

Nota parkeernormen Oude IJsselstreek

1. Aanleiding

1.1 Waarom een Nota parkeernormen

Bij de aanvang van (nieuwe) bouwprojecten is het van belang om rekening te houden met de beschikbaarheid van voldoende parkeermogelijkheden. Voldoende parkeerplaatsen spelen een belangrijke rol in de bereikbaarheid en voorkomen dat een te hoge parkeerdruk voor overlast zorgt in het omliggend gebied. Om het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen, dienen de gemeentelijke parkeernormen als leidraad te worden gebruikt. Deze normen geven per functie aan hoeveel parkeerplaatsen vereist zijn, rekening houdend met de omvang van de betreffende functie.

Het vigerend beleid met betrekking tot de te hanteren parkeernormen is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020. Dit plan omvat de verschillende stedelijkheidsgraden die relevant zijn binnen de gemeente Oude IJsselstreek. In het vigerend beleid ontbreekt het aan een duidelijk toetsingskader voor (nieuw)bouwprojecten en actuele parkeerkencijfers. Vanwege de veroudering van het vigerend beleid en het ontbreken van een toetsingskader voor (nieuw)bouwprojecten, is er behoefte aan een nieuwe beleidsnota parkeernormen.

1.2 Juridisch kader

De parkeernormen die in deze Nota Parkeernormen worden gepresenteerd, zijn van toepassing op ontwikkelingen waar een omgevingsvergunning dan wel een aanpassing van het bestemmingsplan of omgevingsplan vereist is. Wanneer een aanvraag wordt ingediend, wordt deze door de gemeente getoetst. Tijdens deze toetsing wordt onder andere gecontroleerd of aan de parkeernormen die bij het bouwplan horen, kan worden voldaan.

In november 2014 trad de Reparatiewet BZK 2014 officieel in werking. Deze wet schrapte formeel de basis voor het opnemen van stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening. Alle stedenbouwkundige bepalingen die voorheen in de bouwverordening stonden, dienen vanaf 2018 te worden geïntegreerd in bestemmingsplannen. Wat betreft parkeren wordt er vereist dat het bestemmingsplan expliciet vermeldt dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn. In het bestemmingsplan moet tevens worden aangegeven hoe wordt bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid. Dit kan door parkeernormen op te nemen of te verwijzen naar een gemeentelijke nota met parkeernormen, in dit geval de Nota Parkeernormen van de gemeente Oude IJsselstreek.

Deze Nota Parkeernormen is het leidende parkeerbeleid voor de gehele gemeente en wordt juridisch gewaarborgd in het omgevingsplan.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk één behandelt de aanleiding en het juridisch kader van deze Parkeernota. In hoofdstuk twee wordt de toelichting op de parkeernormen beschreven, gevolgd door een nadere uitwerking van het toepassingskader in hoofdstuk drie. De nota wordt afgerond met een begrippenlijst en bijlagen.

2. Toelichting parkeernormen

Bijlage 4 bevat de parkeernormen van de gemeente Oude IJsselstreek, die zijn bepaald met behulp van de kencijfers van het CROW, zoals vastgelegd in de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' (publicatie 381). Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Bij actualisatie van de parkeerkencijfers door het CROW zal de Nota Parkeernormen geëvalueerd worden en indien nodig hierop worden aangepast.

In de publicatie van het CROW is het aantal parkeerplaatsen per functie afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de gemeente, de ligging van de functie en het soort functie. Het aandeel bezoekers in bijlage 4 geeft het percentage of het aantal bezoekers aan waar rekening mee is gehouden in de parkeernorm. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief bezoekersparkeren.

2.1 Stedelijkheidsgraad

Voor de stedelijkheidsgraad wordt in de CROW-publicatie verwezen naar de classificatie die is opgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Er zijn in totaal vijf typen stedelijkheid, variërend van zeer sterk stedelijk tot niet stedelijk. De gemeente Oude IJsselstreek valt volgens het CBS in klasse 4, wat weinig stedelijk inhoudt. Dit geldt ook voor de kernen Gendringen, Silvolde, Terborg, Ulf en Varsseveld. Voor het bepalen van de parkeernormen voor deze kernen wordt de stedelijkheidsgraad 4 (weinig stedelijk) gehanteerd. De overige kernen wordt de stedelijkheidsgraad 5 (niet stedelijk) gehanteerd. Deze indeling in stedelijkheidsgraden is ook gehanteerd in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012 – 2020 van de gemeente Oude IJsselstreek.

