

RAADSVOORSTEL

0000373311

Nota Parkeernormen 2022

Onderwerp:

Datum raadsvergadering:

Agendapunt:

Invullen door de griffie

Invullen door de griffie

Portefeuillehouder:

N. Langedijk

Programma begroting:

Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat

Publiekssamenvatting

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de bouw van woningen, neemt ook de mobiliteitsbehoefte toe. Mensen bewegen zich immers tussen de woning en het werk, winkel en andere voorzieningen en doen dat vaak met de auto of de fiets. En de meeste auto's en fietsen staan veel meer stil dan dat ze rijden en moeten dan ergens geparkeerd of gestald worden. Daarom stelt de gemeente bij nieuwbouw eisen aan de ontwikkelaar zodat er voldoende parkeerplaatsen en fietsenstallingen worden aangelegd. In de Nota Parkeernormen 2022 worden parkeernormen vastgelegd waarmee de gemeente bepaalt hoeveel parkeerplaatsen voor auto's en fietsen aangelegd moeten worden. Hierbij is alleen uitgegaan van reeds bestaand beleid. Het nieuwe integrale parkeerbeleid voor de gemeente Dijk en Waard wordt in 2023 opgesteld

Voorgesteld besluit

De gemeenteraad besluit:

1. de Nota Parkeernormen 2022 vast te stellen als beleidsregel voor het opstellen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen en de toetsing daarvan, met als belangrijkste onderdelen:
 - a. parkeernormen per ruimtelijke functie;
 - b. toevoegen van een parkeernorm voor studio's en sociale huur;
 - c. gebiedsindeling met vier verschillende zones;
 - d. reductiefactoren voor het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen;
 - e. voorwaarden voor het benutten en bouwen van parkeerplaatsen buiten het plangebied;
 - f. een bijdrageregeling voor aanleg, gebruik en instandhouding van openbare parkeerplaatsen;
 - g. een stappenplan voor het bepalen van een passende parkeerbalans.
2. een overgangsregeling te hanteren voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor burgemeester en wethouders voor de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met een andere parkeernorm;
3. De Nota Parkeernormen 2016 (Langedijk) in te trekken.

Inleiding

Ruimtelijke ontwikkelingen zorgen ook voor meer verkeer. Dat verkeer moet worden gefaciliteerd met bijvoorbeeld wegen en fietspaden. En op de plek van bestemming moeten de gebruikte vervoersmiddelen, zoals auto's en fietsen, vaak voor korte of langere tijd worden geparkeerd. Dat parkeren moet niet tot overlast leiden in de omgeving. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning moet de gemeente daarom toetsen of er bij het bouwplan ook voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Hiervoor zijn regels opgenomen in de bestemmingsplannen, maar die zijn nog redelijk globaal geformuleerd. Deze regels moeten door het college worden uitgewerkt in meer concretere parkeernormen (beleidsregels). Het toepassen van de juiste parkeernormen draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat, want het risico op parkeeroverlast wordt hierdoor sterk verkleind. Verkeerskundigen en mensen die in aangrenzende vakgebieden werkzaam zijn, gebruiken al jaren de parkeerkencijfers van het CROW als basis voor het opstellen van parkeernormen voor ruimtelijke plannen. Het CROW is een gerenommeerd landelijk kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. In voormalig Heerhugowaard werd als uitgangspunt de meest recente richtlijnen/parkeerkencijfers van het CROW gehanteerd. Bij het gebruik van parkeerkencijfers moeten echter nog veel keuzes worden gemaakt en dit leidt geregeld tot onduidelijkheid bij zowel ontwikkelaar, gemeenteraad als andere belanghebbenden. In voormalig Langedijk werd getoetst aan de hand van de Nota Parkeernormen 2016, met concrete parkeernormen per functie.

