

Raadsvoorstel

Opsteller

Plukkel, Martijn

Vergadering van

5 juli 2022

Kenmerk

Z/22/048481 / D/22/065398

Portefeuillehouder

Arjan Noorthoek

Portefeuille

Parkeren/parkeerbeleid

Onderwerp

Nota parkeernormen 2022 gemeente Woerden

Samenvatting

In september 2014 heeft de gemeenteraad van Woerden de vigerende Nota Parkeernormen vastgesteld en sindsdien niet meer aangepast. Dit (gedateerde) beleid vormt het toetsingskader bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen, initiatieven en beoordelingen van parkeersituaties. We zien ons geconfronteerd met een toename van maatwerkoplossingen en flankerend beleid om bouwplanprocessen van de grond te krijgen. Daarnaast zijn er diverse ontwikkelingen die aanleiding geven om de huidige Nota Parkeernormen opnieuw tegen het licht te houden.

Zo heeft zowel Woerden als de regio een ambitieuze woningbouwopgave, is er de verkeersvisie vastgesteld waarin een veilige, leefbare en bereikbare stad voorop staat en zijn er diverse regionale beleidsstukken waarin gezond stedelijk leven voorop staat.

Om binnenstedelijk woningbouwprogramma toe te voegen, is verdichting noodzakelijk. Daarnaast is de tijd van ongebreideld uitbreiden van autoinfrastructuur om bereikbaar te blijven voorbij: het ruimtebeslag dat de auto inneemt is onevenredig groot en de kosten zijn hoog. We kijken dus anders naar mobiliteit en mede hierdoor wordt de Nota Parkeernormen 2014 herzien: uitgangspunten worden toegevoegd, verduidelijkt en aangescherpt danwel versoepeld. Tevens speelt de nieuwe nota in op het steeds verder uitbreiden van deelmobiliteit.

Gevraagd besluit

1. De Nota Parkeernormen 2014 in te trekken;
2. De Nota Parkeernormen 2022 vast te stellen.

Inleiding

Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt dat de behoefte aan parkeren en het stallen van auto's op eigen (ontwikkel)plot moet worden opgelost. Daarvoor zijn door het CROW^[1] voor diverse functies parkeerkencijfers opgesteld. Net als veel andere gemeenten heeft Woerden op basis van deze kencijfers parkeernormen gedefinieerd. Met deze parkeernormen wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij een ontwikkeling. En vervolgens wordt dat de parkeereis die de gemeente aan de ontwikkelaar oplegt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Zeker in een stedelijke omgeving, zoals de binnenstad, komt het steeds vaker voor dat het ruimtelijk of financieel niet past om de parkeereis volledig op eigen terrein te realiseren. Er wordt dan meestal gezocht naar aanvullende oplossingen in

de omgeving. Soms zijn die te vinden, zoals het benutten van de restcapaciteit in een parkeergarage of op straat. Maar zo'n optie is lang niet altijd voorhanden of gewenst. In de praktijk blijkt dat de fysieke ruimte voor de aanleg van parkeerplaatsen niet altijd toereikend is. Daarnaast is het regelmatig onwenselijk om fysiek parkeerplaatsen te realiseren. Door het bieden van handvatten om middels een mobiliteitsconcept onderbouwd en verantwoord van de normen af te wijken, creëren we sturing in de mogelijkheden voor een ontwikkelaar om op een alternatieve wijze invulling te geven aan de parkeerbehoefte. Een mobiliteitsconcept is erop gericht om, door middel van bijvoorbeeld deelmobiliteit, het autobezit voor de betreffende ontwikkeling en/of diens directe omgeving te verlagen.

