



Raadsvoorstel

Onderwerp: Nota parkeernormen 2024	College van burgemeester en wethouders 9 januari 2024	Zaaknummer 2023-016091
Portefeuillehouder P. Meij	Commissie Samen wonen 1 februari 2024	Openbaar
E-mailadres opsteller: c.arслан@ridderkerk.nl	Gemeenteraad 15 februari 2024	

Geadviseerd besluit

1. De Nota parkeernormen 2024 vast te stellen.
-

Raadsvoorstel

Inleiding

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen brengen een mobiliteits- en parkeervraagstuk met zich mee. Bewoners, werknemers en bezoekers moeten en willen zichzelf kunnen verplaatsen. De Nota parkeernormen 2024 is een belangrijk instrument om bij ruimtelijke ontwikkelingen vraag en aanbod van auto- en fietsparkeren met elkaar in evenwicht te brengen en te houden. Dit draagt bij aan een goed bereikbare, gezonde, inclusieve, duurzame en leefbare openbare ruimte. De openbare ruimte is schaars en daarom willen we de bestaande (auto) infrastructuur zo efficiënt mogelijk benutten en daarnaast duurzame vormen van vervoer (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) stimuleren.

Ridderkerk wil projectontwikkelaars en woningbouwcorporaties medeverantwoordelijk maken voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied waar de nieuwe (woon)functies worden gerealiseerd. De parkeernormen voor auto en fiets zoals opgenomen in deze nota zijn gebaseerd op de richtlijnen van het CROW, het kenniscentrum voor mobiliteit, verkeer en parkeren. Deze nota biedt de mogelijkheid tot het toepassen van een reductie op de autoparkeereis als een ruimtelijke ontwikkeling gelegen is nabij een halte voor hoogwaardig openbaar vervoer en/of deelauto's worden aangeboden. Uiteindelijk leidt dit tot een minimaal benodigd aantal parkeerplaatsen welke de ontwikkelaar moet realiseren voor een bouwplan. Doel is om te voldoen aan de parkeerbehoefte die ontstaat als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en om te voorkomen dat de openbare ruimte onevenredig wordt belast met geparkeerde auto's. Op die manier waarborgen we de leefbaarheid voor zowel de nieuwe gebruikers als de bestaande omwonenden.

In de bestaande module parkeren (Verkeersplan Ridderkerk 2011-2015) staan naast de parkeernormen ook andere parkeeronderwerpen. Deze onderwerpen zijn achterhaald en moeten herschreven worden. Dit heeft met name betrekking op het actualiseren van de:

- Bestaande gebieden van de blauwe zone, vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren;
- Beleidsregels vergunninghoudersparkeren;
- Beleidsregels en de gebieden voor vrachtwagen parkeren;
- Klimaatdoelstelling (vergroening voortuin parkeren);
- Beleidsregels voor bestel- en taxibusjes (met een maatschappelijke functie).

De Nota parkeernormen 2024 gaat uitsluitend over de vraag hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij een bepaalde functie en waar deze worden aangelegd. De hierboven genoemde onderwerpen hebben geen betrekking op de parkeernormen. Het aanpassen van de bestaande module parkeren wordt opgepakt na besluitvorming over de Nota parkeernormen 2024. Hiervoor wordt aanvullend parkeerbeleid geschreven. De verwachting is dat deze in 2024 aan uw raad kan worden voorgelegd ter besluitvorming.

Beoogd effect

Het beoogd effect is duidelijkheid over het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Hiermee borgen we de ruimtelijke kwaliteit van deze gebiedsontwikkelingen. Daarnaast dient de Nota parkeernormen als sturingsinstrument om het gebruik van duurzame mobiliteit te bevorderen.

Relatie met beleidskaders

- Mobiliteitsplan Ridderkerk.
- Woonvisie Ridderkerk 2021-2026.

Argumenten

1.1 Het vaststellen van de Nota parkeernormen 2024 is noodzakelijk.

Met de Nota parkeernormen 2024 kunnen we meer maatwerk voor initiatiefnemers leveren. De ruimtelijke kwaliteit is leidend, waarbij woningbouw en parkeren in balans moeten zijn ten behoeve van de fysieke leefomgeving.

