

Nota

Parkeernormen

Regels voor parkeernormen en het toepassen daarvan in de gemeente Vianen

Status: Definitief
Versie: 23 april 2013

Gemeente Vianen
Cluster Ruimte & Openbare Werken
Auteur H. Bomers

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5
1.1. Begrenzing	5
2. PARKEERNORMEN	5
2.1. Procedure toetsing parkeernorm.....	6
2.2. Normering op basis van CROW	6
2.2.1. Minimum/maximum.....	6
2.2.2. Stedelijkheidsklasse	7
2.2.3. Stedelijke zone.....	7
2.2.4. Prijsklasse woningen.....	7
2.2.5. Typen bedrijvigheid	8
2.3. Eigen terrein	8
2.4. Loopafstand.....	8
3. PARKEERBALANS EN DUBBELGEBRUIK.....	10
3.1. Verrekenen met bestaande functie	10
3.2. Inleiding dubbelgebruik.....	10
3.3. Terughoudendheid geboden.....	10
3.4. Richtlijnen voor dubbelgebruik	11
3.5. Empirische onderbouwing.....	11
4. BIJZONDERE GEVALLEN	12
4.1. Geen ruimte in plangebied.....	12
4.2. Woningplitsing	13
4.3. Mogelijkheden parkeerfonds	13

1. INLEIDING

Elke gemeente hanteert zogenaamde parkeernormen, dat wil zeggen normen voor hoeveel parkeerplaatsen er voor een nieuw bouwplan of ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. Met de nieuwe WRO is het vaststellen van parkeernormen niet meer gekoppeld aan het Bouwbesluit, maar aan het bestemmingsplan. Dat wil niet zeggen dat de normen perse in het bestemmingsplan zelf opgenomen moeten worden. In het bestemmingsplan Binnenstad (2012) is voor wat betreft parkeren verwezen naar de Nota Parkeernormen die nu voor u ligt. Ook bij andere nieuwe bestemmingsplannen in de komende jaren, kan naar deze nota verwezen worden.

1.1. Begrenzing

Zoals de titel van deze nota al zegt, gaat de Nota Parkeernormen enkel over parkeernormen en volgens welke methode het juiste aantal parkeerplaatsen bepaald moet worden voor een nieuw bouwplan of ruimtelijke ontwikkeling. Deze nota is dus bijvoorbeeld:

- géén ontheffingenbeleid
- géén ruimtelijke visie op openbare parkeerruimte in de binnenstad
- géén beleidsdocument voor het parkeren in bestaande gebieden

2. PARKEERNORMEN

Elk nieuw bouwplan of toevoeging van een functie genereert een bepaalde “parkeerdruk”; dat wil zeggen een bepaald aantal auto’s dat op de betreffende gebouwen/functies af komt en op enig moment daar zal willen parkeren. Om te voorkomen dat gebruikers/bewoners hun auto niet kwijt kunnen, of dat er nieuwe (extra) parkeeroverlast wordt veroorzaakt voor het bestaande omliggende gebied, hanteren gemeenten “parkeernormen”; normen voor hoeveel parkeerplaatsen er bij die functie of die ontwikkeling moeten komen.

Daarbij is het principe: de nieuwe ontwikkeling moet zijn eigen broek ophouden. De éxtra parkeervraag die gecreëerd wordt door een bouwplan of ruimtelijke ontwikkeling op een bepaalde plek, moet dus door de betreffende ontwikkelaar in datzelfde plangebied gerealiseerd te worden. Hoeveel dit is hangt af van een aantal factoren. Hier zijn uit de praktijk zeer gedetailleerde kencijfers over bekend bij het CROW. De belangrijkste vraag die beantwoord moet worden is: zorgt het bouwplan of de ruimtelijke ontwikkeling voor éxtra parkeeroverlast in het omliggende gebied? Er dient dat aantal parkeerplekken gerealiseerd te worden zodat die vraag met NEE beantwoord kan worden.

Om dit zo nauwkeurig mogelijk te kunnen bepalen, dient een parkeernorm berekend te worden volgens de richtlijnen en regels die hieronder worden genoemd. Met deze regels/richtlijnen dient de aanvrager/ontwikkelaar zelf te berekenen hoeveel er nodig is. Bovendien dient de uiteindelijke berekening inclusief de daarvoor gebruikte gegevens/getallen te worden onderbouwd en inzichtelijk te worden gemaakt door de aanvrager (ontwikkelaar), zodat deze gegevens gemakkelijk door de gemeente kunnen worden getoetst.

