

Parkeren bij (plan)ontwikkelingen, laveren tussen normen, kencijfers en beschikbare ruimte

October 12, 2017

In het ruimtelijk bestuursrecht staat het aspect parkeren meer dan ooit in de belangstelling. Niet alleen aan de voorkant van het proces maar juist ook tijdens de juridische procedures die (veelal) volgen. Rechters kijken daarbij uiterst kritisch of aan de opgelegde/geldende (parkeer)normen wordt voldaan. Het is dan ook van groot belang met het aspect parkeren rekening te houden bij planvorming en (her)ontwikkelingen. Juridisch zit het zo.

Sinds 1 november 2014 bestaat de verplichting om in nieuwe bestemmingsplannen regels inzake parkeren op te nemen. Voor oude bestemmingsplannen geldt tot 1 juli 2018 een overgangstermijn. Na het verstrijken van die termijn is het niet langer mogelijk om, bij toetsing van omgevingsvergunningen, gebruik te maken van de regels inzake parkeren uit de bouwverordening. Met het opnemen van regels inzake parkeren in nieuwe bestemmingsplannen vervallen de regels daarover uit de bouwverordening.

Gelet op de aflopende overgangstermijn zijn veel gemeenten op dit moment druk bezig hun bestemmingsplannen, waarin nog geen regels inzake parkeren zijn opgenomen, te actualiseren. Soms kiest de gemeente ervoor dat te doen middels een zogenaamd paraplubestemmingsplan voor het hele gemeentelijke gebied. Parallel aan de actualisatie van de bestemmingsplannen, actualiseren veel gemeenten ook meteen hun parkeernormen en bijbehorend (parkeer)beleid. Het is goed om dit actief in de gaten te houden en indien gewenst tijdig te ageren tegen bestemmingsplannen die niet voldoen of met de regels een ontwikkeling in de weg staan.

Gemeenten hebben voor het opnemen van regels inzake parkeren in het bestemmingsplan diverse mogelijkheden. Enerzijds kan dat door middel van het opnemen van harde normen in de regels zelf (veelal gebaseerd op de kencijfers van het CROW) en anderzijds door een (dynamische) verwijzing naar bijvoorbeeld een parkeernormennota. Bij beide opties zijn voor- en nadelen te bedenken.

Harde/zelfstandige (parkeer)normen in de regels van het bestemmingsplan moeten in ieder geval voorzien in een goede ruimtelijke ordening en gemotiveerd worden onderbouwd, eventueel via parkeer- en/of verkeersonderzoek. Daarbij geldt in de regel dat de normen die uiteindelijk als toetsingskader gaan gelden voldoende actueel moeten zijn en enige mate van flexibiliteit kunnen hebben. Flexibiliteit kan geboden worden door te voorzien in regels waarmee – binnen voorwaarden – gemotiveerd kan worden afgeweken van de norm en/of door de mogelijkheid van dubbelgebruik (op grond van aanwezigheidspercentages per functie) toe te staan. Indien er bestaande parkeerplaatsen verdwijnen door een nieuw toegelaten (her)ontwikkeling zal in de regel gewerkt moeten worden met een vorm van compensatie. Of en hoeveel parkeerplaatsen er gecompenseerd moeten worden is daarbij afhankelijk van het gebruik van de bestaande plaatsen en het verdwijnen van functies die in de huidige situatie gebruik maken van de plaatsen.

Voor een (dynamische) verwijzing in de regels van het bestemmingsplan naar de parkeernormennota en/of beleid geldt het voorgaande ook. De regels en onderbouwing volgen dan echter uit de nota en/of het beleid en minder direct uit het bestemmingsplan. Door de verwijzing in het bestemmingsplan dynamisch te maken wordt daarmee ingespeeld op eventuele wijzigingen van de nota en/of het beleid gedurende de looptijd van het bestemmingsplan (tien jaar). Dat scheelt een wijziging van het bestemmingsplan op het moment dat de nota en/of het beleid gewijzigd zou worden.

Aangezien het bestemmingsplan uiteindelijk de planologische basis is voor – veel – (her)ontwikkelingen, is het belangrijk om te bedenken en te controleren of de door de gemeente gehanteerde normen passen/aansluiten bij de gewenste (her)ontwikkeling. Indien dat niet het geval is zal in overleg met de gemeente moeten worden bezien of aanpassing mogelijk is. Zo niet dan rest niets anders dan een zienswijze in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan en mogelijk beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan bij de Raad van State. Dat laatste kan uiteraard ook door tegenstanders, met de vrees voor parkeertekorten en –overlast, worden gedaan. In dat kader verdient het aanbeveling om vanaf dag 1 het aspect parkeren te betrekken in de planvorming en de juridische uitwerking daarvan. Het zal niet de eerste keer zijn dat een (her)ontwikkeling vertraging oploopt door onderschatting van het aspect parkeren.

Your Key Contacts



Valentijn Leijh

Managing Counsel,
Amsterdam

D +31 20 795 31 95

M +31 6 21 25 35 28

valentijn.leijh@dentons.com



Dieuwke Kist

Senior Associate,
Amsterdam

D +31 20 795 30 17

M +31 6 24 63 19 12

dieuwke.kist@dentons.com