Parkeernormen Stationsomgeving

Registratie nummer:

Versie V0.1 31 oktober 2022

Gemeente Culemborg
Team Ontwikkeling
Auteur: Michèle van Leest

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Parkeergebied Stationsomgeving 4
3 Bepaling van de parkeernorm.....5
3.1 Stedelijkheidsgraad.....5
3.2 Onderverdeling woningen van prijsklasse naar aantal m² 5
3.3 Bezoekersaandeel.....6
3.4 Deelmobiliteit.....6
3.5 Parkeerregulering.....7
4. Basisnorm Stationsomgeving.....7
5. Reductiefactoren.....9
5.1 Berekenen reductie.....10
6. Conclusie.....11

1. Inleiding

In de structuurvisie voor de Stationsomgeving staat beschreven dat we een nieuwe wijk willen maken, waarin de bewoners door de opzet als vanzelf meer duurzame keuzes maken voor hun verkeersbewegingen. Het station wordt vormgegeven als regionale hub, wat betekent dat het station optimaal bereikbaar is voor forenzen vanuit de regio en waar reizigers gemakkelijk kunnen overstappen naar verschillende vervoervormen. Voor het stationsgebied wordt het STOMP-principe gehanteerd. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS (deelmobiliteit) en Privé auto. We gaan daarbij uit dat bewoners en bezoekers bij iedere reis de afweging maken welk vervoermiddel het meest geschikt is.

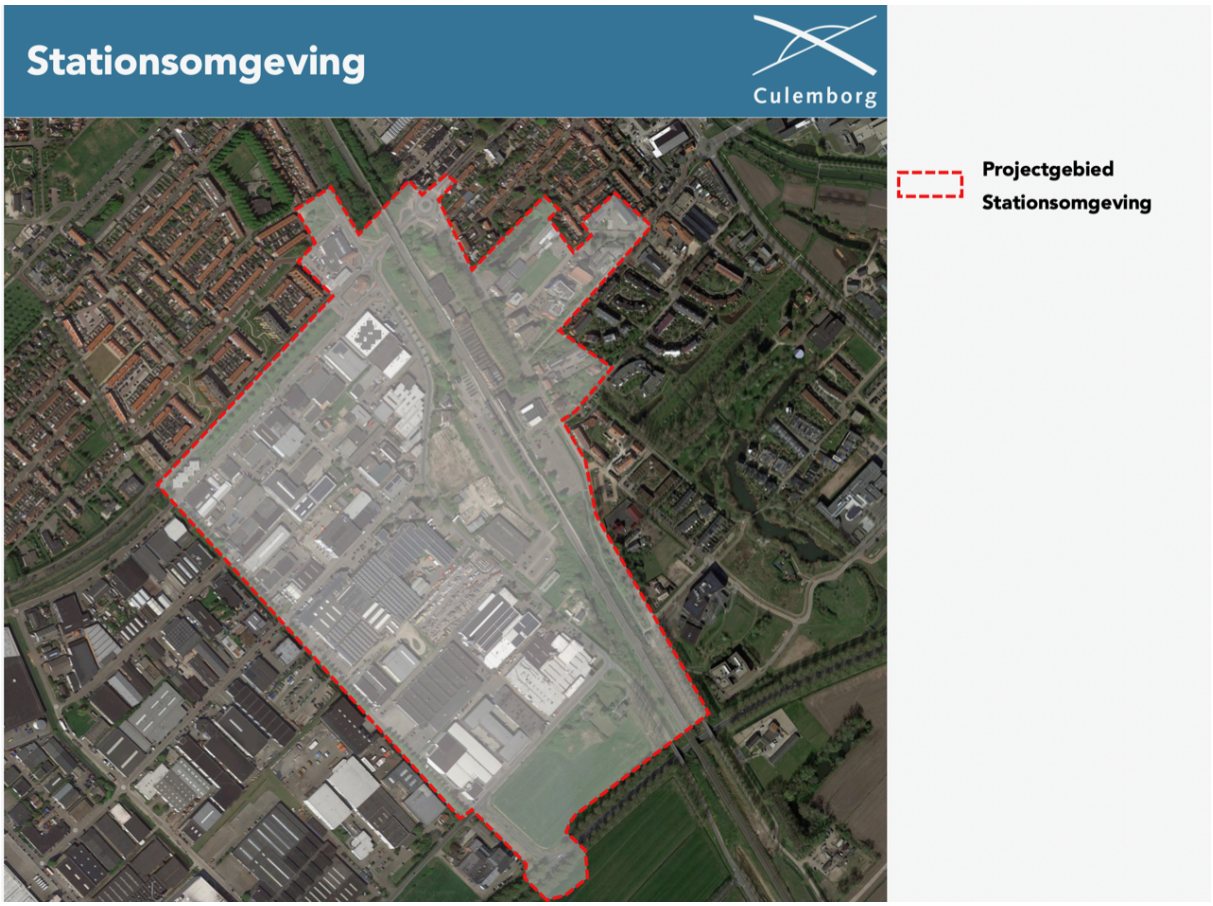
Uitgaande van de gemeentelijke ambities op duurzame mobiliteit is de OV-hub de plek die zich het beste leent om de grote woningbouwopgave in te vullen. De nieuwe bewoners kiezen er bewust voor om dichtbij een station te wonen, zodat zij optimaal gebruik kunnen maken van het OV. Voor de woningbouw willen we verdichten in het gebied, wat de ruimte schaars maakt. Voor de verdichting is een laag autobezit daarom randvoorwaardelijk, waarbij het parkeren in de openbare ruimte wordt beperkt. Dit levert een ruimtebesparing op die wordt ingezet om de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen en klimaatadaptatie ondersteund.