Bij het vaststellen van de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied (september 2021) heeft de gemeenteraad van voormalig Heerhugowaard het college de opdracht gegeven ook voor Heerhugowaard de parkeernormen vast te leggen. Met de Nota Parkeernormen Dijk en Waard 2022 wordt uitvoering gegeven aan deze opdracht en worden tegelijkertijd de beleidsregels uit Langedijk en Heerhugowaard geharmoniseerd. In voorliggend document zijn parkeernormen opgenomen passend bij de mate van stedelijkheid, locatie specifieke factoren en parkeerbeleid.

Tijdens de gesprekstafel van 21 juni 2022 (De Binding - Plan van aanpak Parkeerbeleid en grote opgaven) is een aantal aandachtspunten en overwegingen aan het college mee gegeven. In bijlage 2 wordt ingegaan op deze inbreng.

Beoogd effect

Het beoogd effect van de Nota Parkeernormen 2022 is dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet leiden tot (toename van) een parkeertekort in de omgeving. Het doel van de Nota Parkeernormen 2022 is het bieden van duidelijkheid en transparantie ten aanzien van de werkwijze bij het opstellen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen en de toetsing daarvan. Er wordt pas een omgevingsvergunning verstrekt als duidelijk is dat ook in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien.

Kader

Het juridische kader voor het toepassen van parkeernormen is de Wet ruimtelijke ordening, waarin is geregeld dat gemeenten ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening moeten zorgen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit jurisprudentie van de Raad van State blijkt dat gemeentes in ruimtelijke regelgeving (zoals bestemmingsplannen) moeten waarborgen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet leiden tot een parkeertekort in de omgeving. In bestemmingsplannen is daarom een planregel opgenomen dat voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen moet worden gerealiseerd. De Nota Parkeernormen 2022 maakt inzichtelijk wanneer sprake is van voldoende parkeergelegenheid en is daarmee te beschouwen als een beleidsregel in het kader van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Parkeernormen worden in vrijwel alle gemeenten gebaseerd op de CROW-kencijfers en methodiek. De landelijke kencijfers zijn vertaald naar de plaatselijke omstandigheden van Dijk en Waard. Daarbij is het noodzakelijk om een keuze te maken op basis van de mate van stedelijkheid, locatie specifieke factoren en bestaand parkeerbeleid.

De Nota Parkeernormen 2022 betreft harmonisatie van de parkeernormen voor de gehele gemeente in lijn met eerder vastgesteld beleid zoals opgenomen in het Omgevingsprogramma Mobiliteit (februari 2021), bestemmingsplan Wonen en Parkeren Heerhugowaard (februari 2021), bestemmingsplan parkeernormen Langedijk (januari 2018) en de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied (september 2021).

De Nota Parkeernormen 2022 vervangt de Nota Parkeernormen 2016 van de voormalige gemeente Langedijk.

Door diverse actuele gebiedsontwikkelingen zijn beleidsregels nu al noodzakelijk om te komen tot een duidelijke en transparante werkwijze ten aanzien van parkeernormen en de toetsing daarvan op basis van het bestaande (parkeer)beleid. Nieuwe keuzes kunnen gemaakt worden aan de hand van het nieuwe integrale parkeerbeleid dat in 2023 opgesteld wordt.

Motivering per besluitpunt

1. de Nota Parkeernormen 2022 vast te stellen als beleidsregel bij het opstellen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen en de toetsing daarvan

a) parkeernormen per ruimtelijke functie

Het toepassen van parkeernormen per ruimtelijke functie draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat. Een tekort aan parkeerplaatsen scoort vaak hoog in burgerpeilingen. Om te voorkomen dat er bij een ruimtelijke ontwikkeling parkeerproblemen ontstaan (of toenemen), zijn er parkeernormen vastgesteld. De beleidsregels die in de Nota Parkeernormen 2022 worden vastgelegd zorgen voor consistent handelen in de uitvoeringspraktijk. Ze maken duidelijk hoe het college de bevoegdheid om voorwaarden te stellen aan parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen toepast in concrete gevallen. De toegepaste CROW-methodiek om te komen tot parkeernormen en de vertaling daarvan in parkeernormennota is landelijk geaccepteerd. De kencijfers van het CROW bevatten een bandbreedte tussen minimaal en maximaal te hanteren parkeerplaatsen per functie. Binnen die bandbreedte stelt de gemeente een parkeernorm vast, gebaseerd op het lokale autobezit en het lokale mobiliteitsbeleid. Omdat statistieken laten zien dat Dijk en Waard rond het landelijk en provinciale gemiddelde ligt qua autobezit per huishouden, wordt het gemiddelde aangehouden.

