Geldrop-Mierlo

Raadsvoorstel

Onderwerp
Raadsvoorstel vaststellen Nota Parkeernormen Geldrop-Mierlo

Beslispunten
1. de Nota Parkeernormen Geldrop-Mierlo vaststellen;

Inleiding
De Nota Parkeernormen is een uitwerking van de Parkeervisie die op 11 juli 2022 in de gemeenteraad is vastgesteld. In de Parkeervisie is aangegeven dat bij nieuwbouw zal worden gestuurd op beperking van autobezit en -gebruik om zo ook een leefomgeving te creëren die niet alleen bereikbaar is, maar ook een prettige verblijfskwaliteit heeft met aandacht voor groen en ontmoeten. Tegelijkertijd ligt er de opdracht om de woningbouwopgave van Geldrop-Mierlo zo veel en zo snel mogelijk te faciliteren en niet te frustreren.
Daarnaast is in de Parkeervisie aangegeven dat de gemeente terughoudend zal zijn bij het uitgeven van nieuwe parkeerrechten (zoals vergunningen) bij nieuwbouw en transformaties. Uitgangspunt is en blijft dat bestaande openbare parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de bestaande gebruikers en in sommige gevallen ook voor bezoekers aan nieuwe functies.

Bovenstaande doelen bereiken wij met het uitgewerkte parkeernormenbeleid op basis van vier hoofdlijnen:

- Een beter bij de verdichtingsambities passende gebiedsindeling en waar mogelijk aangepaste, lagere normen;
- De fiets als kans: heldere normen voor het parkeren van de fiets;
- Meer mogelijkheden voor het verminderen van de afhankelijkheid van de privé auto op basis van een innovatieve benadering van mobiliteit;
- Het stimuleren van gebruik van parkeervoorzieningen op afstand op basis van langere loopafstanden.

Op hoofdlijnen gaat de nieuwe nota als volgt te werk. Op basis van de CROW-kengetallen wordt een parkeerbehoefte per woning of functie berekend. Hierop kan een correctie worden toegepast als bijvoorbeeld de nieuwe ontwikkeling in de nabijheid van een openbaar vervoerhalte is gelegen, gebruik wordt gemaakt van deelmobiliteit of een excellente fietsvoorziening wordt aangebracht. Vervolgens is het uitgangspunt dat deze parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Als dit niet mogelijk is wordt onderzocht of de parkeerbehoefte op een private parkeerlocatie elders of in de openbare ruimte kan worden opgelost. Ten slotte bestaat ook de mogelijkheid om deze parkeerbehoefte af te kopen, waarmee de gemeente uiteindelijk een parkeervoorziening op afstand kan realiseren.

Wat willen we bereiken
Voldoende parkeermogelijkheden voor fietsen en auto's bij nieuwbouwontwikkelingen realiseren.

Argumenten
1.1 De huidige normen voor parkeren zijn aan actualisatie toe
De huidige normen voor parkeren zijn verouderd. Er is bijvoorbeeld nog geen rekening gehouden met nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de toename van het gebruik van de fiets of deelmobiliteit. Ook de wens om in het centrum van Geldrop veel woningen toe te voegen vraagt om een actualisatie, omdat de woningbouw soms nog beperkt wordt door de huidige normering.
Basis voor de nieuwe parkeernormen is de stedelijkheidsgraad van Geldrop-Mierlo die het CBS hanteert. Daarnaast blijven de parkeerkencijfers en de rekenregels van het CROW het uitgangspunt voor de nieuwe parkeernormen. Echter, met name het aandeel wat binnen de parkeernorm

gereserveerd wordt voor het parkeren van bezoekers blijkt landelijk veel lager te zijn dan voorheen bedacht. In de nieuwe nota sluit Geldrop-Mierlo aan bij deze nieuwe werkelijkheid hetgeen kan leiden tot beter haalbare plannen. Verder hebben wij de gebieden waar met lagere normen kan worden gewerkt aangepast op de plannen voor de woningbouwambities van Geldrop.

1.2 Verdere stimulering van fietsgebruik
In de Parkeervisie is opgenomen dat met name de fiets een belangrijke kans is in de wens tot een wijziging in vervoerskeuze. Naast een kans is de fiets ook een bedreiging voor de begaanbaarheid van trottoirs wanneer de berging/stalling onvoldoende is geregeld. De parkeernormennota besteed hier uitgebreid aandacht aan in de vorm van eigen parkeernormen voor de fiets die ook als basis dienen voor het kunnen verlenen van een omgevingsvergunning. Daarbij kijken we niet alleen naar het aantal fietsen als ook naar de kwaliteitseisen waaraan een fietsvoorziening moet voldoen.

1.3 Afwijkingen naar beneden mogelijk op basis van concrete mobiliteitsoplossingen
Meer dan voorheen zijn er mogelijkheden om de parkeereis die wordt gesteld aan initiatiefnemers naar beneden bij te stellen. Nu al is het mogelijk om een korting te krijgen wanneer een ontwikkeling bij een OV voorziening is gelegen. Nieuw in deze nota is de mogelijkheid een aftrek te kunnen krijgen voor een deelautoconcept. Daarnaast kan korting worden verleend voor een excellente fietsparkeervoorziening. Hierdoor is de afhankelijkheid van de (privé-) auto vaak minder. Met de nieuwe nota is het mogelijk om hierdoor een aftrek te realiseren op de parkeerbehoefte en dus op de eis om parkeerplaatsen te creëren.