2.2 Gebiedsindeling

De vraag naar parkeerplaatsen wordt beïnvloed door zowel de ligging van de ruimtelijke ontwikkeling of bouwplan als het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoersopties. Uit parkeerstudies blijkt dat functies in centra over het algemeen een lagere parkeervraag hebben dan vergelijkbare functies elders in de bebouwde omgeving. Om deze reden zijn in de kencijfers van het CROW verschillende gebieden onderscheiden: 'centrum', 'schil', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'.

Eerder zijn in het GVVP de gebieden centrum en schil samengenomen, maar is geen afbakening van de gebieden gegeven. Hierover ontstond veel onduidelijkheid. Het is lastig om een gebiedsindeling aan te wijzen in onze kernen. Doordat de gebiedsgrenzen meestal wat vervaagd zijn, is het onderscheid tussen het centrum en de rest van de bebouwde kom minder duidelijk.

Het doel van de toepassing van gebieden is om bij het toetsen van bouwplannen rekening te houden met een ander verplaatsingsgedrag en parkeergedrag bij functies en voorzieningen in een bepaald gebied. Het verplaatsingsgedrag en parkeergedrag is afhankelijk van (de mate van) functiemenging, de concentratie van

(centrum)functies, verkeersstructuur, de locatie van (grotere) parkeervoorzieningen en eventuele parkeerregulering. In de kernen Ulf en Varsseveld is duidelijk sprake van centrumgebieden. In de overige kernen is de grens tussen centrumgebieden en 'rest bebouwde kom' onduidelijker en zien we geen duidelijk ander verplaatsingsgedrag. Daarom hanteren we in de kernen Ulf en Varsseveld wel centrumgebieden (en dus een andere parkeernorm). Voor alle andere kernen geldt dat de gehele kern (bebouwde kom) valt onder 'rest bebouwde kom'. Dat betekent overigens niet dat de kleinere kernen geen gebieden hebben waar duidelijk een dorpscentrum is, maar het verplaatsingsgedrag/parkeergedrag in die kernen verschilt niet sterk per gebied.

Voor Varsseveld en Ulf hebben we de deelgebieden centrum en schil aangewezen. Het is erg lastig om een gebiedsindeling te maken met alleen een centrum, zonder schil. We zien een hogere mate van functiemenging in het gebied direct rondom het centrum. Het gebied was historisch gedeeltelijk onderdeel van het centrum en gezien de nabijheid van het dorpscentrum gaan we uit van een ander autobezit. Voor het bepalen van de grens tussen deelgebieden 'centrum' en 'schil' zijn de volgende criteria aangehouden: 'kernwinkelgebied', (eventuele) parkeerregulering en voetgangersgebied. Voor het bepalen van de grens tussen deelgebieden 'schil' en 'rest bebouwde kom' hebben we de volgende criteria aangehouden: wegenstructuur en loopafstanden van het centrumgebied. Alles buiten de bebouwde kom van de kernen valt onder 'buitengebied'.

2.3 Functie

De functies in de parkeernormenlijst van de gemeente Oude IJsselstreek (bijlage 4) zijn afgeleid van de CROWpublicatie 'Toekomstbestendig parkeren'. In bijlage 3 staat een toelichting op de functies. Indien een bepaalde functie niet in de lijst staat, wordt er door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm er toegepast dient te worden. Dit wordt gedaan aan de hand van vergelijkbare functies, verwacht gebruik van de functie en/of vergelijkbare situaties in het land.

2.4 Norm versus bandbreedte

Het CROW maakt bij de parkeerkencijfers gebruik van bandbreedtes. Per functie is een minimum en een maximum gegeven. Om het toetsingsproces robuust en eenduidig te houden, is het gewenst dat er gebruik kan worden gemaakt van één parkeernorm. Binnen de gemeente Oude IJsselstreek wordt het gemiddelde van de kencijfers van het CROW per functie als parkeernorm gehanteerd.

