROW-publicatie (in september 2016 is dat publicatie 317). Een uitzondering hierop zijn starterswoningen en sociale huurwoningen. Bij deze woningen is veelal sprake van startende tweeverdieners en hanteren wij de parkeerkcijfers voor twee-onder-een-kap koopwoningen. Afhankelijk van de 'stedelijke zone' bedragen de parkeernormen dan 1,7 (centrum) tot 2,2 (buitengebied) parkeerplaatsen per woning.

Bij het beoordelen van ruimtelijke ontwikkelingen moet de parkeerbalans altijd in evenwicht zijn. Hierbij moet er een mix zijn van voorzieningen op particulier terrein en in het openbaar gebied.

### **Parkeernormen niet van toepassing op de bestaande omgeving**

Als uitgangspunt geldt dat nieuwe ontwikkelingen een parkeerbehoefte met zich meebrengen en daarmee parkeerdruk genereren. De 'Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel' zijn van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (aanvraag omgevingsvergunning):

1. Nieuwbouw: van 'niets' (braakliggend terrein) naar een ruimtelijke ontwikkeling;
2. Vergroting/uitbreiding/splitsing: Vergroting/uitbreiding/splitsing van een pand kan immers leiden tot een grotere parkeerbehoefte;
- 3.

Functie-/bestemmingswijziging: eventueel in combinatie met verbouwingsactiviteiten, waarbij de nieuwe functie/de nieuwe bestemming een andere parkeerbehoefte genereert.

Deze beleidsregels kunnen niet zonder meer toegepast worden om bestaande situaties te beoordelen.

#### **Altijd maatwerk in bijzondere gevallen**

Van de hiervoor genoemde algemeen te hanteren parkeernormen Sint-Michielsgestel kan worden afgeweken, als deze zich naar aard en evenredigheid niet verhouden met de specifieke ruimtelijke ontwikkeling die aan de orde is.

Dit zal veelal het geval zijn bij ontwikkelingsgerichte ruimtelijke projecten (bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of afwijkingsprocedures van bestemmingsplannen) voor een specifieke functie of specifieke ruimtelijke locatie, waarbij maatwerk geboden is.

Hierbij zal dan een separate motivering/toelichting aan de specifieke ruimtelijke ontwikkeling ten grondslag gelegd moeten worden inclusief een parkeerbalans met een juridische verankering hiervan in de planregels.

*Deze beleidsregels zijn op 27 september 2016 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Sint-Michielsgestel vastgesteld als 'Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel'.*

*Burgemeester en wethouders van Sint-Michielsgestel,*

*de secretaris,*

*drs. D. van Deurzen*

*de burgemeester,*

*mr. J.C.M. Pommer*

**Parkeernormen Sint-Michielsgestel (ter info)**

[Parkeernormen Sint-Michielsgestel](#)