In februari 2021 heeft uw raad het nieuwe parkeerbeleid vastgesteld. Behalve de wijzigingen in de binnenstad, is een van de consequenties van dit nieuwe parkeerbeleid dat er een nieuwe Nota Parkeernormen moet worden vastgesteld. Tevens heeft uw raad gevraagd om uit te zoeken of een 'mobiliteitsfonds' een interessant middel zou kunnen zijn voor de gemeente Woerden. Voor het invoeren van een mobiliteitsfonds is op dit moment nog onvoldoende juridische onderbouwing voorhanden. Er is daarom voorrang gegeven aan het opstellen van de Nota Parkeernormen. De (financiële en juridische) uitwerking van een mobiliteitsfonds zal in de loop van 2023 aan de raad worden voorgelegd.

De Nota Parkeernormen is een belangrijk instrument voor een gemeente om te sturen op de leefbaarheid en bereikbaarheid van haar gemeente. De huidige Nota Parkeernormen kent hoge normen en is er dan ook op gericht dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gefaciliteerd, bij voorkeur op eigen terrein. Het geeft geen concrete handvatten om onderbouwd, verantwoord van de normen af te wijken. Dit heeft als uitwerking dat voor een groot deel van de ontwikkelingen maatwerkafspraken moeten worden gemaakt, zonder een eenduidige vastgelegde lijn. Tot slot speelt de huidige Nota Parkeernormen niet in op de huidige ontwikkelingen omtrent autodelen of andere mobiliteitsalternatieven, waarmee we het risico lopen dat we de mobiliteitstransitie niet op gang helpen.

De belangrijkste wijzigingen in de Nota Parkeernormen 2022 ten opzichte van die van 2014 zijn:

- In de Nota Parkeernormen 2014 is uitgegaan van het gemiddelde van de landelijk gebruikte kencijfers van het CROW. In december 2018 zijn nieuwe kencijfers van het CROW uitgebracht in de publicatie 318 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. De kencijfers vormen een goede basis voor het opstellen van parkeernormen, maar daarbij moet wel rekening gehouden worden met de lokale omstandigheden in Woerden. In deze nieuwe Nota Parkeernormen zijn de parkeernormen meer op het werkelijk autobezit en autogebruik gebaseerd. Hiervoor is per buurt in de gemeente Woerden het autobezit per huishouden geclassificeerd. Daarom berekenen de nieuwe parkeernormen een parkeereis die gebaseerd is op het *huidige* autobezit.
- In de Nota Parkeernormen 2022 wordt de mogelijkheid geboden om een reductiefactor toe te passen wanneer aantoonbaar in duurzame alternatieve vervoerswijzen wordt voorzien, zoals deelmobiliteit.

^[1] CROW is het kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

Participatieproces

De Nota Parkeernormen (of de roep om een nieuwe) is sinds enkele jaren regelmatig onderwerp van gesprek tussen de gemeente en diverse belangrijke stakeholders zoals ontwikkelende partijen, de provincie en het Rijk. In die zin zijn stakeholders actief betrokken bij de nieuwe Nota Parkeernormen.

Binnen de gemeente Woerden zijn alle relevante afdelingen, zoals RBP, RP, Vastgoed en JZ betrokken. Deze afdelingen kunnen zich vinden in de inhoud van de Nota Parkeernormen 2022. Mede omdat zij in hun dagelijkse werkzaamheden ook de beperkingen van de huidige Nota Parkeernormen zien.

Wat willen we bereiken

De Missie omtrent het parkeren in Woerden, het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad, wordt in hoofdlijnen onderverdeeld naar de volgende doelgroepen:

- Een goede leefkwaliteit voor de inwoners;
- Gastvrijheid voor bezoekers;

- Economische vitaliteit van de detailhandel en horeca;
- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.