2.1. Procedure toetsing parkeernorm

Het uitgangspunt is dat een aanvrager, ontwikkelaar of ontwerper deze *Nota Parkeernormen* gebruikt bij het ontwerpen. Het formele moment van toetsing is bij het indienen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning of bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen, het vaststellen van een bestemmingsplan. De gemeente toetst dan of het aantal parkeerplekken voldoende is en kan indien dat niet het geval is (d.w.z. niet voldoet aan de richtlijnen in deze nota) op basis hiervan een omgevingsvergunning afwijzen of het bestemmingsplan bijstellen. In het geval van een omgevingsvergunning: de plantoetsers vraagt na het indienen van een dergelijke aanvraag advies aan andere afdelingen voor verschillende aspecten, zoals het parkeren, om daarna de omgevingsvergunning al dan niet te kunnen afgeven. Op dat moment wordt door de sector Ruimtelijke Ontwikkeling dus onder andere het aantal parkeerplaatsen getoetst aan de normen zoals die in deze nota zijn vastgesteld en dit advies zal samen met andere aspecten worden verwerkt in een advies aan het college van B&W. Een omgevingsvergunning wordt na het ambtelijk advies, toegewezen of afgewezen door een besluit van het college van B&W.

Om problemen in een later stadium van het plan te voorkomen, kan er vooraf zo nodig om extra informatie of toelichting bij deze nota worden gevraagd, of een berekening van het aantal parkeerplaatsen aan de gemeente worden voorgelegd, uiteraard samen met het 'programma' (oppervlaktes en aantallen van de verschillende functies) in het betreffende plan. Zeker bij grotere of complexe (samengestelde) bouwplannen is dit raadzaam, maar niet verplicht. Het, al dan niet, afgeven van de omgevingsvergunning blijft echter het formele moment van akkoord geven.

2.2. Normering op basis van CROW

De gemeente Vianen gebruikt als uitgangspunt voor de parkeernormen, de richtlijnen van het CROW; de zogenaamde *parkeerkencijfers*; dit zijn aantallen die gebaseerd zijn op recent empirisch onderzoek naar het aantal geparkeerde auto's bij verschillende ruimtelijke functies. Op het moment van schrijven zijn de meest recente richtlijnen te vinden in het boek 'ASVV 2012 – Richtlijnen voor inrichting van de openbare ruimte binnen de bebouwde kom' en publicatie 317 (tevens van het CROW). Eens in de zoveel jaar kunnen er nieuwe publicaties van het CROW uitkomen met nieuwe richtlijnen; op dat moment gaan dan die normen gelden en zal zo nodig deze Nota Parkeernormen worden geüpdatet. Binnen de parkeerkencijfers van het CROW is er nog spelingsruimte mogelijk voor het bepalen van de uiteindelijke parkeernorm. Dit hangt af van een aantal kenmerken die in de richtlijnen van het CROW worden gehanteerd, waarvan hier onder wordt aangegeven hoe deze voor de gemeente Vianen gelden.

2.2.1. Minimum/maximum

De gemeente Vianen hanteert voor de meeste functies (bedrijven, winkels, voorzieningen, zorgfuncties) het gemiddelde tussen de door het CROW genoemde "minimum" en "maximum" kencijfers, met het oog op een beetje speling voor de toekomst. Het gemiddelde autobezit en autogebruik neemt immers nog steeds elk jaar (licht) toe.

Voor woningen ligt dit anders. Voor deze categorie vanaf 2004 tot 2013 uitgegaan van de parkeerkencijfers uit het ASVV 2004 (CROW), waarbij het gemiddelde tussen het minimum en maximum uit die kencijfers werd gehanteerd. De indruk is dat, voor woningen, deze kencijfers in Vianen nog steeds redelijk goed hanteerbaar zijn. Doordat in de kencijfers in het ASVV 2012 de marge tussen het minimum een stuk groter is geworden en het maximum veelal een stuk hoger is geworden, is het simpelweg hanteren van het gemiddelde hiertussen niet meer bruikbaar. Dit zou namelijk leiden tot parkeernormen die te hoog zijn en niet aansluiten bij de praktijk. Daarom wordt woningen specifiek beleid vastgesteld.

Met het hoog op een nog steeds licht stijgend autobezit en autogebruik kiest de gemeente Vianen ervoor om te volstaan met een lichte ophoging ten opzichte van de eerder gehanteerde parkeernormen voor woningen, hetgeen neerkomt op de hieronder genoemde normen. Deze normen vallen binnen de marge van de in het ASVV 2012 aangegeven minimum en maximum kengetallen.