1.2 Hiermee is de fiets- en autoparkeernorm bepaald.

In de Nota parkeernormen 2024 zijn de parkeernormen voor auto en fiets voor de verschillende functies en doelgroepen vastgelegd. De auto- en fietsparkeernormen van functies zijn gebaseerd op de parkeernorm uit de CROW-publicatie voor Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen binnen de bebouwde kom ASVV 2021. Voor de parkeernorm voor autoparkeerplaatsen wordt de gemiddelde norm per functie aangehouden die volgt uit het ASVV 2021 (of diens opvolgers). Voor de parkeernorm voor fietsparkeerplaatsen wordt de minimale norm per functie aangehouden die volgt uit het ASVV 2021 (of diens opvolgers). De autoparkeernormen zijn bepaald op basis van de gemiddelde parkeernormen. De parkeervraag is bepaald op basis van de functie van een gebouw (wonen, werken en overige voorzieningen).

1.3 Hiermee passen we de parkeernormen voor woningbouw aan.

In de Nota parkeernormen 2024 is:

- bij woningbouw onderscheid gemaakt tussen verschillende woningklassen;
- bij een aantal woningen de grootte van woningen in m² aangegeven om de parkeervraag te bepalen in plaats van het type woning (goedkope, middeldure, dure);
- een extra huurwoningtype (tussenwoning) toegevoegd om de parkeervraag te bepalen in plaats van vrije sector huurwoningen;
- bij sociale huurwoningen onderscheid gemaakt in de parkeervraag bij verschillende inkomens (1^{ste} aftoppingsgrens en liberalisatie grens);
- bij huur/koop appartementen een extra woning type toegevoegd voor kleine woningen.

De nieuwe normen zijn actueel en concreet wat helpt bij het leveren van maatwerk bij realisatie van nieuwe projecten. De bestaande normen veroorzaakten vaak discussies met ontwikkelaars wat nu grotendeels wordt ondervangen.

Functie volgen Nota Parkeernormen	Centrum	Schil centrum	Overig grondgebied Ridderker	Functie volgens de vervallen module parkeren	Parkeernorm voor heel Ridderker
Woning, koop, vrijstaand	1,6	1,8	2,1	Woning, koop, vrijstaand	2,1
Woning, koop, twee-onder-een kap	1,5	1,7	2	Woning, koop, twee-onder-een kap	2
Woning, koop, tussen/hoek	1,4	1,6	1,8	Woning, koop, tussen/hoek	1,8
Woning, huur, tussen/hoek, groter dan 101 m ²	1,4	1,6	1,8	Woning, huur, vrije sector	1,8
Woning, huur, tussen/hoek, kleiner dan en/of gelijk aan 100	1,3	1,4	1,6		
Appartement, koop/huur, groter en/of gelijk aan 161 m ²	1,4	1,6	1,9	Appartement, koop, duur	1,9
Appartement, koop/huur, van 101 t/m 160 m ²	1,3	1,5	1,7	Appartement, koop, midden	1,7
				Appartement, huur, duur	1,7
Appartement, koop/huur, van 61 t/m 100 m ²	1,2	1,3	1,5	Appartement, koop, goedkoop	1,5
Appartement, koop/huur, kleiner en/of gelijk aan 60 m ²	1	1,1	1,3		
Sociale huur, liberalisatiegrens	1,1	1,2	1,3	Huurhuis, sociale huur	1,5
Sociale huur, 1e aftoppingsgrens	0,9	1,1	1,2	Appartement, huur, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,5	0,55	0,65	Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,65
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,25	0,25	0,25	Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,25
Koop, kleine eenpersoonswoning/tiny house, kleiner en/of gelijk aan 30 m ²	0,5	0,55	0,65	Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,65
Serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,9	1,1	Serviceflat	1,1

In de bovenstaande tabel zijn de normen, welke lager zijn in de Nota Parkeernormen ten opzichte van de oude module parkeren, weergegeven in het rood.

1.4 Hiermee is Ridderkerk in drie parkeergebieden ingedeeld.

In de bestaande module parkeren is bij het bepalen van de parkeervraag geen onderscheid gemaakt in parkeergebieden. Voor heel Ridderkerk gold dezelfde parkeernorm voor een functie. In de Nota parkeernormen 2024 is Ridderkerk ingedeeld in drie parkeergebieden. De parkeernormen voor de verschillende functies in het centrum en de schil van Ridderkerk zijn lager dan in de rest van Ridderkerk. Vanwege de aanwezigheid van voorzieningen (winkels en openbaar vervoer) is het gebruik en/of bezit van de auto in het centrum en de schil daar om heen minder hoog dan in de rest van Ridderkerk.

