

Contactpersoon: dhr. M. Koning
Afdeling/Team: Beleid Ruimte
E-mail: post@heerhugowaard.nl

Ons kenmerk: Bij21-0668
Zaaknummer: Cbb 210349

MEMO

Aan de Gemeenteraad van Heerhugowaard

Onderwerp: aanvullende technische informatie parkeernormen

Heerhugowaard, 15 september 2021

Kennisnemen van

In de commissievergadering Stad en Ruimte van 7 september 2021 is bij behandeling van het raadsvoorstel over de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied toegezegd om aanvullende informatie te geven omtrent de methodiek van parkeernormen.

Inleiding

Wanneer er bijvoorbeeld woningen, winkels en/of bedrijven worden gebouwd, neemt ook de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Om te waarborgen dat een bouwplan niet leidt tot parkeerproblemen, is in bestemmingsplannen een parkeerregeling opgenomen en stelt de gemeente op grond daarvan bij het verlenen van een omgevingsvergunning eisen aan het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van parkeernormen, die worden vastgelegd in de Nota Parkeernormen als uitwerking van het raadsvoorstel over de Parkeerstrategie. In deze notitie wordt een nadere uitleg gegeven van de methodiek.

Nota Parkeernormen

Onderdeel van het raadsvoorstel Parkeerstrategie, is de opdracht aan het college om een Nota Parkeernormen op te stellen. Het doel van deze Nota Parkeernormen is het bieden van duidelijkheid en transparantie ten aanzien van de werkwijze bij het opstellen van de parkeereis bij ontwikkelingen en bouwplannen en de toetsing daarvan. Gemeenten kunnen eigen parkeernormen vaststellen. Het toepassen van de juiste parkeernormen draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat, waarin het risico op parkeeroverlast wordt verkleind. Algemeen

uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot (toename van) een parkeertekort in de omgeving. In de Nota Parkeernormen zullen specifieke parkeernormen worden vastgelegd. Daarnaast wordt beschreven op welke wijze de parkeereis voor bouwplannen wordt vastgesteld en welke afwijkingmogelijkheden er zijn. De Parkeerstrategie en de methode van de 4 B's vormen daarvoor de kaders. De Nota Parkeernormen heeft na vaststelling de status van beleidsregel (artikel 1:3 Awb, vierde lid).

Bij het bepalen van de parkeernormen wordt gebruik gemaakt van landelijke kencijfers van het CROW. Het CROW is een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. De aanbevelingen en richtlijnen van het CROW zijn landelijk erkent als gezaghebbend, bijvoorbeeld door de Raad van State. De Nota Parkeernormen zal zich niet alleen richten op het parkeren van auto's, maar ook op parkeren voor fietsers. Goede fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het fietsnetwerk in de gemeente en stimuleren het fietsgebruik. Om te zorgen dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende fietsparkeergelegenheid wordt gerealiseerd, worden daarom ook fietsparkeernormen in deze nota opgenomen. Met behulp van parkeernormen kan een berekening worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte. Het betreft verschillende parkeerbehoeften voor alle verschillende functies in een gebied. Hiermee kan voor de meest voorkomende functies een parkeereis worden vastgesteld waar een ontwikkelaar aan moet voldoen. Hieronder wordt uitgelegd hoe dit werkt.

Parkeernormen: methodiek op basis van CROW

Parkeren is een afgeleide van ruimtelijke functies, zoals wonen, werken, winkelen en bezoek aan bestemmingen. Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen per woning, per bedrijf of andere functie nodig is. Het benodigde aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouwlocaties wordt op basis van landelijke parkeerkencijfers van het CROW per functie vertaald naar gemeentelijke situaties. Parkeernormen worden in vrijwel alle gemeenten gebaseerd op deze CROW-kencijfers. De kencijfers voor parkeren zijn opgenomen in CROW-publicatie *Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*. De Nota Parkeernormen van Heerhugowaard zal zich baseren op deze CROW publicatie. De landelijke kencijfers worden specifiek gemaakt voor de plaatselijke omstandigheden.

De kencijfers zijn gebaseerd op recent en op de praktijk gebaseerd onderzoek en (langdurige) praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers geven een indicatie voor de te verwachten parkeerbehoefte. Ze geven geen kant-en-klaar antwoord op de vraag hoeveel parkeerplaatsen in een bepaalde situatie moeten worden gerealiseerd. Bij het vertalen van kencijfers naar parkeernormen moet door de gemeente rekening worden gehouden met "casus-specifieke invloeden", zoals:

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie/gemeente;
- specifieke eigenschappen van de functie;
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie;
- het eigen parkeerbeleid of mobiliteitsbeleid.

Eigenschappen als de aantrekkelijkheid, de kwaliteit en de invloedssfeer van een functie (in verhouding tot alternatieven in de omgeving) zijn medebepalend voor de parkeerbehoefte. Dit is bijvoorbeeld het geval bij winkelcentra: het ene winkelcentrum heeft een hoge kwaliteit en een grote regionale uitstraling; het andere, met dezelfde vloeroppervlakte, heeft een geringere (regionale) aantrekkingskracht. Als de overige omstandigheden vergelijkbaar zijn, zal het totale bezoek aan het eerste winkelcentrum groter zijn en daarmee ook het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen. In de kencijfers worden variabelen gebruikt die vragen om overwegingen en keuzes bij het vertalen naar parkeernormen. De belangrijkste variabelen zijn de mate van stedelijkheid van de gemeente en het kenmerk van de stedelijke zone. Daarnaast is er een bandbreedte tussen minimale en maximale kencijfers.