Om inzicht te krijgen in de mate van ruimtebesparing is het nodig om de parkeernormen voor het stationsgebied nu al vast te stellen. De parkeernorm is bepalend voor de invulling van het gebied en daarmee de business-case van de gebiedsontwikkeling.

In 2023 volgt de nieuwe nota parkeernormen waarin de normen per (deel)gebied worden herzien op basis van de locatie specifieke opbouw van iedere wijk. De in deze nota beschreven normen worden als deelgebied ‘Stationsomgeving’ opgenomen in de nieuwe nota parkeernormen. Deze normen gelden dan ook alleen voor de Stationsomgeving en worden onderdeel van het bestemmingplan.

2. Gebied parkeernormen Stationsomgeving

Hieronder vindt u een kaartje van het gebied van de Stationsomgeving. De normen die in deze notitie worden beschreven zijn uitsluitend bedoeld voor nieuwe ontwikkelingen binnen dit gebied. Voor andere ontwikkelingen die buiten het projectgebied vallen en reeds lopende ontwikkelingen zijn de normen zoals reeds vastgesteld van toepassing.



De privé auto heeft een plek in de stationsomgeving maar gebruik en bezit ervan wordt niet gestimuleerd. Uitgangspunt is dan ook dat alle (woningbouw-)ontwikkelingen in het stationsgebied deelnemen in de compacte gebiedsgerichte parkeervoorzieningen op enkele minuten loopafstand van de woning. Met deze parkeervoorzieningen kunnen we beter inspelen op de veranderende vraag en de beschikbare capaciteit kan efficiënter worden benut.

In de gebiedsgerichte voorzieningen worden primair geen vaste parkeerplaatsen gereserveerd voor één doelgroep. Dit om de parkeerplaatsen zo goed mogelijk in te zetten voor dubbelgebruik tussen verschillende gebruikers/doelgroepen. Hiermee is dus in de normen rekening gehouden. Het reserveren of abonneren geschied op parkeerrechten (flexibele parkeerplaatsen).

Regulering (vergunningen en/of betaald parkeren) is van toepassing in het projectgebied Stationsomgeving. Dit om te zorgen dat er geen parkeeroverlast ontstaat in de wijk en de gebiedsgerichte voorzieningen efficiënt kunnen worden ingezet voor de primaire doelgroep aan parkeerders.