Opmerking: Voor de definitie van de categorieën duur/midden/goedkoop, zie paragraaf **2.2.4**.

Aantal parkeerplekken per woning	Centrum	Rest bebouwde kom
Woning duur	1,8	2,2
Woning midden	1,5	2,0
Woning goedkoop	1,3	1,6

Tabel: Parkeernormen gezinswoningen in Vianen (2013)

Voor bijzondere categorieën woningen (niet-gezinswoningen) zoals aanleunwoningen, serviceflats, woonzorgeenheden en kamerverhuur, wordt uitgegaan van de specifieke kencijfers die hierover in het ASVV 2012 genoemd worden, waarbij wordt uitgegaan van het gemiddelde tussen minimum en maximum.

2.2.2. Stedelijkheidsklasse

Voor de hele gemeente Vianen geldt: stedelijkheidsklasse = "weinig stedelijk".

2.2.3. Stedelijke zone

De binnenstad van Vianen, dat wil zeggen het gebied binnen de grachten, geldt als "centrum".

Voor de rest van de gemeente, inclusief de kleine kernen geldt "rest bebouwde kom".

De tussencategorie "schil/verloopgebied centrum" wordt in Vianen niet gehanteerd, omdat hier in een kleine plaats als Vianen geen sprake van is. Binnen de gebieden die buiten de binnenstad liggen, is niet of nauwelijks onderscheid te maken tussen gebieden die dichtbij of verder van de binnenstad liggen, qua aard en schaal voor zover dit relevant is voor parkeernormen. Het enige verschil dat daar gemaakt kan worden, uit zich in het type woningen dat er zich bevindt; dichtbij de binnenstad (bijvoorbeeld in de wijk Zederik) zijn bijvoorbeeld oudere en kleinere woningen te vinden, waar het autobezit lager ligt dan in de nieuwere wijken vanaf de jaren '90. Dat verschil komt echter reeds tot uiting in de verschillende parkeernormen voor verschillende typen woningen.

2.2.4. Prijsklasse woningen

Bij woningen wordt onderscheid gemaakt naar prijsklasse. In BRU-verband (BRU = Bestuur Regio Utrecht) zijn weliswaar voor de woningmarkt prijscategorieën vastgesteld. Deze komen echter uit de hoek van de woningmarktmonitoring en zijn gebaseerd op gemiddelde prijzen voor de hele regio Utrecht. In Vianen zijn de prijzen voor een vergelijkbare woning gemiddeld hoger. Die grenzen zijn dan ook niet goed op onze gemeente toepasbaar ten behoeve van de berekening van de parkeernormen. In de praktijk houden we dan ook de volgende richtlijnen aan voor de berekening van de parkeernorm:

- Goedkoop: de meeste rijtjeshuizen en kleine appartementen (studio's)
- Midden: grote hoekwoningen bij rijtjeshuizen, de meeste 2-onder-1-kapwoningen, bungalow's en patiowoningen en middelgrote appartementen
- Duur: grote 2-onder-1-kapwoningen, vrijstaande huizen en grote appartementen/penthouses

Voor bijzondere categorieën woningen (niet-gezinswoningen) zoals aanleunwoningen, serviceflats, woonzorg-eenheden en kamerverhuur, wordt uitgegaan van de specifieke kencijfers die hierover in het ASVV 2012 genoemd worden, waarbij wordt uitgegaan van het gemiddelde tussen minimum en maximum.

2.2.5. Typen bedrijvigheid

Voor bedrijvigheid gelden verschillende normen per 100 m² BVO, afhankelijk van het type bedrijvigheid. Ook hiervoor hanteert de gemeente Vianen de normen uit het ASVV 2012 en publicatie 317.

Hierbij is het uitgangspunt dat er niet noodzakelijkerwijs één norm voor het hele bedrijfsoppervlak moet worden gehanteerd. Indien er meerdere typen bedrijvigheid (zoals omschreven in de CROW publicaties) binnen één kavel of bouwplan bestaan, dan moet er voor dat kavel of bouwplan ook een 'samengestelde' parkeernorm berekend worden. Er dient dan dus voor die verschillende functies de norm bepaald te worden waarna deze bij elkaar opgeteld worden om de uiteindelijke parkeernorm te bepalen. Men kan dus niet voor bijvoorbeeld een garagebedrijf dezelfde (relatief lage) parkeernorm voor het hele oppervlak van het pand hanteren indien er ook een winkel + balie in het pand zit.