Variabele 1: stedelijkheidsgraad.

Het aanbod van alternatieve vervoerswijzen in bijvoorbeeld Amsterdam is van een ander niveau dan in Heerhugowaard. De stedelijkheidsgraad heeft daarom invloed op de kencijfers. Hierbij heeft het CBS de gemeenten in Nederland ingedeeld in klassen die variëren van *zeer sterk stedelijk* tot *niet stedelijk*. Het CBS hanteert daarvoor het aantal adressen per vierkante kilometer in een gemeente. De gemeente Heerhugowaard heeft 1.693 adressen per km² en valt daarmee in de stedelijkheidsklasse “*sterk stedelijk*” (zie ook <https://allecijfers.nl/gemeente/heerhugowaard/>)

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
zeer sterk stedelijk	> 2500
sterk stedelijk	1500-2500
matig stedelijk	1000-1500
weinig stedelijk	500-1000
niet stedelijk	< 500

Bron: CBS

Variabele 2: kenmerk stedelijke zone.

Ook binnen de gemeente worden verschillende gebieden onderscheiden. Die worden door het CROW “stedelijke zones” genoemd. Uit studies blijkt dat functies in een centrumgebied van een stad of dorp een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde soort elders in de gemeente. In het centrum zijn vaak alternatieven voor de auto aanwezig. Het centrumgebied is meestal goed verbonden met het openbaar vervoer en het fietsnetwerk. Daardoor is het gebruik van de auto er vaak minder. Ook zijn er in een centrumgebied meer en geconcentreerde voorzieningen aanwezig, vergeleken met het omliggende gebied en zijn de afstanden om deze voorzieningen te bereiken kleiner. Hierdoor wordt vaker gebruik gemaakt van de fiets en voet om deze voorzieningen te bezoeken. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal geringer en de kwaliteit ervan minder. In de CROW-publicatie worden vier stedelijke zones onderscheiden: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Het Stadshart en Stationsgebied valt binnen de stedelijke zone “Centrum”. Het lagere autobezit wordt onderbouwd door het aantal personenauto's per huishouden, die in het Stadshart en Stationsgebied gemiddeld lager ligt dan in de rest van Heerhugowaard. (bron: https://cbsinuwburt.nl/#wijken2019_gemiddeld_aantal_autos_per_huishouden)

Variabele 3: bandbreedte.

De kencijfers van het CROW hanteren een bandbreedte tussen minimaal en maximaal te hanteren parkeerplaatsen per functie. Bij het bepalen van parkeernormen moet een keuze worden gemaakt. Aangezien in de gemeente Heerhugowaard sprake is van een bovengemiddeld autobezit (zie ook Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021), wordt het gemiddelde tussen het minimum en het maximum gehanteerd. De keuze om gebruik te maken van het gemiddelde is onderdeel van de parkeerregels in het Paraplubestemmingsplan Wonen en Parkeren.

Van kencijfers naar parkeernorm.

In de vorige paragrafen is toegelicht hoe met CROW-kencijfers moet worden omgegaan. Ook zijn de variabelen toegelicht. In deze paragraaf staat een toelichting hoe we komen tot op maat gesneden parkeernormen voor Heerhugowaard.

In de CROW publicatie *Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie* zijn tabellen opgenomen voor meer dan 100 verschillende functies. In de Nota Parkeernormen zullen die tabellen worden vertaald naar de situatie in Heerhugowaard. Om te illustreren hoe dit in praktijk werkt, is hieronder een voorbeeld uitgewerkt voor de functie *koop appartement goedkoop* in Stadshart en Stationsgebied.

Hieronder staat de betreffende tabel uit de CROW-publicatie *Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie* voor deze functie.

Koop, appartement, goedkoop									
	Parkeerkencijfers (per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	
Sterk stedelijk	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0	
Matig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	0,07 - 0,2% per woning
Weinig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Niet stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 p.p. per woning									

gemiddelde van 0,8 + 1,6 = 1,2 parkeerplaatsen per woning

- Variabele1: We hanteren de regel voor *sterk stedelijk* op basis van de CBS stedelijkheidsklasse.
- Variabele 2: We hanteren de kolom voor *centrum*.
- Variabele 3: We hanteren het *gemiddelde* van minimum en maximum.

Hiermee wordt de parkeernorm voor de functie *koop appartement goedkoop* in het Stationsgebied en Stadshart dus 1,2 parkeerplaats per woning. De parkeervraag voor bezoekers is daarbij inbegrepen (0,3 parkeerplaats per woning).

Voorbeeld.

Stel dat in het Stationsgebied een appartementengebouw met 50 goedkope koopappartementen wordt gebouwd. De parkeernorm is 1,2 per woning, waarvan 0,9 voor bewoners en 0,3 voor bezoekers.