b) toevoegen van een parkeernorm voor studio's en sociale huur

Het toevoegen van een parkeernorm voor studio's sluit aan bij het autobezit passend bij deze woonvorm. Een studio of eenkamerappartement, is een heel klein appartement bestaande uit één kamer, meestal bedoeld voor een éénpersoons huishouden. De ene kamer van het appartement doet dienst als woon- en slaapkamer, meestal is er ook een keukenhoek. Het toilet en de doucheruimte zijn de enige aparte ruimtes. Het CROW heeft geen kencijfers voor deze categorie. Maar omdat de vraag naar dit type woning toeneemt en het aannemelijk is dat het autobezit lager is dan bij 'normale' appartementen, is er een aparte parkeernorm toegevoegd voor studio's. Ook bij sociale huur is sprake van een lager autobezit, waarvoor een aparte categorie is ingevoegd.

c) gebiedsindeling met vier verschillende zones

Voor het toepassen van de CROW-methodiek is een gebiedsindeling noodzakelijk gebaseerd op locatie specifieke factoren en bestaand parkeerbeleid. Het gemiddelde autobezit per huishouden is niet op elke plek in Nederland hetzelfde, maar afhankelijk van de specifieke kenmerken van een gemeente. En ook binnen de gemeente zijn er verschillen. De CROW-methodiek hanteert de mate van stedelijkheid (gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van het CBS) als belangrijke graadmeter. Hoe stedelijker een gebied, hoe lager het gemiddelde autobezit. Het kan ook gaan om de toekomstige stedelijkheid (beleidsmatige keuze bij gebiedsontwikkeling). Daarnaast hanteert de CROW-methodiek ruimtelijke en bereikbaarheidskenmerken van stedelijke zones (centrummilieus, gebieden daar direct omheen, rest van de bebouwde kom en het buitengebied). Bij parkeerbeleid draait het met name om of er is gekozen voor sturing door middel van parkeerregulering in een gebied. Dit heeft geleid tot een gebiedsindeling in vier verschillende zones, waarbij is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Voor alle zones geldt dat voor de parkeernorm wordt uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-kencijfers.

d) reductiefactoren voor het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen

Door het opnemen van reductiefactoren op de parkeernormen wordt het gebruik van actieve en duurzame vervoerswijzen gestimuleerd. Het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen om het autogebruik af te remmen is een doelstelling in het Omgevingsprogramma Mobiliteit en de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied. We beïnvloeden het autobezit door in te zetten op actieve en duurzame vervoerswijzen en hiervoor reducties op de parkeereis toe te passen. Bij het toepassen van de reductiefactoren zakt de parkeernorm stapsgewijs tot maximaal de onderkant van de bandbreedte van de CROW-kencijfers. Ook na toepassing van de reductie blijft de parkeernorm dus binnen deze bandbreedte. In een overeenkomst met de ontwikkelaar wordt opgenomen onder welke voorwaarden en bij toepassen van welke maatregelen de reductiefactoren mogen worden toegepast. Dit kan alleen in gebieden met gereguleerd parkeren (bijvoorbeeld betaald parkeren in combinatie met bewonersvergunningen).

e) voorwaarden voor het benutten en bouwen van parkeerplaatsen buiten het plangebied