Wat gaan we daarvoor doen

Een belangrijke vraag die bij gebiedsontwikkeling doorgaans speelt is hoeveel parkeerplaatsen voor de beoogde functie(s) nodig zijn. De gebruikelijke wijze om de parkeerbehoefte bij nieuwbouw, functiewijziging of uitbouw te bepalen is om gebruik te maken van parkeernormen. Ten behoeve van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van een gebied is het daarbij essentieel dat voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd zodat geen overlast voor de omgeving ontstaat. Hiertoe is het van belang dat er duidelijke kaders worden geschepd waardoor geen onduidelijkheid bestaat over de invulling van de parkeernormen. Initiatiefnemers dient verder duidelijk te zijn op welke wijze binnen welke kaders van de parkeereis kan worden afgeweken. Dit kan bijvoorbeeld middels de inzet van autoalternatieven zoals deelauto's, (deel)fietsen of MaaS (Mobility as a Service). De actualisatie van deze nota voorziet hierin.

Argumenten

1. De Nota Parkeernormen 2014 in te trekken, omdat:

1.1 De Nota Parkeernormen 2022 deze vervangt.

Dit betreft alleen de nieuwe ontwikkelingen. Voor bestaande gebieden verandert er niets, tenzij er een verandering van functie, uitbreiding of nieuwbouw plaatsvindt.

2. De Nota Parkeernormen 2022 vast te stellen, omdat:

2.1 Er diverse nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn, waar we als gemeente graag aan mee willen werken.

Ruimtelijke ontwikkelingen in het Groene Hart kennen vanwege de bodemgesteldheid en het hoge grondwaterpeil een hoge planexploitatie, waardoor het voor ontwikkelaars onvoldoende rendabel is om gebouwde (ondergrondse) parkeervoorzieningen te realiseren. Dergelijke voorzieningen zijn technisch uit te werken, maar zijn erg kostbaar. Steeds meer initiatiefnemers zijn daarom op zoek naar manieren om een haalbare businesscase te bereiken. Eén van die manieren is om onderbouwd af te wijken van de parkeernorm. Zonder een wijziging van de Nota Parkeernormen is dat zeer tijdrovend, werkt dat vertragend op de planvorming en is er bovendien geen eenduidigheid in het toepassen van maatwerk.

2.2 We als gemeente de noodzaak zien om terughoudender om te gaan met het faciliteren van autogebruik -en bezit, omdat:

a. De ruimte schaars is

Openbare ruimte is schaars en de claim op die ruimte is groot. De omgevingsvisie stelt dat we een aangename leefomgeving willen creëren, waar we elkaar kunnen ontmoeten. Daarnaast zijn er tal van voorzieningen die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte. Zo heeft uw raad onlangs het Uitvoeringsplan Klimaatbestendige Openbare Ruimte vastgesteld (KbOR).

b. Woerden voor een enorme bouwopgave staat.

Het is de uitdaging om de groei van het aantal woningen (en daarmee het aantal inwoners) niet gepaard te laten gaan met eenzelfde groei van de automobiliteit. Op basis van de kencijfers van het CROW neemt het aantal motorvoertuigbewegingen met minimaal 30.000 per dag toe wanneer er 4.900 woningen worden gebouwd. Het huidige Woerdense wegennet kan deze groei simpelweg niet aan en het uitbreiden van het wegennet ten behoeve van deze mogelijke groei vergt enorme investeringen.

c. Dat wenselijk is in het kader van duurzaamheid

Verkeer in het algemeen en de auto in het bijzonder zorgt voor circa 20% van de CO₂ uitstoot. Het is daarmee wenselijk om het aantal verplaatsingen waarvoor de auto gebruikt wordt terug te dringen. Het aanbod van (duurzame) alternatieven voor de auto groeit, waarmee initiatiefnemers meer mogelijkheden hebben om anders om te gaan met de bereikbaarheid en parkeren in een plan.

d. Er een brede maatschappelijke trend van bezit naar gebruik speelt

We zien de laatste jaren dat men meer en meer betaalt voor gebruik in plaats van bezit (bijvoorbeeld Netflix, Spotify, Swap fiets, private lease). Dat biedt kansen om deelmobiliteit in te zetten als vervanging voor de eigen auto.