1.5 Hiermee is bij woningbouw saldering mogelijk.

Bij nieuwbouwprojecten is saldering mogelijk. Hierbij wordt onderzocht hoeveel parkeerplaatsen toebedeeld kunnen worden aan de oude functie. De parkeervraag wordt bepaald door de autoparkeervraag in de oude situatie af te trekken van de autoparkeervraag in de nieuwe situatie. In de Nota parkeernormen 2024 leggen we uit hoe de salderingsregeling verder werkt. In de huidige situatie was saldering onduidelijk en dit gaf vaak discussie met initiatiefnemers.

1.6 Hiermee kunnen we de parkeervraag voor woningbouwprogramma's verminderen in de buurt van HOV/R-net routes.

Dat kan door een HOV/ R-net correctie van maximaal 10% voor een bouwplan. De reductie geldt ook voor de bezoekersparkeervraag. Deze reductie geldt voor het realiseren van bouwplannen binnen een bepaalde loop (200 m) en fietsafstand (500 m) van HOV/R-net haltes. De HOV-route maakt gebruik van de Verbindingsweg – Populierenlaan – Burgemeester de Zeeuwstraat – Vondellaan – Vlietlaan (en visa versa). De R-Net route loopt over de Rotterdamseweg. De correctie kan pas worden toegepast als de routes voldoen aan de kwaliteitseisen voor hoogwaardig openbaar vervoer.

1.7 Hiermee kunnen we de parkeervraag voor woningbouwprojecten door gebruik en inzet van de deelauto verlagen.

De parkeervraag bij woningbouw kan voor bewoners, door een contract af te sluiten met een deelauto aanbieder, voor maximaal 20% gefaciliteerd worden via de inzet van deelauto's. Eén deelauto vervangt hierbij maximaal vier reguliere auto's. Voor de parkeerplaatsen die door de reductie niet aangelegd hoeven te worden, moet in het plangebied een ruimte reservering worden opgenomen. Deze ruimtelijke reservering wordt ingezet voor vergroening. In het geval de afspraak met de deelauto's komt te vervallen, dan wordt de ruimtelijke reservering gebruikt om de parkeerplaatsen toch aan te leggen. De reductie factor voor deelauto's geldt na de reductiefactor voor HOV/R-Net.

1.8 Hiermee willen we het mogelijk maken om het parkeeraanbod uit te breiden van eigen terrein naar de openbare ruimte.

Voor de parkeervraag van functies geldt dat het parkeeraanbod in principe op eigen terrein gerealiseerd moet worden. In sommige situaties is dit fysiek niet mogelijk en/of ongewenst. In de Nota parkeernormen 2024 is aangegeven onder welke voorwaarden (bezoekers) parkeerplaatsen (bijvoorbeeld in het centrum van Ridderkerk) in een andere parkeervoorziening (garage) en/of in de openbare ruimte gerealiseerd kunnen worden. Hierdoor ontstaat meer maatwerk bij ontwikkelingen.

1.9 Hiermee zijn de kwaliteitseisen voor auto- en fietsparkeerplaatsen beschreven.

De afmetingen van parkeerplaatsen, de eisen voor elektrische oplaadpunten en het aantal gehandicapte parkeerplaatsen bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, sport, cultuur en ontspanning en seniorenwoningen, zijn beschreven in de Nota parkeernormen 2024. Hierdoor ontstaat minder discussie met projectontwikkelaars over bijvoorbeeld onbruikbare (te kleine) parkeerplaatsen, het aantal oplaadpunten en gehandicapte parkeerplaatsen. We sturen hiermee aan de voorkant, waardoor ontwikkelaars meteen weten waar zij aan toe zijn.

1.10 Hiermee zorgen we er voor dat laden en lossen van goederen en/of het in- en uit laten stappen van personen zoveel mogelijk gebeurt op eigen terrein.

Laden en lossen van goederen en/of het in- en uit laten stappen van personen kan tot overlast leiden op de openbare weg als dit niet goed geregeld is. In principe gebeurt dit laden en lossen op eigen

terrein. In sommige situaties is dit niet mogelijk, zoals bijvoorbeeld bij een kleine winkel. Indien het laden en lossen en/of het in- en uit laten stappen van personen, naar het oordeel van het college niet redelijkerwijs op eigen terrein kan plaatsvinden, dan kan het college gemotiveerd van deze eis afwijken.

Overleg gevoerd met

Woningcorporatie Wooncompas.

Kanttekeningen

1.1 De parkeernorm is afgestemd op de functie in een gebied.

De parkeernormen in het centrum en de schil zijn ten opzichte van de huidige parkeernormen lager, omdat in deze gebieden meer voorzieningen (winkels, zorg) zijn en/of openbaar vervoer is. De parkeerdruk van functies is afgestemd op de behoefte van de eigen parkeervraag. De parkeerdruk kan stijgen als in het gebied men de auto blijft gebruiken in plaats van de overstap te maken naar alternatieve vervoersmiddelen.