Het (beter) benutten van bestaande parkeerplaatsen kan een overmaat aan parkeren voorkomen. Parkeren en automobilititeit legt een groot beslag op de openbare ruimte. Ruimte die niet gebruikt kan worden voor andere functies zoals groen, spelen en wonen. Parkeren moet in principe op de ontwikkellocatie opgelost worden: dat is het vertrekpunt. Maar omdat dit niet altijd mogelijk is of als dit leidt tot een overmaat aan parkeren en inefficiënt ruimtegebruik, bestaat er een mogelijkheid om hiervan af te wijken. Het toepassen van dubbelgebruik en optimaal benutten van de bestaande parkeervoorzieningen binnen het ontwikkelgebied wordt - onder voorwaarden – mogelijk gemaakt.

f) een bijdrageregeling voor aanleg, gebruik en instandhouding van openbare parkeerplaatsen

Aan het realiseren en onderhouden van openbare parkeervoorzieningen zijn altijd kosten verbonden. Gratis parkeren bestaat feitelijk niet, want altijd moet er iemand betalen voor aanleg, onderhoud en beheer. Vaak is dat de gemeente, zonder dat er directe inkomsten tegenover staan. Parkeervraagstukken kunnen in stedelijk gebied leiden tot aanzienlijke investeringen (privaat en/of publiek). Om een eerlijk speelveld te creëren voor

ontwikkelaars en gemeente worden de kosten voor parkeeroplossingen in openbaar gebied in principe doorberekend aan de ontwikkelaar. Voor een parkeeroplossing in openbaar gebied is het ook billijk om daaraan kosten te verbinden. Zo wordt voorkomen dat ontwikkelaars die gebruik maken van openbaar gebied worden bevoordeeld ten opzichte van ontwikkelaars die de pareervraag oplossen op eigen terrein.

g) stappenplan voor het bepalen van een passende parkeerbalans

Parkeren moet in balans blijven met de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit van een gebied. Niet teveel, niet te weinig en de juiste parkeerder op de juiste locatie is het uitgangspunt. Om te voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen of juist teveel parkeerplaatsen worden aangelegd, zijn in de Nota Parkeernormen beleidsregels vastgesteld. Er is een duidelijk stappenplan opgesteld voor het opstellen van de juiste parkeerbalans.

2. een overgangsregeling te hanteren voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor burgemeester en wethouders voor de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met een andere parkeernorm.

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben meestal een lange ontwikkeltijd. Hierdoor zijn in het verleden vaak al gesprekken gevoerd of afspraken gemaakt met de ontwikkelaar over het aantal parkeerplaatsen. Een lange looptijd kan ook betekenen dat de planontwikkeling wordt doorkruist door een beleidswijziging. Indien er bij projecten door het college afspraken zijn gemaakt over de toe te passen aantal parkeerplaatsen, dan blijven deze afspraken van kracht.

3. de Nota Parkeernormen 2016 (Langedijk) in te trekken

Met het vaststellen van beleidsregels voor Dijk en Waard, zijn de eerder vastgestelde kaders voor Langedijk niet meer van toepassing en moeten worden ingetrokken.

Kanttelingen en risico's

In de komende maanden wordt gewerkt aan een nieuw integraal parkeerbeleid. De verwachting is dat in Q4 2023 het nieuwe beleid wordt aangeboden aan de gemeenteraad ter vaststelling. Door diverse actuele gebiedsontwikkelingen zijn beleidsregels nu al noodzakelijk om te komen tot een duidelijke en transparante werkwijze ten aanzien van parkeernormen en de toetsing daarvan op basis van het bestaande (parkeer)beleid. Dat is de reden om nu - vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid - toch de Nota Parkeernormen 2022 voor te leggen.

Toepassen van parkeernormen lijkt soms een belemmering te zijn voor bouwplannen. De huidige woningnood geeft grote prioriteit aan de totstandkoming van nieuwe woningen. De eisen die worden gesteld aan het parkeren lijken soms de ontwikkeling van woningen te bemoeilijken, omdat ontwikkelaars niet alle beschikbare ruimte kunnen inzetten voor woningbouw of het financiële resultaat willen maximaliseren. Toch is het voor bestaande en nieuwe inwoners van groot belang dat een goede parkeeroplossing vanaf het beginstadium van planvorming wordt meegewogen, omdat een tekort of een overmaat aan parkeerplaatsen leidt tot een slechter woon- en leefklimaat. Om flexibiliteit te bieden, is in de Nota Parkeernormen een ruime differentiatie aan woningtypes openomen. Daarnaast zijn er ook reductiefactoren voor actieve en duurzame vervoerswijzen en is het onder voorwaarden toegestaan om bestaande parkeerplaatsen beter te benutten of nieuwe parkeerplaatsen te bouwen buiten het plangebied.