2.3. De Nota Parkeernormen 2022 beter rekening houdt met de daadwerkelijke situatie in Woerden:

- a. In de Nota Parkeernormen 2022 de parkeernormen op het werkelijk autobezit in de gemeente Woerden zijn gebaseerd, terwijl de in de Nota Parkeernormen 2014 is uitgegaan van het gemiddelde van de landelijk gebruikte kencijfers van het CROW.
- b. Bovendien is er een gebiedsindeling gemaakt (kerngebied, schil, rest), die overeenkomt met het autobezit. In het kerngebied is het autobezit het laagst, omdat de voorzieningen dichtbij zijn en de alternatieven als fiets en OV goed bereikbaar, in de rest het hoogst, omdat men daar meer afhankelijk is van de auto vanwege de ligging ten opzichte van OV-knooppunten en/of voorzieningen. Deze gebiedsindeling staat los van een eventuele parkeerregulering.
- c. De Nota Parkeernormen is er niet op gericht om de auto volledig uit Woerden en de nieuwe ontwikkelingen te weren. De Nota gaat uit van het daadwerkelijke autobezit op basis van de huidige cijfers van het CBS.
- d. Bij woningen wordt de parkeerbehoefte niet meer bepaald aan de hand van het aantal kamers van de woning, maar aan de hand van het oppervlak van de woning, uitgedrukt in m² bvo. Daarbij wordt alleen gerekend met de oppervlakte achter de voordeur, dus zonder de oppervlakte van gemeenschappelijke ruimten.
- e. Voor het afwentelen van de parkeervraag van een ontwikkeling op de openbare ruimte (beter benutten) de maximaal acceptabele parkeerdruk verlaagd is van 85% naar 75%. Hierdoor kunnen we toekomstige groei van parkeerbehoefte opvangen. Een parkeerdruk van 85% is conform het parkeerbeleid een mogelijke reden om parkeerregulering in te voeren. Wij willen deze grens van parkeerdruk niet (automatisch) door nieuwe ontwikkelingen die hun parkeervraag op de openbare ruimte afwentelen laten bereiken. Situaties waar de parkeerdruk (na toevoeging van de parkeerdruk van een voorgenomen ontwikkeling) lager is dan 75% kan de openbare ruimte worden betrokken voor het invullen van de parkeervraag;
- f. Om te kunnen beoordelen of het betrekken van onderbenutte parkeercapaciteit in de omgeving tot potentiële oplossingen leidt, is een tabel met loopafstanden geïntroduceerd. Deze tabel geeft aan welke (maximale) loopafstand tussen parkeerplaats en bestemming als acceptabel wordt gezien.

Bij nieuwe ontwikkelingen willen ontwikkelaars steeds vaker met behulp van de inzet van o.a. deelmobiliteit de parkeerbehoefte terugschroeven. Woerden is uitstekend aangesloten op het ov netwerk en vanwege de beperkte afstanden is de fiets uitstekend geschikt voor het voor- en natransport. Daarom heeft een aanpak met deelmobiliteit voor de gemeente Woerden een hoge potentie. Nieuwe ontwikkeling met een goed geïntegreerd aanbod aan deelmobiliteit trekt mensen aan die minder auto gebonden zijn. Om daadwerkelijk een gewenste vermindering van autobezit te bereiken moet het aanbod van deelmobiliteit zowel hoogwaardig als betaalbaar zijn, zo blijkt ook uit een recent onderzoek van het CROW. Het college stelt hiervoor nadere criteria voor deelmobiliteit op waaraan het initiatief van de ontwikkelaar getoetst wordt.

2.4. Deze nota aansluit bij de uitgangspunten in de Strategienota Verkeersvisie 2030:

Bij nieuwe woonwijken werken we in de basis met een parkeernorm waardoor de parkeerdruk niet boven de 85% uitkomt. Hierop kan een reductiefactor toegepast worden wanneer duurzame alternatieve vervoerswijzen aanwezig zijn en de ontwikkelaar aantoonbaar kan maken dat hij bij het aanbieden van faciliteiten en het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte het stimuleren van het gebruik van deze duurzame vervoerswijzen nastreeft.