1.2 De initiatiefnemer is alleen verantwoordelijk voor zijn eigen parkeervraag.

De initiatiefnemer moet zijn eigen parkeerbehoefte realiseren en is niet verantwoordelijk voor het oplossen van de eventueel bestaande hoge parkeerdruk in de openbare ruimte. Oftewel, als de initiatiefnemer de parkeervraag op eigen terrein kan realiseren, is het plan op het gebied van parkeren haalbaar. De bestaande hoge parkeerdruk in de openbare ruimte blijft dan gelijk.

1.3 Het salderen is afgestemd op de oude parkeervraag van een functie.

De initiatiefnemer mag parkeerplaatsen in de openbare ruimte salderen. De parkeervraag en het parkeeraanbod zijn afgestemd tussen de oude en de nieuwe functie(s). De parkeerdruk kan omhoog gaan als hier niet aan wordt voldaan. Oftewel als bij woningbouwprogramma's met een vergelijkbare functie het autobezit van de nieuwe bewoners hoger is dan van de oude bewoners, dan neemt de druk toe.

1.4 De HOV/ R-Net correctie van de parkeervraag voor bouwplannen is beperkt.

De HOV/ R-Net reductie geldt voor het realiseren van bouwplannen binnen een bepaalde loop- en fietsafstand van HOV/ R-Net haltes. Gebruikers van deze bouwplannen die verder van deze halte wonen, zijn minder geneigd om gebruik te maken van openbaar vervoer en geneigd hun tweede auto wel te behouden. Een correctie voor HOV/ R-Net gebruik bij bouwplannen op langere loop- en fietsafstanden zou zorgen voor toename van de parkeerdruk. Dat is onwenselijk. De HOV/ R-Net correctie is pas inzetbaar als de routes en voorzieningen voldoen aan de kwaliteitskenmerken van HOV/R-net. Dit zal naar verwachting voor beide routes in 2025/2026 zijn. Pas dan zal het autobezit verminderen. Het eerder inzetten van de HOV/ R-Net correctie zorgt voor toename van de parkeerdruk en dit is niet gewenst.

1.5 De deelauto correctie van de parkeervraag voor woningbouwprogramma's is beperkt.

De deelauto reductie is alleen mogelijk als door de initiatiefnemer een overeenkomst is aangegaan met een marktpartij die deelauto's aanbiedt. Het inzetten van de correctie kan zorgen dat parkeerdruk toeneemt als de parkeervraag (autobezit van de tweede auto) niet verminderd.

Uitvoering/vervolgstappen

- Voordat het voorstel behandeld wordt in de vergadering van de commissie Samen wonen, wordt een toelichting over de nota gegeven in een extra commissiebijeenkomst Samen wonen op dinsdag 23 januari 2024. Er kunnen dan ook vragen worden gesteld over het voorstel en de nota.
- Na besluitvorming wordt in 2024 het parkeerbeleid geactualiseerd.
- Na besluitvorming zal het besluit formeel worden gepubliceerd in het Gemeenteblad.

Evaluatie/monitoring

N.v.t.

Financiën

N.v.t.

Juridische zaken

Na besluitvorming toetsen we bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan dit parkeerbeleid.

Duurzaamheid en Ecologie

In de Nota parkeernormen 2024 is de mogelijkheid geboden om de duurzame keuzes te maken in de parkeernormering door het gebruik van deelmobiliteit en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) te bevorderen. De gereserveerde ruimte voor de aanleg van parkeerplaatsen wordt ingericht als groen.

Inclusiviteitstoets

Er zijn in de Nota parkeernormen normen opgenomen voor het realiseren van een minimum aantal gehandicapten parkeerplaatsen bij ontwikkelingen met eisen waaraan deze parkeerplaatsen moeten voldoen.

Communicatie/participatie na besluitvorming

Het besluit zal worden gepubliceerd, o.a. via de website van de gemeente Ridderkerk en in De Blauwkai.

Burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,

de burgemeester,

dhr. H.W.J. Klaucke

dhr. C.A. Oosterwijk

Bijlagen

1. Nota parkeernormen 2024

CONCEPT RAADSBESLUIT

Onderwerp: Nota parkeernormen 2024	Gemeenteraad: 15 februari 2024	Zaaknummer:
	Commissie samen wonen 1 februari 2024	

De raad van de gemeente Ridderkerk,
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders op 9 januari 2024,

BESLUIT:

1. De Nota parkeernormen 2024 vast te stellen.
-