3. Bepaling van de parkeernorm

Het uitgangspunt zijn de parkeerkencijfers van het CROW. De hoogte van de parkeernormen verschilt per locatie en per functie. In een centrum en rondom het station, waar goede OV- en fietsvoorzieningen zijn en een hogere mate van functiemenging is, is minder behoefte aan autoparkeerplaatsen dan in een gemiddelde woonwijk. Waar overdag forenzen parkeren kunnen in de avond- en weekenduren de bewoners parkeren. Het is dan ook logisch om in een stationsgebied een lagere parkeernorm toe te passen, dan in een gebied waar je minder makkelijk komt met het OV. Voor het bepalen van de norm zijn een aantal zaken van belang:

- Stedelijkheidsgraad
- Onderverdeling woningtypes
- Bezoekersaandeel
- Mate van parkeerregulering
- Mobiliteitsalternatieven

3.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gebied zegt wat over het aantal adressen per vierkante kilometer. De stedelijkheid wordt uitgedrukt in 5 schalen van ‘zeer sterk stedelijk’ tot ‘niet stedelijk’. In hoog stedelijk gebied is het voorzieningenniveau vaak groter, de afstand tot de voorzieningen kleiner en het mobiliteitsaanbod breder dan in een laag stedelijk gebied.

In het algemeen heeft Culemborg een ‘matig stedelijk’ karakter met gemiddeld 1500 adressen per km. Voor specifiek de stationsomgeving wordt de klasse ‘sterk stedelijk’ toegepast. Dit heeft te maken met de woningbouwambities in het stationsgebied en het aanbod van trein- en busverbindingen evenals alternatief vervoer op loop- en fietsafstand.

3.2. Onderverdeling woningen van prijsklasse naar aantal m²

In de huidige nota parkeernormen is onderscheid gemaakt in woningtypen door verschillende prijsklassen te hanteren.

In de praktijk merken we al enkele jaren dat de prijzen snel veranderen waardoor deze prijsklassen niet meer actueel zijn en er discussie ontstaat aan welke norm een ontwikkeling moet voldoen. De prijsklasse van de ‘dure’ woningen is € 260.000 en hoger. Gelet op de huidige woningprijzen, vallen alle woningen in deze prijsklasse, waardoor er geen onderscheid meer is. Om deze onduidelijkheid te voorkomen en een toekomstgerichte nota te maken, is in de onderverdeling in prijsklassen losgelaten en wordt onderscheid gemaakt op basis van grootte van de woning (m^2).

Er wordt nog wel onderscheid gemaakt tussen koop en huur. Hoewel het aantal woonoppervlak van een huur- of koopwoning gelijk aan elkaar kan zijn, leert de praktijk dat het autobezit onder kopers doorgaans hoger ligt dan onder huurders.

3.3. Bezoekersaandeel

De landelijke kencijfers schrijven voor het bezoek van reguliere woningen een norm van 0,3 parkeerplaats per woning voor. Waar voor de parkeernormen van bewoners een onderscheid gemaakt wordt in de prijsklasse van de woningen (goedkoop, midden, duur), de eigendomspositie (huur, koop) en de verschijningsvorm (tussenwoningen, vrijstaand etc.), geldt dezelfde bezoekersnorm voor alle type woningen. Steeds vaker is de constatering dat deze bezoekersnorm erg hoog is, zeker bij gereguleerd parkeren en op locaties die goed zijn ontsloten met het openbaar vervoer en in geval het grotere ontwikkelingen van woningen/appartementen betreft. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat de bezoekersnorm lager kan.

Uit gegevens van het CBS (2017) blijkt dat per persoon in Nederland gemiddeld 0,11 ritten per dag met de auto gemaakt worden met als doel op visite gaan, dan wel te gaan logeren. Een norm van 1 parkeerplaats per 10 woningen zou daarmee in theorie volstaan om bezoekers te faciliteren. We weten alleen niet of iedereen op hetzelfde moment op visite komt. Het kan daarom voorkomen dat er een piek is in het aantal bezoekers, bijvoorbeeld bij verjaardagen. Daarom is het wenselijk een iets ruimere bezoekersnorm te hanteren dan strikt noodzakelijk. Bezoekers van woningen zijn vooral buiten de parkeertijden van forenzen aanwezig, dit heft elkaar in het stationsgebied ook deels op.

Het CROW hanteert voor reguliere woningen een bezoekersnorm van 0,3 per woning. Gelet op de schaalomvang en het gunstige bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkeling van het stationsgebied, wordt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning in dit gebied gehanteerd. Afhankelijk van de ontwikkelingen in het gebied (waaronder voorwaarden van de P&R) kan deze norm nog verder naar beneden (0,1 parkeerplaats per woning) worden bijgesteld.