Bewoners	50 * 0,9 =	45	
Bezoekers	50 * 0,3 =	15	+
Totaal		60	parkeerplaatsen

Dubbelgebruik.

Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar aantal parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen. Parkeerplaatsen worden in dat geval door meerdere functies gebruikt. Bijvoorbeeld indien er woningen boven een winkelcentrum zijn gesitueerd. De parkeervraag van woningen is het hoogste 's avonds en 's nachts. Dat zijn

momenten dat de parkeervraag bij winkels juist laag is. Dan is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn.

De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in onderstaande tabel. Ook dit is op basis van de CROW-publicatie *Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*. De aanwezigheidspercentages geven de mate aan van aanwezigheid van geparkeerde voertuigen ten opzichte van het drukste dagdeel. De percentages kunnen worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	koopavond ¹⁾	zaterdagmiddag	zaterdag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% ²⁾	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% ³⁾
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% ³⁾
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

Voorbeeld.

Stel dat in het Stationsgebied een appartementengebouw met 50 goedkope koopappartementen wordt gebouwd. De parkeernorm is 1,2 per woning, waarvan 0,9 voor bewoners en 0,3 voor bezoekers. Het maatgevend moment is de periode dat de meeste parkeerplaatsen worden bezet. Maatgevend moment in dit voorbeeld is de werkdagavond. Dan zijn relatief veel bewoners thuis (90%), en zijn er relatief veel bezoekers (80%).

Bewoners	$50 * 0,9 = 45$	$45 * 90\% =$	$40,5$
Bezoekers	$50 * 0,3 = 15$	$15 * 80\% =$	$12,0 +$
Totaal			53 parkeerplaatsen

Indien er garantie is dat de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn, dan wordt een parkeereis van 53 parkeerplaatsen aan de omgevingsvergunning verbonden. Dit rekenvoorbeeld geeft een indicatie voor wat betreft de woningen. Dezelfde rekenmethodiek moet ook voor andere functies in het gebied worden toegepast.

Beschermen, Benutten, Beïnvloeden en bouwen.

Als het bouwplan niet of niet geheel voorziet in de parkeereis, dan moet in beginsel het bouwprogramma aangepast worden. Als dat niet mogelijk is, dan biedt de parkeerregeling in het bestemmingsplan een mogelijkheid om af te kunnen wijken van de parkeereis. Burgemeester en wethouders kunnen speciale voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning. Dit afwijkingsbesluit moet worden voorzien van een motivering waaruit in ieder geval blijkt dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening, een optimaal te gebruiken parkeersituatie geborgd is. Het college van B&W maakt een afweging tussen het belang van de ontwikkeling en de uitvoerbaarheid versus de eventuele nadelige gevolgen van het plan. Hiervoor wordt de parkeerstrategie (na vaststelling) als kader gebruikt. Leidraad daarbij is dat oplossingen worden gezocht via regulering op doelgroepen, tijd en locatie. Sturing daarop verloopt de benadering van de vier B's.

Zo kunnen initiatiefnemers in specifieke gevallen een verzoek doen om het parkeeraanbod te realiseren buiten een bouwplan. In sommige gevallen heeft parkeeraanbod buiten het plangebied voordelen voor de omgeving vanwege mogelijkheden van dubbelgebruik en effectief ruimtegebruik. Bijvoorbeeld als er in de openbare ruimte een restcapaciteit bestaat waarvan gebruik gemaakt kan worden om de parkeereis in te vullen (benutten). Als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte is het mogelijk om (dubbel/meervoudig) gebruik van bestaande parkeerplaatsen mogelijk te maken. Een andere mogelijkheid is het om openbare parkeerplaatsen toe te voegen (bouwen), bijvoorbeeld in een (gebouwde) collectieve voorziening (clusterparkeren). Ook voor het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen kan een reductie plaatsvinden (beïnvloeden). Bijvoorbeeld bij het toepassen van deelmobiliteit. In de Nota Parkeernormen wordt een specifieke regeling vastgelegd, waarbij de reductie wordt gemaximaliseerd, zodat het parkeren in balans blijft en geen parkeerproblemen ontstaan.

Het college maakt een afweging of oplossingen op basis van de 4 B's zijn toe te passen. In deze gevallen zijn goed onderzoek en motivering van de initiatiefnemer noodzakelijk: waarom kan het niet op haar eigen ontwikkellocatie kan en waarom is het buiten het bouwplan wel mogelijk? Bij de beoordeling wordt onder andere rekening gehouden met de bestaande parkeerdruk, maximale loopafstanden, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteiten, zoals groenstructuren. Eventuele oplossingen in openbaar gebied zijn alleen mogelijk als het parkeren in balans blijft: niet teveel, niet te weinig en de juiste parkeerder op de juiste locatie. Op deze manier wordt de bestaande omgeving beschermd en is de parkeeroplossing toekomstbestendig. De kosten van de realisatie van de parkeerplaatsen worden in beginsel doorberekend aan de initiatiefnemer. De parkeerplaatsen worden openbaar en blijven eigendom van de gemeente.