Alternatieven

Een mogelijk alternatief is om de huidige werkwijze voor Langedijk en Heerhugowaard te blijven hanteren totdat het nieuwe integrale parkeerbeleid is vastgesteld. Dit wordt niet geadviseerd, omdat dit leidt tot twee verschillende werkwijzen binnen de gemeente. Bovendien leidt het

toepassen van niet gespecificeerde parkeerkencijfers van het CROW in plaats van vastgestelde parkeernormen (werkwijze voormalige gemeente Heerhugowaard) in praktijk tot veel onduidelijkheid, weinig transparantie en langdurige discussies met zowel ontwikkelaars, gemeente als andere belanghebbenden.

Samenwerking en participatie

Voor het opstellen van de Nota Parkeernormen 2022 heeft geen externe participatie plaatsgevonden, omdat gebruik wordt gemaakt van een landelijke geaccepteerde werkwijze en bestaand beleid. Het betreft de uitwerking van de planregels uit de bestemmingsplannen in een beleidsregel. Uiteraard blijven er participatiemomenten bij gebiedsontwikkeling en vergunningverlening waarbij ook parkeren een belangrijk gespreksonderwerp is en blijft. Daarnaast wordt bij het opstellen nieuwe integrale parkeerbeleid een uitgebreid participatietraject doorlopen.

Heeft het voorstel financiële gevolgen?

Dit voorstel heeft geen financiële gevolgen, omdat toetsen van de parkeersituatie bij ruimtelijke ontwikkelingen een bestaande activiteit is.

Communicatie

De Nota Parkeernormen 2022 wordt officieel gepubliceerd als beleidsregel op overheid.nl.

Uitvoering

Na vaststelling en publicatie wordt de Nota Parkeernormen 2022 formeel het toetsingskader voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen. In het 4e kwartaal van 2022 is een start gemaakt met het opstellen van integraal parkeerbeleid. Bij de geplande vaststelling in kwartaal 4 van 2023 wordt mogelijk ook een gewijzigde Nota Parkeernormen opgesteld, indien beleidswijzigingen over nieuwe inzichten dit noodzakelijk maken.

Bijlagen die onderdeel uitmaken van het besluit

1. Nota Parkeernormen 2022

Bijlagen ter informatie

2. beantwoording vragen gesprekstafel.

Onderwerp: Nota Parkeernormen 2022
Zaaknummer: 0000373311

Raadsvergadering: *Invullen door de griffie*
Agendapunt: *Invullen door de griffie*

De raad van de gemeente Dijk en Waard;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening

besluit:

1. de Nota Parkeernormen 2022 vast te stellen als beleidsregel voor het opstellen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen en de toetsing daarvan, met als belangrijkste onderdelen:
 - a. parkeernormen per ruimtelijke functie;
 - b. toevoegen van een parkeernorm voor studio's en sociale huur;
 - c. gebiedsindeling met vier verschillende zones;
 - d. reductiefactoren voor het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen;
 - e. voorwaarden voor het benutten en bouwen van parkeerplaatsen buiten het plangebied;
 - f. een bijdrageregeling voor aanleg, gebruik en instandhouding van openbare parkeerplaatsen;
 - g. een stappenplan voor het bepalen van een passende parkeerbalans.
2. een overgangsregeling te hanteren voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor burgemeester en wethouders voor de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met een andere parkeernorm.
3. De Nota Parkeernormen 2016 (Langedijk) in te trekken.

Vastgesteld in de openbare vergadering van *datum invullen door de griffie*

De griffier,

De voorzitter,