2.2.6. Afronding

Parkeernormen worden, na optelling, altijd naar boven afgerond op een hele parkeerplek. Bij een woning waarvoor een parkeernorm van 1,6 geldt, wordt de parkeernorm dus 2 parkeerplaatsen. Gaat het om 10 woningen waarvoor een parkeernorm van 1,6 geldt, dan wordt de parkeernorm dus 16 parkeerplekken.

2.3. Eigen terrein

De parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplekken er gerealiseerd moeten worden, maar niet wáár. De gemeente Vianen gaat hier als volgt mee om.

Er mag per woning slechts maximaal één parkeerplaats op particulier terrein worden meegerekend voor de parkeernorm. Overige parkeerplekken op eigen terrein mogen wel gerealiseerd worden, maar tellen niet mee voor de parkeernorm. De rest van de parkeerplekken die nodig is om aan de parkeernorm te voldoen moet in de openbare ruimte gecreëerd worden om voldoende "flexibele" parkeerruimte in de buurt te hebben. Dit met het oog op dubbelgebruik en om pieken (verjaardagen, etc.) in de straat op te kunnen vangen; dat kan namelijk niet als alle parkeerruimte op eigen terrein ligt. Zijn er dan piekmomenten, dan worden auto's alsnog in het plantsoen of op de stoep geparkeerd, hetgeen we juist willen voorkomen door het hanteren van de juist parkeernormen.

2.4. Loopafstand

Afgezien van het juiste aantal moeten de parkeerplaatsen wel op gepaste loopafstand van de betreffende woning of andere functie gerealiseerd worden. Daarbij houden we voor woningen en de meeste andere functies maximaal 100 meter aan. Gebeurt dit niet, dan kan er in theorie genoeg ruimte zijn, maar gaan mensen, zowel vanwege de loopafstand als vanwege sociale controle op hun kostbare bezig, alsnog op stoepen en plantsoenen parkeren die dichterbij gelegen zijn. Hierbij dient bovendien opgelet te worden dat er geen dichterbij gelegen alternatieven zijn waarnaar ongewenst verdrijving kan plaatsvinden. Bijvoorbeeld een bestaand parkeerterrein dat op 80m afstand van de nieuwe woningen ligt en dat is toegerekend aan bestaande woningen of winkelgebied. Om parkeeroverlast voor de bestaande functies te voorkomen, dient de parkeernorm voor de nieuwe woningen dan ook op maximaal 80 meter gerealiseerd te worden.

Wellicht ten overvloede; ook het aandeel (%) dat, volgens berekening via de CROW-kencijfers, voor bezoekers in de betreffende parkeernormen zit dient gerealiseerd te worden.

Daarbij gelden in elk geval bij woningen dezelfde regels zoals de maximale afstand van 100 meter tot de betreffende functie. Het is dus niet toegestaan om het aandeel voor bezoekers 'af te splitsen' en (bijv. bij ruimtegebrek) op grotere loopafstand te realiseren. Bij woningen is namelijk uit de praktijk bekend dat zelfs een loopafstand van 100 meter door bewoners reeds als groot wordt gezien. Indien voldoende parkeerplekken niet binnen die loopafstand aanwezig zijn, wordt fout parkeren en daardoor parkeeroverlast dus onherroepelijk uitgelukt.

Bij andere functies zoals voorzieningen en bedrijven geldt het principe van redelijkheid en geloofwaardigheid. Indien het redelijkerwijs te verwachten valt dat bezoekers, bijvoorbeeld voor een winkelcentrum, bereid zullen zijn om meer dan deze 100 meter te lopen, is het in bepaalde gevallen mogelijk om (een gedeelte van) de parkeerplekken op grotere loopafstand te realiseren. Of dit mogelijk is, zal per geval door de gemeente beoordeeld worden in samenspraak met de aanvrager/ontwikkelaar, waarbij het principe wederom is: er mag door het plan géén extra parkeerdruk voor de omgeving ontstaan.