3.4. Deelmobiliteit

Ruimtelijke projecten als de stationsomgeving hebben een aanvullend ideëel doel om het autogebruik te reduceren, zodat er ook ruimte is voor voldoende groen en klimaatadaptatie. Initiatieven die aan dit doel bijdragen worden door de gemeente Culemborg aangemoedigd. Het meest bekend is de deelauto. Culemborg kent op dit moment al verschillende initiatieven op dit gebied, waarbij de resultaten tot op heden goed zijn. Deelmobiliteit kan de eigen auto (deels) vervangen.

Hoewel we ons richten op bewoners die bij iedere reis bewust de afweging maken welk vervoermiddel voor die reis het meest geschikt is en niet per se een eigen auto hoeven bezitten, zijn er ook bewoners die afhankelijk zijn van de auto en die geen keuze hebben. Voor deze doelgroep zal het eigen autobezit het meest interessant blijven. Maar ook voor deze huishoudens, die misschien een tweede auto bezitten, kan OV en deelmobiliteit een goed alternatief zijn voor deze tweede auto. We proberen hen te verleiden om anders naar mobiliteit te kijken en alternatieve te overwegen.

Daarnaast zijn ook elektrische tweewielers onderdeel van het dagelijkse verkeer. Met elektrische fietsen en scooters kunnen behoorlijke afstanden worden afgelegd waardoor het deels kan concurreren met een (eigen) auto. Uit een in 2021 uitgevoerd parkeeronderzoek blijkt dat er in Culemborg relatief veel auto’s op de P&R staan met een herkomst uit Culemborg. Hiervoor is doorgaans de (elektrische deel)fiets ook een goed alternatief.

Het verlagen van het aantal parkeerplaatsen in combinatie met het faciliteren van deelmobiliteit, kan bijdragen aan het verminderen van het autobezit. Dit werkt alleen als er een goed mobiliteitsconcept aan ten grondslag ligt, waarbij vanaf huisvesting van de eerste bewoners de alternatieven voor de auto beschikbaar zijn. Ook het parkeren op afstand is onderdeel van het stimuleren van deelvervoer. Er wordt hierbij ook rekening gehouden met trends en ontwikkelingen van nieuwe voertuigen.

Op dit moment betreffen deze trends en ontwikkelingen vooral de elektrische tweewielers, ook wel Light Electric Vehicles (LEV's) genoemd. Een deel van deze ontwikkelingen hebben echter een nadelig effect op de gezondheid en veiligheid van de gebruikers. En sommige van de ontwikkelingen zijn niet op voorhand wenselijk in een compacte stad als Culemborg. Deze overwegingen spelen momenteel bij de elektrische stepjes. Daarom zal bij iedere ontwikkeling opnieuw gewogen moeten worden naar waarde en nut alvorens besloten wordt het voertuig in te zetten voor deelmobiliteit.

3.5. Parkeerregulering

Parkeerregulering heeft effect op het autobezit en autogebruik van bewoners. Dit geldt voor zowel bestaande als nieuwe bewoners. Met het middel parkeerregulering kan bijvoorbeeld gestuurd worden in het maximale aantal auto's wat een huishouden ergens kan parkeren, maar ook op het autogebruik bij andere functies dan wonen. Als de gemeente immers een beperkt aantal vergunningen afgeeft, wordt het voor de niet-vergunde auto's een kostbare aangelegenheid om te parkeren binnen het gereguleerde gebied. De afstand tot de rand van het reguleringsgebied bepaald of er gebruik gemaakt kan worden van reductie op het bewonersdeel van de norm. Hiervoor geldt een loopafstand van 400 meter.

Binnen het gebied van de Stationsomgeving wordt parkeerregulering ingevoerd. Alleen met een vergunning of tegen betaling kan er geparkeerd worden in het Stationsgebied.

4. Basisnorm Stationsomgeving

Bovengenoemde leidt tot de in onderstaande tabel opgenomen basisnormen voor 'wonen', 'werken' en 'winkelen en boodschappen' in de Stationsomgeving. Deze zogenaamde basisnorm is de norm zoals deze wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Er is bewust gekozen om alle functies binnen werken en winkelen/boodschappen te benoemen conform de parkeernormen van het CROW. Dit wil niet zeggen dat deze functies ook daadwerkelijk allemaal worden toegestaan in het Stationsgebied. De structuurvisie en uitwerking daarvan is daarvoor leidend.