Kanttekeningen, risico's en alternatieven

1.1 Woerden en haar kernen zijn voor een groot deel afhankelijk van de auto, waardoor we de groei van het autoverkeer juist moeten faciliteren.

Woerden is geen eiland. We zien ook bij andere overheden in de regio dat zij niet langer ongebreideld investeren in autoïnfrastructuur. Zo treft Utrecht, waar we als Woerden voor een groot deel op georiënteerd zijn, rigoureuze maatregelen om de auto te weren. Daarnaast loopt de A12 naar verwachting richting 2030 verder vast en heeft Rijkswaterstaat op dit moment nog geen toekomstbestendige oplossing voor handen. Wanneer we in Woerden de groei van de automobiliteit wél faciliteren, maar de regio niet, komt de auto Woerden niet uit. We moeten dus aansluiten op het regionale beleid.

1.2 Het verlagen van de parkeernorm is wensdenken.

Ervaring leert dat verhuizing leidt tot een heroverweging van het eigen autobezit. Uit onderzoek van het CROW van april 2021 blijkt dat tot 70% van de 2.500 geïnterviewden bereid is afstand te doen van hun auto bij verhuizing naar hoogstedelijk gebied, indien er een optimaal aanbod aan alternatieven aanwezig is (denk aan OV en deelmobiliteit). Woerden is weliswaar matig stedelijk gebied, maar heeft daarentegen uitstekende mogelijkheden voor het OV. Als de

juiste vorm van deelmobiliteit wordt aangeboden zal de liggen er ongetwijfeld kansen.

1.3 Parkeerregulering in de omgeving is essentieel om de parkeereis te kunnen verlagen.

Parkeerregulering speelt een grote rol om de parkeereis verantwoord te kunnen verlagen. Wanneer het in de directe nabijheid van de ontwikkeling mogelijk is om vrij te parkeren, is de kans groot dat men op die locaties de auto gaat parkeren.

Wanneer mensen in de huidige situatie nog geen parkeerproblematiek in hun straat ervaren, is het waarschijnlijk dat het invoeren van parkeerregulering leidt tot (extra) weerstand bij omwonenden. Terwijl elders in de buurt/wijk een grote overlast wordt ervaren en men staat te springen om parkeerregulering. Een gebiedsgerichte aanpak is daarom noodzakelijk als ook in de door uw raad vastgestelde Kadernota Parkeerbeleid is opgenomen. Deze Kadernota Parkeerbeleid geeft aan welk participatieproces hierbij gevolgd moet worden.

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

N.v.t.

Communicatie

Het raadsbesluit zal middels de volgende kanalen bekend worden gemaakt:

- Gemeenteblad;
- Gemeentelijk website;
- Woerdense Courant (infopagina);
- Social media-kanalen (Twitter, Instagram en facebook);

Vervolgproces

Wij verzoeken uw raad de Nota Parkeernormen 2022 te agenderen voor een themabijeenkomst, zodat wij u mee kunnen nemen in de werking van de Nota Parkeernormen. Aan de hand van enkele rekenvoorbeelden zullen wij dan een nadere toelichting geven.

Na vaststelling door uw gemeenteraad treedt de Nota Parkeernormen in werking. Vervolgens zullen we Nota periodiek evalueren en, gezien de landelijke ontwikkelingen rondom o.a. deelmobiliteit, actualiseren.

Voorstellen met betrekking tot het mobiliteitsfonds, deelmobiliteit en parkeerregulering worden komende periode uitgewerkt en aan uw raad voorgelegd.

Bevoegdheid raad

De raad is bevoegd om over dit voorstel een besluit te nemen op grond van artikel 149 van de Gemeentewet.

Bijlagen

De Nota Parkeernormen 2022, geregistreerd onder nummer D/22/065407