3. PARKEERBALANS EN DUBBELGEBRUIK

Het maken van een parkeerbalans wil zeggen dat er, volgens rekenvoorbeelden van de CROW, een berekening wordt gemaakt gecombineerd wat het piektijdstip qua parkeerdruk is van verschillende functies binnen een gebied, om te bepalen of gecombineerd gebruik van parkeerplekken mogelijk is. Hierbij wordt dan gekeken naar zogenaamde *bezettingspercentages*, die voor verschillende soorten gebruik op verschillende tijdstippen op de dag kunnen vallen. Het maken van een parkeerbalans is dan ook vooral interessant wanneer een plangebied uit verschillende functies bestaat. De parkeerbalans kan dan, door langs elkaar heen lopende piektijdstippen, lager uitvallen dan de ‘kale’ parkeernorm van alle functies bij elkaar opgeteld.

3.1. Verrekenen met bestaande functie

Zoals in de inleiding van **Hoofdstuk 2** is aangegeven, is het principe van de parkeernorm dat een ontwikkelaar het aantal parkeerplekken moet realiseren dat door het nieuwe bouwplan éxtra nodig is ten opzichte van de functie die het plangebied daarvoor had, om zodoende geen extra parkeeroverlast voor de omgeving te veroorzaken.

Daarbij geldt dat de parkeerdruk die werd veroorzaakt door de verdwijnende functie(s) die eerst in het plangebied zaten, ook weer volgens dezelfde systematiek met behulp van de meest actuele CROW-kencijfers berekend dient te worden. Het aantal auto's dat volgens deze berekening parkeerde in de omgeving buiten het plangebied als gevolg van de functie(s) die er tot dat moment in het gebied lagen, hoeft ook door de ontwikkelaar van het nieuwe plan niet gerealiseerd te worden. Dit aantal mag van de berekening worden afgetrokken. Ook in de nieuwe situatie zal dit aantal auto's dus in de omgeving blijven parkeren. Daarmee blijft het principe “geen éxtra parkeeroverlast voor de omgeving als gevolg van het nieuwe bouwplan” echter overeind.

Parkeerplekken die binnen het plangebied verdwijnen als gevolg van de nieuwe inrichting, komen uiteraard niet voor verrekening in aanmerking. Deze zullen, indien dat volgens de berekening van de parkeernorm wederom noodzakelijk blijkt, opnieuw moeten worden gerealiseerd in het nieuwe plan.

3.2. Inleiding dubbelgebruik

Dubbelgebruik van parkeerruimte wil zeggen, het toerekenen van parkeerplaatsen aan meerdere functies tegelijk. Dat kan bijvoorbeeld zijn:

- Het (gedeeltelijk) toerekenen van dezelfde parkeerruimte aan verschillende functies tegelijk, bijvoorbeeld woningen/ winkels/onderwijs/etc. Dit omdat niet alle functies op elk moment 100% bezetting van hun parkeerdruk genereren en die piekmomenten bovendien niet voor elke functie op het hetzelfde moment vallen.
- Het kan echter ook gaan om het willen gebruiken van ongebruikte parkeerruimte in de bestaande, directe omgeving van het plangebied van een nieuwe ontwikkeling, om zodoende de parkeernorm voor deze nieuwe ontwikkeling te behalen.

In beide gevallen is in de praktijk vaak het doel om minder parkeerruimte te hoeven realiseren dan de “kale parkeernorm” die berekend is; dit om geld te besparen en/of om te voorkomen dat er ongebruikte parkeerruimte in de openbare ruimte blijft liggen.

3.3. Terughoudendheid geboden

Met dubbelgebruik dient in beginsel terughoudend te worden omgesprongen. Dit omdat het toch vaak afwachten is of de praktijk ook aansluit bij de theorie. Er dient te allen tijden te worden voorkomen dat bestaande bewoners of nieuwe bewoners/gebruikers in het nieuwe plangebied in de toekomst parkeeroverlast ondervinden. Dubbelgebruik kan dan ook alleen worden meegerekend

indien aan de hieronder genoemde voorwaarden wordt voldaan. Echter zelfs als dat gelukt is dient per geval in overleg met de gemeente te worden bepaald of dubbelgebruik daadwerkelijk realistisch en wenselijk is. Anders gezegd: de gemeente behoudt zich altijd het recht voor om per geval zo nodig te bepalen dat bij de berekening niet, of in mindere mate, van dubbelgebruik mag worden uitgegaan. Dit gezegd hebbende zijn de basisregels als volgt.