3. Toepassingskader

De volgende stappen worden doorlopen bij het toepassen van de parkeernormering:

1. Berekening parkeereis
2. Toetsing parkeerbehoefte met parkeeraanbod
3. Afwijkmogelijkheden

3.1 Berekening parkeereis

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen zoals vastgelegd in deze notitie (bijlage 4) en de aanwezigheidspercentages (bijlage 5) wordt het aantal parkeerplaatsen berekend dat beschikbaar moet zijn, ook wel bekend als de parkeereis. Bij het berekenen van de parkeereis mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik, onder voorwaarde dat dit daadwerkelijk toe te passen valt. Hiertoe moet een parkeerbalans opgesteld worden.

Bij een locatie waar een functie verdwijnt door een bouwplan, dient de parkeervraag van de voormalige functie te worden verminderd ten opzichte van de parkeervraag die is berekend volgens de geldende parkeernormen. De parkeerplaatsen die verdwijnen als gevolg van het bouwplan moeten één-op-één worden gecompenseerd.

Parkeereis =

((parkeernorm nieuwe functie x omvang) – (parkeernorm voormalige functie x omvang))
+ eventuele compensatie vervallen parkeerplaatsen

Bij langdurige leegstand van een gebouw is er in feite geen actuele parkeervraag voor de voormalige functie. Deze parkeerbehoefte mag verminderd worden op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie. Uitgangspunt bij deze regel is dat de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie wanneer het pand (ten tijde van toetsing) niet langer dan 2 jaar leegstaat.

De parkeernormenlijst geeft aan welk deel van de parkeernorm van toepassing is op bezoekers. De parkeerplaatsen die conform de parkeereis bestemd zijn voor bezoekers, dienen openbaar toegankelijk te zijn.

De parkeerbehoefte wordt niet gedurende het berekenen van de parkeereis afgerond. Pas wanneer de volledige berekening is gemaakt, wordt het aantal parkeerplaatsen naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

3.2 Toetsing parkeerbehoefte aan parkeeraanbod

Het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit de parkeereis moet na voltooiing van het bouwplan beschikbaar zijn binnen het plangebied. In het geval van een solitaire ontwikkeling (nieuwbouw, verbouw of functiewijziging van een gebouw), is het uitgangspunt dat de parkeereis geheel op eigen terrein wordt gerealiseerd. In het geval van een gebiedsontwikkeling dienen de parkeerplaatsen binnen het gehele plangebied van de ontwikkeling beschikbaar te zijn. Als deze gebiedsontwikkeling gefaseerd plaatsvindt, moeten na elke fase voldoende parkeerplaatsen binnen het plangebied beschikbaar zijn.

Rekenwaarde parkeren op eigen terrein

De parkeernormen houden geen rekening met het feit dat bijvoorbeeld dubbele opritten en/of garageboxen niet volledig worden benut voor het parkeren van auto's. Het ontbreken van deze overweging kan leiden tot parkeeroverlast. Om deze reden worden parkeerplaatsen in een eigen garage, oprit of carport bij een woning niet beschouwd als volwaardige parkeerplaatsen. Voor de rekenwaarde van parkeren op eigen terrein moet daarom gebruik gemaakt worden van de rekenwaarden in tabel 1.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	1	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage	2	1,5	Oprit min. 11,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	2	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0	
Garagebox (niet bij woning)	1	0	
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	Oprit min. 11,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2	Oprit min. 4,5 meter breed

Maatvoering parkeerplaatsen

De gemeente beoordeelt naast het aantal te realiseren parkeerplaatsen ook de inrichting van de parkeervoorzieningen. Hierbij wordt er beoordeeld op de veiligheid, bereikbaarheid en de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen. De toetsing wordt uitgevoerd door de verkeerskundige van de gemeente Oude IJsselstreek. Als basis voor het beoordelen van de parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente richtlijnen van het CROW (waaronder ASVV 2021). Voor nog te realiseren (gebouwde) parkeerterreinen en parkeervoorzieningen wordt de meest recente versie van de NEN-normering gehanteerd (NEN 2443, 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages').