Een korting op deze basisnorm kan toegepast worden als er sprake is van parkeerregulering en/of inzet van mobiliteitsconcepten. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op in gegaan.

Parkeernorm ‘wonen’

Functie	Station Incl. bezoekers	Aandeel bezoekers	Eenheid (aantal pp/..)
Vrijstaand	1,5	0,2	woning
2^1 kap klein	1,4	0,2	woning
Tussen/hoekwoning	1,3	0,2	woning
Koop, appartement ≥ 90 m²	1,3	0,2	woning
Koop, appartement ≥ 50 – 90 m²	1,2	0,2	woning
Koop, appartement < 50 m²	1,1	0,2	woning
Huur, huis, vrije sector	1,3	0,2	woning
Huur, huis, sociale huur	1,1	0,2	woning
Huur, appartement, ≥ 90 m²	1,2	0,2	woning
Huur, appartement, ≥ 50 / < 90 m²	0,9	0,2	woning
Huur, appartement, < 50 m²	0,8	0,2	woning
Serviceflat/ aanleunwoning*	n.v.t.	n.v.t.	woning
Kamerverhuur/studio (zelfstandig)	0,6	0,2	kamer
Kamerverhuur (niet-zelfstandig), studentenhuisvesting	0,3	0,2	kamer
Tiny house**	n.v.t.	n.v.t.	woning

*Toelichting *:* Serviceflat/aanleunwoning: woning die aangepast is voor ouderen of personen met een fysieke of psychische beperking. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis. Gebruikers zijn redelijk mobiel.
*Toelichting **: E*en tiny house is een grondgebonden éénpersoonswoning van maximaal 50 m² wvo, vaak vrijstaand. Een flatgebouw of anderszins (gestapelde) appartementen zonder buitenruimte vallen hier niet onder.

Parkeernormen ‘Werken’

Functie	Station	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Eenheid (Aantal pp/…)	Aandeel bezoek
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,2	1,6	2,0	2,1	2,6	100 m² bvo	5 %
Commerciële dienstverlening	1,6	2,1	2,4	2,9	3,6	100 m² bvo	20 %
Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijvigheid	1,4	1,6	2,0	2,4	2,4	100 m² bvo	5 %
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijvigheid	0,7	0,7	0,9	1,1	1,1	100 m² bvo	5 %
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,3	1,6	1,9	2,0	100 m² bvo	Maatwerk

Toelichting bij ‘werken’

- Kantoor: Het betreft een kantoorfunctie zonder baliefunctie. Bezoekers zullen dergelijke functies niet of nauwelijks aandoen. Hierbij moet met name gedacht worden aan zakelijke dienstverlening en administratieve dienstverlening.
- Commerciële dienstverlening: Het betreft een kantoorfunctie met een baliefunctie.

- Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: het betreft bedrijven met relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers. Voorbeelden zijn industrie, laboratoria of werkplaatsen.
- Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: het betreft bedrijven die zowel relatief weinig werknemers als relatief weinig bezoekers trekken. Voorbeelden zijn loodsen, opslag en transportbedrijven.
- Bedrijfsverzamelgebouw: Dit betreft een mix van kantoren (zonder balie) en bedrijvigheid. Het aandeel bezoekers is relatief laag. Het betreft hier alleen bedrijfspanden die een gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsintensieve en arbeidsextensieve bedrijvigheid kennen. Indien een groot aandeel bezoekers verwacht wordt, is de functie commerciële dienstverlening meer passend.
- Deze parkeernormen zijn alleen voor het autoverkeer, dus exclusief parkeerplaatsen voor vrachtverkeer.

Parkeernormen 'Winkelen en boodschappen'

Functie	Station	Eenheid (Aantal pp/…)	Aandeel bezoek
Fullservice supermarkt	3,3	100 m^2 bvo	93 %
Grote supermarkt (XL)	5,9	100 m^2 bvo	84 %
Kringloopwinkel	1,3	100 m^2 bvo	89 %
Woonwarenhuis/ Woonwinkel	1,2	100 m^2 bvo	91 %

Toelichting bij 'winkelen en boodschappen'

- Fullservice supermarkt: Een supermarkt die zich kenmerkt door een goed serviceniveau. Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m2 wvo.
- Grote supermarkt: een supermarkt met een winkelvloeroppervlak groter dan 2.500 m2 wvo. Deze supermarkten hebben een uitgebreid assortiment.
- Woonwarenhuis/woonwinkel: voor woonwarenhuis tot 25.000 m2 bvo.