3.4. Richtlijnen voor dubbelgebruik

De berekening in welke mate er dubbelgebruik kan plaatsvinden dient gebaseerd te zijn op de richtlijnen hierover van het CROW, in publicatie 317. Daar zijn bezettingspercentages opgenomen voor verschillende functies op verschillende dagdelen en tevens een rekenvoorbeeld. Deze rekenmethode dient gehanteerd te worden en het 'piektijdstip', het tijdstip dat het maximale netto aantal oplevert, is vervolgens maatgevend voor hoeveel parkeerplekken er gerealiseerd dienen te worden. De berekening dient bovendien inzichtelijk te worden gemaakt door de aanvrager of de ontwikkelaar.

Voor het (her)gebruiken van ongebruikte parkeerruimte in de bestaande omgeving, dienen in beginsel de principes te worden gehanteerd, zoals deze zijn beschreven onder **paragraaf 3.1.** (*Verrekenen met bestaande functie*).

3.5. Empirische onderbouwing

Om dubbelgebruik te kunnen toepassen en om de berekening zoals bedoeld bij **paragraaf 3.4.** goed te kunnen maken, moet er sprake zijn van een goede onderbouwing. Dat wil het volgende zeggen.

a. Exacte gegevens

Er moeten exacte gegevens zijn over de verschillende functies waar een (samengesteld) plan uit bestaat, om eerst goed de "kale" parkeernorm per functie uit te kunnen rekenen. Dus het soort functie, het oppervlak (BVO) per functie en eventueel het verwachte aantal bezoekers, werknemers, etc. als dit nodig is voor de berekening. Deze basisgegevens dienen samen met de berekening inzichtelijk te worden gemaakt.

b. Parkeertellingen

In het geval dat men ongebruikte parkeerruimte in het bestaande gebied wil meerekenen, zoals genoemd bij het 2^e punt onder 3.2 (*Inleiding dubbelgebruik*), zal aangetoond moeten worden dat dit ook echt kan en dat er dus geen overlast voor bestaande bewoners wordt gecreëerd. Dus: er dient gedegen parkeeronderzoek gedaan te worden om aan te tonen hoeveel parkeerplekken er nu echt "over" zijn. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het tijdstip van tellen en met eventuele andere functies, evenementen, of onvoorspelbare elementen in de omgeving. Over het algemeen is het beste tijdstip om in een woonwijk te tellen: de dinsdag- en donderdagavond, ná 20:00u 's avonds en bovendien in een week dat er géén schoolvakanties, bouwvak, grote evenementen, of andere voor de parkeerdruk relevante bijzondere gebeurtenissen plaatsvinden.

Het tellen dient in principe te gebeuren door een verkeerskundig adviesbureau of een andere partij die door de gemeente wordt uitgekozen en in elk geval niet door de ontwikkelaar, de aanvrager, de stedenbouwkundige, een betrokkene uit de buurt of een andere partij die de schijn van partijdigheid kan opwekken. Parkeertellingen zijn een verraderlijke klus zijn, waarbij in de praktijk voldoende vakkennis en ervaring nodig zijn. Om een gedegen onderbouwing te hebben voor in de bestemmingsplanprocedure (met het oog op eventuele bezwaren) is het dan ook zaak dat parkeertellingen worden gedaan door iemand die zowel vakkundig als onpartijdig is.

4. BIJZONDERE GEVALLEN

Zoals in **Hoofdstuk 1 (Inleiding)** is aangegeven, is het principe van parkeernormen en van deze Nota Parkeernormen, dat bouwplannen hun eigen broek moeten ophouden. Als hier geen ruimte voor is, betekent dit in principe dat er minder gebouwd kan worden. Er wordt dan geen positief advies op het aspect ‘parkeren’ afgegeven, waardoor de omgevingsvergunning of het bestemmingsplan voor het plan mogelijk niet verleend wordt. Er mag dan in het betreffende plan maximaal dat aantal woningen/bedrijvigheid gerealiseerd worden waarvoor wél voldoende parkeerruimte kan worden gerealiseerd.

Hier staat dat de omgevingsvergunning ‘mogelijk niet verleend wordt’ omdat een omgevingsvergunning altijd na een advies door een besluit van het College van B&W bekrachtigd of juist afgewezen wordt. Het college heeft altijd het recht om haar eigen afwegingen te maken. In de praktijk kan het dus voorkomen dat het college besluit een omgevingsvergunning te verlenen ondanks dat het bouwplan niet voorziet in het juiste aantal parkeerplekken volgens deze nota.