1.4 Mogelijk maken van parkeren op afstand
Wanneer parkeerplaatsen in het openbaar gebied toch noodzakelijk zijn stimuleren de beleidsregels tot het verder gebruiken van bestaande onbenutte capaciteit in andere parkeervoorzieningen of op parkeerterreinen. Dit door voor verschillende functies langere loopafstanden te creëren. Voor de nieuwe verdichtingsprojecten wordt de haalbaarheid van een parkeervoorziening op afstand nog onderzocht.

Kanttekeningen
1.1 Toepassing van minimum parkeernormen
Bij de voorgestelde normering is gezocht naar een goede balans tussen de wens om woningen te realiseren en het voorkomen van parkeeroverlast. Als er bijvoorbeeld gekozen wordt om geen of lage parkeernormen op te nemen dan zal dit mogelijk leiden tot bezwaarprocedures van omwonenden, waarbij de juridische houdbaarheid beperkt is. Als er hogere normen worden vastgesteld dan leidt dit tot de realisatie van minder woningen, aangezien de ruimte (met name in het centrum van Geldrop) vaak beperkt is.
Voor het centrum van Geldrop en de schil van het centrum van Geldrop wordt voorgesteld uit te gaan van het minimum van de bandbreedte die het CROW hanteert voor parkeernormen. We gaan hierbij aan de onderkant van het CROW zitten om de woningbouwontwikkeling in het centrum te kunnen realiseren. Het risico bestaat dat de parkeerdruk na de woningbouwontwikkeling toeneemt en grotere gebieden (zo nodig op voorhand) moeten worden voorzien van parkeerregulering.
Met de Omgevingsvisie en de mobiliteitstransitie in het achterhoofd is het echter wel te verantwoorden om voor het centrum en de schil van het centrum van Geldrop uit te gaan van de minimum parkeernorm.

1.2 Fietsparkeernormen worden als harde eis opgenomen
Het toepassen van fietsparkeernormen bij nieuwbouwontwikkelingen is nieuw binnen onze gemeente. Net als autoparkeernormen worden de fietsparkeernormen als harde eis opgenomen. Wanneer een ontwikkelaar dus niet aan de fietsparkeernorm kan voldoen zal het bouwplan worden afgekeurd.

Vanuit de ambities die vastgelegd zijn in de Omgevingsvisie en in het kader van duurzaamheid is het wel verantwoord om de fietsparkeernorm als harde eis op te nemen.

1.3 Maximale loopafstanden worden opgerekt naar 250m met een uitloop tot 400m
Wanneer een woningbouwontwikkeling in het centrum niet kan voldoen aan de benodigde autoparkeerbehoefte op eigen terrein, bestaat er binnen het nieuwe beleid de mogelijkheid om bewoners op afstand aan de rand van het centrum van Geldrop de auto te laten parkeren. Om dat mogelijk te maken worden de standaard loopafstanden van 100m die het CROW hanteert voor wonen opgerekt naar 250m. Daarnaast bestaat er nog de mogelijkheid om deze loopafstand onder voorwaarden nog verder op te rekken naar 400m. Het gevolg van deze langere loopafstanden is dat in de gebieden binnen deze 250m of 400m parkeerregulering moet worden toegepast om te voorkomen dat de nieuwe bewoners niet dichterbij een vrije parkeerplaats vinden. Dit betekent dus een vergroting van de bestaande vergunninghouders gebieden en daarmee een verdere verschuiving van de parkeerdruk naar de bestaande woonwijken aan de randen van het centrum.

1.4 Autodeelmobiliteit is nog een risicovol product dat in ontwikkeling is
Over de effecten van autodeelmobiliteit is nog vrij weinig bekend. Met name voor dorpen met een vergelijkbare schaalgrootte als Geldrop zijn niet alle voor- en nadelen in beeld. Er zijn geen vergelijkbare dorpen bekend waar autodeelmobiliteit wordt toegepast als mobiliteitscorrectie op de parkeernorm. Het toepassen van autodeelmobiliteit als aftrekmogelijkheid van de parkeernorm is dus een risico. Daarnaast werkt het toepassen van autodeelmobiliteit ook alleen wanneer parkeerregulering van kracht is in het gebied. In gebieden zonder parkeerregulering blijft men toch nog gewoon de eigen auto in de buurt op een vrije parkeerplaats parkeren en wordt er geen gebruik gemaakt van de deelauto.

Wat gaan we daarvoor doen
De woningbouwplannen worden getoetst aan de vast te stellen normen.

Wat mag het kosten
Er zijn geen extra kosten gemoeid met deze nota. Initiatiefnemers en gemeente moeten bij de realisatie van (woningbouw)plannen rekening houden met de aanlegkosten van parkeervoorzieningen. Dat kan op eigen terrein plaatsvinden of er kan uiteindelijk worden meebetaald aan een parkeervoorziening op afstand.

Duurzaamheid
Belangrijk is dat in deze nota voor het eerste normen zijn opgenomen voor fietsparkeren bij bouwplannen, om vervoer per fiets te stimuleren.

Burgerparticipatie
Bij de voorbereiding van deze nota zijn ontwikkelaars en corporaties betrokken en gevraagd naar hun mening over de uitgangspunten van de nota. Hier kwamen met name verduidelijkende vragen. Er is wel gevraagd naar een verder onderverdeling in sociale huurwoningen. Dat is verwerkt in de nota.

Evaluatie
Als blijkt dat de Nota Parkeernormen niet meer up-to-date is of niet werkbaar is, zal een evaluatie plaatsvinden.

Bijlagen:
Nota Parkeernormen Geldrop-Mierlo

Geldrop-Mierlo

Raadsvoorstel

Geldrop, 1 november 2022

N.J.H. Scheltens
Secretaris

J.C.J. van Bree
burgemeester