5. Reductiefactoren

In de parkeernota van 2019 was het reeds mogelijk om bij grotere ontwikkelingen alternatieve mobiliteitsvormen te gebruiken in plaats van een deel van de parkeernorm. De parkeerbehoefte werd zo meer een mobiliteitsbehoefte. Wanneer er sprake is van een goed mobiliteitsconcept en/of er sprake is van parkeerregulering kan een korting op de parkeernorm worden gegeven.

De in hoofdstuk 4 beschreven basisnormen voor wonen vormen het vertrekpunt voor het stationsgebied. Maar gelet op het gegeven dat er in de stationsomgeving mobiliteitsalternatieven

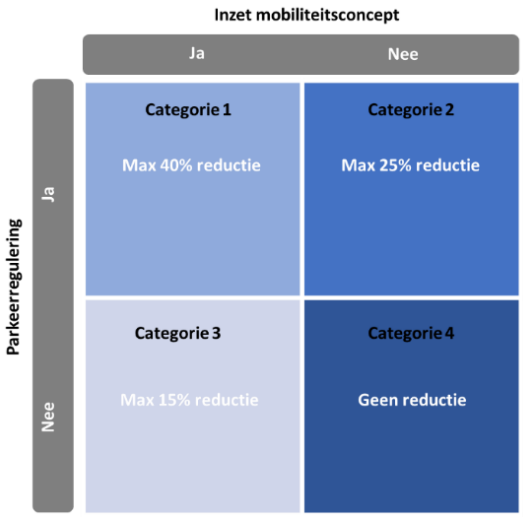
voor handen zijn en er gekozen wordt voor gebiedsgerichte parkeervoorzieningen en parkeerregulering, is een reductie op de basisnorm mogelijk. Voor het bestemmingsplan vormen de basisnormen het uitgangspunt.

5.1. Berekenen reductie

Afhankelijk van de situatie kan een reductie op de parkeerbehoefte worden toegepast. Deze reductie varieert van 0 tot 40% op de basisnorm en geldt alleen voor het 'bewonersdeel' van de parkeernorm (norm excl. bezoekersaandeel).

Dit betekent dat reductie op de parkeernorm mogelijk is volgens onderstaande voorwaarden:

- er is parkeerregulering binnen een straal van 400 meter vanaf de ontwikkeling en/of (reductiefactor: 25%)
- er wordt deelmobiliteit aangeboden volgens door de gemeente opgestelde criteria (reductiefactor: 15%)
- er wordt zowel parkeerregulering als deelmobiliteit ingevoerd (reductiefactor: 40%).



De uiteindelijke berekening van het feitelijke aantal te realiseren parkeerplaatsen inclusief reductiefactor, wordt dus bepaald door de ruimtelijke opzet in het stedenbouwkundig plan. Hierin worden immers de ruimtelijke voorwaarden gesteld om te kunnen voldoen aan de uitgangspunten van de basis-parkeernormen, de mate van deelmobiliteit, de invoering van parkeerregulering en de afstand van de rand tot het reguleerde gebied.

In de structuurvisie van de stationsomgeving zijn parkeren in gebiedsgerichte voorzieningen, de invoering van parkeerregulering en het invoeren van een mobiliteitsconcept opgenomen als uitgangspunten. Het parkeren in het stationsgebied zal gereguleerd worden. In de schilwijken om het stationsgebied is dit niet per definitie van toepassing, waardoor vanuit een deel van het stationsgebied vrije parkeerplaatsen (in de schilwijken) binnen 400 meter loopafstand bereikbaar zijn. In deze situaties is geen reductie van 25% als gevolg van gereguleerd parkeren van toepassing.

In feite betekent dit voor de woningbouwontwikkelingen in het stationsgebied dat gerekend mag worden met de basis-parkeernorm minus 40% (maximale korting; met mobiliteitsconcept en met regulering) of minus 15% (korting met mobiliteitsconcept en zonder regulering). Wanneer een ontwikkeling op meer dan 400 meter loopafstand van vrije parkeerplaatsen ligt en niet aan de criteria van mobiliteitsconcepten wordt voldaan, wordt 25% reductie toegepast. De eerder genoemde voorwaarden die verbonden zijn aan deze korting blijven van kracht.