3.3 Afwijkingsmogelijkheden

Wanneer er binnen het plangebied niet voldaan kan worden aan de parkeereis en daarmee het bouwplan niet haalbaar is, moet de initiatiefnemer dit schriftelijk aantonen. Als dit het geval is, kan de gemeente alsnog medewerking verlenen aan het bouwplan door de volgende stappen achtereenvolgens te nemen.

A. Aanpassen bouwplan

Indien er niet aan de parkeereis voldaan kan worden binnen het plangebied, dient het bouwplan aangepast te worden, zodat:

- aantal benodigd parkeerplaatsen vermindert;
- meer ruimte in het plangebied ontstaat voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen.

Het aangepaste bouwplan dient vervolgens opnieuw getoetst te worden aan de gemeentelijke parkeernormen en de daaruit volgende parkeereis.

B. Opvangen in omgeving

Als de initiatiefnemer niet kan voldoen aan de parkeereis binnen het plangebied, dan bestaat de mogelijkheid om (een deel van) de parkeervraag op te vangen in de nabije omgeving. De initiatiefnemer kan zowel een private als een openbare parkeerruimte gebruiken voor het opvangen van de parkeervraag. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijven in principe bestemd voor openbaar gebruik. Die parkeerplaatsen kunnen worden gebruikt, maar niet worden geprivatiseerd (door bijvoorbeeld verkoop/verhuur). Het doel is om eerst efficiënt gebruik te maken van de bestaande faciliteiten, voordat wordt overgegaan tot het creëren van nieuwe parkeerplaatsen.

Openbaar

Het is mogelijk dat in de directe omgeving van het bouwplan openbare parkeercapaciteit aanwezig is, die niet volledig gebruikt wordt. Met behulp van een parkeeronderzoek moet aangetoond worden dat op de drukste momenten voldoende restcapaciteit in de directe omgeving beschikbaar is om aan de extra parkeervraag te voldoen. Met behulp van een parkeerbalans van het bouwplan moet bepaald worden wat het tekort aan parkeerplaatsen per moment van de week gaat zijn. In de parkeerbalans moet uitgegaan worden van de aanwezigheidspercentages zoals vastgelegd in bijlage 5. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Na realisatie van het bouwplan mag de bezettingsgraad op de drukste momenten niet hoger worden dan 85%. In bijlage 7 is beschreven aan welke eisen het parkeeronderzoek moet voldoen.

Privaat

De initiatiefnemer kan mogelijk in de directe omgeving parkeerruimte kopen voor het opvangen van de parkeervraag. De vervangende parkeergelegenheid dient voldoende capaciteit te bieden voor desbetreffende functie en moet binnen de maximale loopafstanden bereikbaar zijn. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn en blijven. Indien de parkeervoorziening in de toekomst wijzigt dan kan dit alleen na toestemming van de gemeente. De gemeente staat geen huurovereenkomsten toe.

C. Aanleggen parkeerplaatsen in openbare ruimte

Indien op eigen terrein onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden en de huidige parkeercapaciteit in de omgeving is onvoldoende om de extra vraag op te vangen, dan kan onderzocht worden of in de directe omgeving van het bouwplan extra openbare parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden. Hiervoor moet advies ingewonnen worden van de eenheid BUOR (beheer en onderhoud) en van de adviseur klimaatadaptatie/groen. De beoordeling of de aanleg van de parkeerplaatsen mogelijk is, wordt – na een integrale afweging – gemaakt door de verkeerskundige van de gemeente Oude-IJsselstreek. De werkelijke kosten van de aanleg van de parkeerplaatsen komen voor rekening van de initiatiefnemer van het bouwplan.

D. Advies

In sommige gevallen kan het na bovenstaande stappen, nog niet haalbaar zijn om aan de parkeereis te voldoen. Er ligt dan een negatief parkeeradvies. Op grond van andere belangen kan het toch wenselijk zijn dat het bouwplan gerealiseerd wordt. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning kan besloten worden om ondanks het negatieve parkeeradvies medewerking te verlenen. Het afwijken van de parkeereis is mogelijk binnen de omgevingsvergunning. Een afwijking wordt vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

3.4 Schematische weergave toetsingskader

Figuur 1 toont het toetsingskader voor het beoordelen van de parkeerkwestie bij een bouw aanvraag. Zie bijlage 'Artikel 3.4 Figuur 1'