Belangrijk om te weten is hierbij wel dat de gemeente altijd gebonden is aan het nastreven van “een goede ruimtelijke ordening”; hetgeen een belangrijk principe is dat bij een eventuele bezwaar- en beroepsprocedure door een rechter getoetst zal worden. Een gemeente heeft dus geen ongelimiteerde vrijheid om in bepaalde gevallen te besluiten om af te zien van het opleggen van de parkeernorm. Een gemeente zal zo nodig uiteindelijk aan een rechter moeten kunnen uitleggen waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt.

Redenen om toch tot een lagere parkeernorm over te gaan zullen in de praktijk dan ook meestal te maken hebben met een van de volgende omstandigheden:

- er kan worden aangetoond dat er in de omgeving nog voldoende parkeerruimte vrij is -- zie **hoofdstuk 3**
- er kan aannemelijk worden gemaakt dat vrije parkeerruimte, die weliswaar op langere loopafstand gelegen is, in de praktijk gebruikt kan worden, d.w.z. het valt redelijkerwijs te verwachten dat de beoogde gebruikers bereid zullen zijn die afstand te lopen – zie **paragraaf 2.4 (Loopafstand)**.
- er kan aannemelijk worden gemaakt dat de ontwikkelaar, bijv. met een *Mobiliteitsplan*, het autogebruik kan beperken en daarmee de vraag naar parkeerplekken kan beperken ten opzichte van de kencijfers die het CROW voor een bepaalde functie opgeeft.

4.1. Geen ruimte in plangebied

Er kan zich een geval voordoen waar een aanvrager/ontwikkelaar meent niet te kunnen voorzien (door ruimtegebruik of te hoge financiële meerkosten) in het door de gemeente geëiste aantal parkeerplekken en toch de behoefte heeft om de doorgang van dit plan met de gemeente bespreken. Bestuurlijk vooroverleg wordt dan aangeraden. Dit met het oog op het hierboven besproken feit dat het college van B&W altijd de uiteindelijke beslissing neemt en in principe de afweging kan maken om, ondanks een negatief advies op de parkeernorm, om andere redenen een bepaald bouwplan toch groen licht te geven. Deze andere redenen kunnen bijvoorbeeld overwegingen van ruimtelijke kwaliteit zijn, zoals het willen stimuleren van ontwikkelingen in de binnenstad of op het bedrijventerrein. Het initiatief voor dergelijk vooroverleg ligt bij de aanvrager/ontwikkelaar.

4.2. Woningssplitsing

Het splitsen van een woning in meerdere woningen, een fenomeen dat zich vooral voordoet in de binnenstad van Vianen, is één voorbeeld dat kan leiden tot een (gewenst) bouwplan waarvoor door ruimtegebrek of te hoge kosten niet kan worden voorzien in voldoende parkeerplekken. Ook hiervoor gelden dan de richtlijnen zoals die in de inleiding van **Hoofdstuk 4** toegelicht zijn, namelijk: hiervoor zal géén positief advies op de parkeernorm worden afgegeven, maar het college van B&W kan de afweging maken om, ondanks een negatief advies op de parkeernorm, om andere redenen een bepaald bouwplan toch groen licht te geven.

Nu geldt in de binnenstad van Vianen een bijzonder omstandigheid. Hier geldt namelijk een parkeerschijfzone van 1,5 uur, waarvoor huishoudens die géén eigen parkeerruimte hebben voor minimaal één personenauto, een parkeerontheffing kunnen krijgen. Zij mogen dan met gebruik van die parkeerontheffing, langer dan 1,5 uur parkeren in de openbare parkeervakken in de binnenstad en bovendien zonder gebruik te maken van de blauwe parkeerschijf. Het toestaan van woningssplitsing wanneer er *niet* in extra parkeerruimte voor deze nieuwe woningen kan worden voorzien, heeft krachtens het vigerende ontheffingenbeleid in Vianen (**besluit College B&W 1989**) dus het gevolg dat er in dat geval één of meerdere extra parkeerontheffingen zullen worden afgegeven; namelijk één per huishouden voor die huishoudens die géén eigen parkeerruimte hebben. Het gevolg hiervan is dat de parkeerdruk in de binnenstad zal toenemen. De kans dat bestuurders, ook bewoners die reeds houder zijn van een parkeerontheffing, een vrije parkeerplek in de binnenstad kunnen vinden, neemt dan dus af. Dit is een aspect dan in voorkomende gevallen zal worden genoemd in het ambtelijke advies voor de omgevingsvergunning of splitsingsaanvraag. Hierbij geldt dus weer dat niet het ambtelijke advies, maar het uiteindelijke besluit van het college van B&W bepalend is.