In de tabel hieronder staan de normen met kortingen benoemd.

norm per individuele woning	Basisnorm stationsomgeving	bezoekers deel	inclusief bezoekers deel	stationsomgeving 40%	bezoekers deel	inclusief bezoekers deel	stationsomgeving 15%	bezoekers deel	inclusief bezoekers deel
groter dan 100 m2 vo	1,30	0,20	1,50	0,70	0,20	0,90	1,08	0,20	1,28
koop 2 onder 1 kap	1,20	0,20	1,40	0,64	0,20	0,84	0,99	0,20	1,19
koop grond gebonden 60 tot 100 m2	1,10	0,20	1,30	0,58	0,20	0,78	0,91	0,20	1,11
koop grond gebonden tot 60 m2	1,10	0,20	1,30	0,58	0,20	0,78	0,91	0,20	1,11
koop appartement groter dan 90m2	1,10	0,20	1,30	0,58	0,20	0,78	0,91	0,20	1,11
huur appartement groter dan 90m2	1,00	0,20	1,20	0,52	0,20	0,72	0,82	0,20	1,02
koop appartement groter 50 tot 90m2	1,00	0,20	1,20	0,52	0,20	0,72	0,82	0,20	1,02
huur appartement groter 50 tot 90m2	0,70	0,20	0,90	0,34	0,20	0,54	0,57	0,20	0,77
koop appartement kleiner dan 50m2	0,90	0,20	1,10	0,46	0,20	0,66	0,74	0,20	0,94
huur appartement kleiner dan 50m2	0,60	0,20	0,80	0,28	0,20	0,48	0,48	0,20	0,68
sociale huur	0,90	0,20	1,10	0,46	0,20	0,66	0,77	0,20	0,94
Kamerverhuur/studio (zelfstandig)	0,40	0,20	0,60	0,24	0,12	0,36	0,34	0,17	0,51
Kamerverhuur (niet-zelfstandig)	0,10	0,20	0,30	0,06	0,12	0,18	0,09	0,17	0,26

6. Conclusie

- In de huidige nota parkeernormen is geen norm voor de stationsomgeving opgenomen, omdat wonen niet tot de mogelijkheden behoorde;
- De parkeernorm is bepalend voor de ruimtelijke invulling van het stationsgebied en daarmee de business-case van de gebiedsontwikkeling;
- Het is daarom noodzakelijk om parkeernormen voor de stationsomgeving vast te leggen, vooruitlopend op de herziening van de nota parkeernomen;
- Binnen de ontwikkeling van het stationsgebied heeft de auto een plek, maar gaan we uit van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS, Privé auto);
- Parkeren vindt plaats in compacte gebiedsgerichte parkeervoorzieningen, om parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk te benutten. De parkeerplaatsen in deze gebiedsgerichte voorzieningen zijn openbaar toegankelijk en worden niet gereserveerd voor

één doelgroep. Het afkopen of huren van een vaste parkeerplaats is dus niet mogelijk. Het reserveren /abonneren gaat om een parkeerrecht (flexibele parkeerplaats);
- Regulering (vergunningen en/of betaald parkeren) is in het stationsgebied van toepassing;
- In de omliggende wijken wordt in eerste instantie geen parkeerregulering ingevoerd. Echter wanneer er parkeeroverlast ontstaat in deze wijken als gevolg van de ontwikkelingen in de Stationsomgeving, kan het college besluiten tot het nemen van maatregelen of het invoeren van parkeerregulering;
- De 'oude' onderverdeling van woningen per prijsklasse, wordt vervangen door een onderverdeling in oppervlakte van de woning;
- De woningbouwambitie en ligging bij het station leiden tot indeling in de categorie 'sterk stedelijk' en tot een verlaging van het bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats per woning naar 0,2 (en op termijn mogelijk 0,1);
- De basisnorm voor de stationsomgeving vormt het vertrekpunt;
- Een reductie van 15% op de basis norm is van toepassing wanneer mobiliteitsconcepten worden ingezet;
- Een reductie van 25% op de basis norm is van toepassing wanneer er sprake is van regulering binnen 400 meter loopafstand;
- Een reductie van 40% op de basis norm is van toepassing wanneer regulering en mobiliteitsconcepten ingevoerd worden.