



Zaaknr.: HG 20967							Par. coördinator:	Par. afdelingshfd:	Par. PH :
Documentnr.: GemHG/INTERN/16716									
Van afdeling: BOO									
Opgesteld door: mevrouw drs. G.S.L.C. Roomer									
Datum: 23 september 2014							Uiterste datum B&W-behandeling : n.v.t.		
Overleg gepleegd met: Regiegroep Ruimtelijke projecten, portefeuillehouder									
BOO	MID	BB	BR	ORS	PH	Inkoop			
							B. en W. d.d.		Nr.
Onderwerp: Nadere uitleg parkeerkencijfers GVVP									
Kennis nemen van: 1. de wijze waarop in de praktijk wordt omgegaan met de parkeerkencijfers zoals vermeld in het GVVP 2. deze informatienota ter kennis aanbieden aan de raad.									
	Akk.	Bespr.	Opmerkingen						
B									
S									
TBA									
TBO									
BHO									



gemeente  
**Hardinxveld-Giessendam**

**Samenvattende tekst "Uit het gemeentehuis"**  
GVVP

college neemt kennis van nadere uitleg parkeerkencijfers



### **Inleiding**

Op 21 juni 2012 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) door de raad vastgesteld. Hierin is onder meer een paragraaf gewijd aan parkeerrichtlijnen bij nieuwbouw. Parkeerproblemen als gevolg van nieuwbouw moeten worden voorkomen. In geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarom, op basis van de parkeerkencijfers van het CROW, voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, in principe op eigen terrein. Ten tijde van de vaststelling van het GVVP werd nog uitgegaan van de kencijfers in publicatie 182 (Parkeerkencijfers) en de ASVV 2004. Kort daarna werd een nieuwe richtlijn gepubliceerd, publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie).

In het GVVP staat het volgende opgenomen: "In nieuwe situaties worden deze parkeerkencijfers als uitgangspunt gebruikt bij de raming van de parkeerbehoefte. Het berekenen van de parkeerbehoefte is altijd maatwerk en wordt sterk bepaald door de specifieke locatie en specifieke ontwikkeling. In hoeverre de boven- of ondergrens wordt gehanteerd, moet per situatie worden bepaald. Na het verschijnen van de geactualiseerde ASVV in 2012 en publicatie 317 worden de nieuwe parkeerkencijfers conform de geactualiseerde ASVV als uitgangspunt gehanteerd. Van de CROW-kengetallen kan alleen worden afgeweken met een onderbouwend onderzoek."

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van de maximale norm. Immers: de beschikbare openbare ruimte is beperkt. Er is maar één moment om het parkeren goed te regelen en dat is bij de bouw/start van de ontwikkeling. In bestaande wijken wordt de parkeerdruk hoger naarmate de wijk ouder is. Vroeger werd er geen of een lage parkeernorm gehanteerd en daar lopen we nu tegenaan doordat er meldingen komen over de hoge parkeerdruk, parkeerexcessen en meldingen dat de openbare orde en veiligheid in het geding komen. Dat moet bij nieuwe ontwikkelingen worden voorkomen.

De nieuwe kencijfers voor parkeren zijn echter fors hoger dan de oude kencijfers. In de nieuwe kencijfers is rekening gehouden met het toegenomen autobezit. Globaal kan worden geredeneerd dat de maximale norm uit de oude publicatie overeenkomt met de gemiddelde norm in de nieuwe publicatie. Voor lopende projecten blijkt het opschalen naar de maximale norm op problemen te stuiten. De bouwgrondexploitatie houdt hier geen rekening mee. Daarom behoeft de wijze waarop met de parkeerkencijfers wordt omgegaan een nuancering.

### **Kernboodschap**

Uitgangspunt blijft de maximale parkeernorm in publicatie 317 van het CROW, waarbij de cijfers voor weinig stedelijk gebied worden aangehouden. Wil een ontwikkelaar/initiatiefnemer hiervan afwijken, dan wordt eerst gekeken of een vermindering van het voorgenomen (woningbouw)programma mogelijk is. Minder woningen of minder m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak leidt tot minder benodigde parkeerplaatsen. Daarna is verlaging van de parkeernorm alleen bespreekbaar met een onderbouwing door middel van een parkeeronderzoek waaruit blijkt dat de lagere parkeernorm verantwoord is. Omstandigheden die kunnen leiden tot een lagere parkeerbalans:

- De aanwezigheid van een station kan een positieve invloed hebben op de parkeerbalans
- Er wordt rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij verschillende gebruiksfuncties
- Er wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages van de voertuigen
- Er wordt rekening gehouden met ruimte in de parkeercapaciteit in het aangrenzende openbaar gebied.

### **Consequenties**

#### **1.1 Er wordt niet getornd aan de geest van het GVVP**

Door bovengenoemde uitleg van het GVVP wordt vastgehouden aan de maximale norm, waarbij voor de toekomst voldoende parkeerruimte zeker wordt gesteld. Anderzijds maakt deze uitleg maatwerk mogelijk.

### **1.2 Afwijken van de maximale norm is ingekaderd**

Met de kernboodschap is een toetsingskader aangegeven om eventueel af te wijken van de maximale parkeernorm.

### **1.3 Het college blijft bevoegd afwijkend te besluiten**

Bij ontwikkelingen die niet binnen het vigerende bestemmingsplan passen, blijft het college het bevoegde orgaan om te besluiten wel of niet af te wijken van het bestemmingsplan. Bij nieuwe ontwikkelingen waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt gemaakt, wordt het bestemmingsplan zelf aan college en raad ter besluitvorming voorgelegd.

Maar ook bij projecten die onverwacht grote financiële consequenties hebben, is uw college beslissingsbevoegd om keuzes te maken teneinde het project financieel haalbaar te maken.

### **Vervolg**

De in de kernboodschap verwoorde uitleg van het GVVP wordt gehanteerd bij ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe bouwinitiatieven.

### **Bijlagen**

Geen.