Dit kan alleen veranderd worden door het ontheffingenbeleid aan te passen. De juridische haalbaarheid om bepaalde huishoudens in de binnenstad en andere juist niet het recht te geven op een parkeerontheffing (afhankelijk van of en wanneer een woning is ontstaan uit een splitsing) is echter onzeker in het kader van het principe van *rechtsgelijkheid* en is op dit moment niet verder onderzocht omdat dit zoals gezegd buiten de scope van deze Nota Parkeernormen valt.

4.3. Mogelijkheden parkeerfonds

Wettelijk bestaat er de mogelijkheid om een parkeerfonds op te richten. Dat wil zeggen een 'afkoopmogelijkheid' die de gemeente kan inzetten wanneer zij besluit om een bouwplan dat niet aan de parkeernorm voldoet toch groen licht te geven.

Het ruimtegebrek dat over het algemeen de reden is om een parkeerfonds op te richten voor ruimtelijke ontwikkelingen die niet aan hun parkeernorm kunnen voldoen, speelt vooral in de binnenstad van Vianen. De ontwikkelaar van een bouwplan zou dan verplicht worden gesteld om bijvoorbeeld per woning, of per *te weinig gerealiseerde* parkeerplek, een bepaald bedrag aan de gemeente te betalen. Ook hier geldt echter weer dat de gemeente moet kunnen uitleggen dat "een goede ruimtelijke ordening" is nagestreefd. De gemeente zal in het geval van een parkeerfonds dan ook een plan moeten vaststellen hoe dit geld op de langere termijn tóch ten goede komt aan het niet laten toenemen van de parkeeroverlast in een bepaald gebied, of op een andere ten goede komt aan de bereikbaarheid van dat gebied. Het is daarbij dan ook wenselijk om zicht te hebben op een daadwerkelijke ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheid voor een parkeergelegenheid die voorziet in extra parkeerruimte binnen 100 meter loopafstand van de nieuwe óf bestaande functies waarvoor extra parkeeroverlast is ontstaan door de betreffende ontwikkelingen met te weinig parkeerruimte tóch toe te staan.

In Vianen liggen dergelijke ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden op dit moment rond de binnenstad echter niet in het verschiet. De enige parkeerruimte die op middellange termijn gerealiseerd wordt is de locatie achter de Zomerdijk. Daar wordt een nieuwe parkeerplaats in de uiterwaarden aangelegd. Dit is echter een éénmalige realisatie van 60 parkeerplekken die door de provincie Utrecht wordt toegestaan als onderdeel van de plannen voor 'Ruimte voor de Lek' in de uiterwaarden. Deze 60 parkeerplekken zullen naar verwachting echter snel worden opgevuld door:

- de voertuigen die nu óp de Zomerdijk parkeren; op werkdagen vaak meer dan 20 voertuigen
- en voertuigen die nu nog op Parkeerterrein P1 (Kanaalweg) worden geparkeerd en waarvan de bestuurders straks achter de Zomerdijk een parkeermogelijkheid zien die op kortere loopafstand van hun eindbestemming ligt;
- en voertuigen die nu nog worden geparkeerd op het tijdelijke parkeerterrein P3 (capaciteit: ca. 30 voertuigen) dat eind 2014 zal moeten verdwijnen.

De verwachting is dus dat het parkeerterrein Zomerdijk al snel vol zal staan met bestaande bezoekers/bewoners (zogenaamde *latente vraag*) waardoor er dus geen ruimte meer over is voor bewoners of gebruikers van eventuele toekomstige bouwplannen waarvoor niet in voldoende parkeerruimte kan worden voorzien. Dit parkeerterrein van 60 plaatsen is bovendien eenmalig. Een eventuele uitbreiding met extra parkeerplekken is geen onderdeel van de plannen voor 'Ruimte voor de Lek' en derhalve zal de gemeente Vianen daarvoor geen toestemming van de Provincie Utrecht kunnen krijgen.

De conclusie is dan ook dat er op dit moment geen realistische alternatieven zijn om extra parkeerruimte te maken voor eventuele bouwplannen die in de binnenstad niet aan hun parkeernorm kunnen voldoen. Het verplicht stellen van een financiële bijdrage hiervoor, wordt dan een soort afkoopsom waarvoor de gemeente niet duidelijk kan aangeven hoe dit geldt later alsnog voor parkeren/bereikbaarheid wordt ingezet. Om die reden wordt een dergelijk parkeerfonds voor de binnenstad Vianen op dit moment niet verder onderzocht.