

Aan de gemeenteraad

Domein : Ruimtelijke Ontwikkeling
Team : Plannen
Contactpersoon : C. Ouwerkerk

Zaaknummer :
Bijlage(n) :
Verzenddatum : 23 mei '24

Onderwerp : Bestemmingsplan Westerweg 389, onderbouwing parkeerplaatsen

Geachte leden van de raad,

Tijdens de behandeling van het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Westerweg 389 in de commissievergadering van 13 mei jl. vroeg uw raad om een nadere onderbouwing van de parkeerbehoefte en dan met name waarom ons college het verantwoord acht een kleiner aantal parkeerplaatsen te realiseren dan op grond van de Nota Parkeernormen 2022 vereist zou zijn.

Aantal parkeerplaatsen

In de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan is een situatietekening opgenomen waarin op eigen terrein 37 parkeerplaatsen zijn ingetekend (Optie 1). Dit aantal zou volgens de ontwikkelaar voldoende moeten zijn om in de parkeerbehoefte te voorzien. In de Nota Parkeernormen wordt voor koopappartementen die kleiner zijn dan 80 m² een norm aangehouden van 1,6 parkeerplaatsen per woning. Het overgrote deel van de appartementen is veel kleiner (ca 42 m²) maar in tegenstelling tot de normen voor etagewoningen in de huursector wordt voor koopappartementen geen aparte categorie voor woningen kleiner dan 50 m² gehanteerd. De reden is dat het CROW destijds geen aparte norm voor kleine koopappartementen had. Het CROW had toen namelijk nog onvoldoende data om een norm te bepalen.

Omdat de norm voor koopappartementen tot 80 m² en ook die van 80 tot 120 m² 0,4 parkeerplaats hoger ligt dan voor huurappartementen is er veel voor te zeggen om ook de norm voor koopappartementen 0,4 parkeerplaats hoger te stellen dan die voor huurappartementen van kleiner dan 50 m². De norm zou dan 1,4 parkeerplaats per woning van minder van 50 m² worden. Met een mobiliteitscorrectie voor de beschikbaarheid van vier deelauto's en de nabijheid van het NS-station (1,3 km over de weg) zouden 37 parkeerplaatsen op eigen terrein voldoende moeten zijn.

Dat een kleiner aantal parkeerplaatsen voldoende moet zijn, wordt ook onderschreven door nieuwe cijfers van het CROW. De parkeernormen in de nieuwe Nota Parkeernormen Uitgeest 2024, die binnenkort wordt vastgesteld, zijn gebaseerd op de jongste cijfers van het CROW. Ofschoon Uitgeest en Heiloo beiden worden aangemerkt als een matig stedelijke gemeente (1000 – 1500 adressen per vierkante kilometer) kunnen de parkeernormen niet een op een worden overgenomen maar de verschillen zijn opvallend. In Uitgeest geldt voor de rest bebouwde kom voor koopappartementen kleiner dan 50 m² een norm van 1,1 parkeerplaatsen per woning en voor de appartementen tussen 50 en 80 m² een norm van 1,2. Dit staat in schril contrast tot de norm van 1,6 parkeerplaatsen die voor koopappartementen kleiner dan 80 m² in Heiloo geldt. Wanneer de nieuwe normen van Uitgeest op dit plan zouden worden gehanteerd dan zouden 37 parkeerplaatsen nodig zijn en dan is nog geen mobiliteitscorrectie toegepast.

Terugval scenario

Mocht het aantal parkeerplaatsen in de praktijk te weinig blijken te zijn dan kan het aantal worden opgeschroefd naar 41 parkeerplaatsen (Optie 2). Naar aanleiding van de vragen van de commissie heeft de projectontwikkelaar onderzocht of er nog meer parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd. Hij komt tot de conclusie dat er in theorie zelfs 44 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd maar dat gaat wel ten koste van groen (Optie 3). Daarbij is het aantal deelauto's teruggebracht naar drie. Immers mocht er in het terugvalscenario behoefte zijn aan meer parkeerplaatsen, dan is de verwachting dat er automatisch minder gebruik wordt gemaakt van de deelauto's.

Deelauto

De commissie was niet overtuigd dat de beschikbaarheid over deelauto's het particulier autobezit zal terugdringen en dat de reductie van de parkeerbehoefte (een deelauto vervangt vier eigen auto's) niet alleen een rekenkundig trucje is.

Wij denken dat starters over het algemeen minder eigen auto's bezitten dan de gemiddelde inwoner van Heiloo. Enerzijds zijn starters er nog niet echt aan gewend om een eigen auto te hebben en zij zijn zich ook veel meer bewust van de kosten van een auto. Ook is delen in plaats van bezit voor jongeren veel meer vanzelfsprekend dan voor ouderen.

Wanneer bewoners worden verplicht om deel te nemen aan een deelauto-systeem en zien dat er eigenlijk altijd een auto beschikbaar is wanneer zij een auto nodig hebben, zullen zij daar ook veel sneller gebruik van maken. De prikkel om een eigen auto aan te schaffen is dan minder. En wanneer zij al een eigen auto hebben is de stap naar een deelauto in plaats van een eigen auto kleiner.

Conclusie

Het Parkeerbeleidsplan Heiloo 2010 biedt ons college de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de parkeernorm indien wij een ruimtelijke ontwikkeling belangrijker achten dan het geheel voldoen aan de parkeernorm. Wij zijn bereid om van deze mogelijkheid gebruik te maken wanneer de omgevingsvergunning voor het appartementencomplex wordt verleend.

Wij denken dat 37 parkeerplaatsen waaronder vier deelauto's voldoende is om in de parkeerbehoefte te voorzien. Op die manier blijft er voldoende ruimte over voor een groene

setting van het appartementencomplex. Om nu meteen extra verharding aan te brengen die in de praktijk niet zal worden gebruikt door de bewoners en hun bezoekers vinden wij zonde van het groen dat op die meters kan worden geplant.

Mocht in de praktijk blijken dat er toch onvoldoende parkeerplaatsen zijn dan kan het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein nog met zeven worden uitgebreid tot 44 parkeerplaatsen. Omdat langs de Westerweg niet mag worden geparkeerd (fietsstroken) en in de directe omgeving ook nauwelijks openbare parkeerplaatsen zijn, kan een eventueel parkeertekort ook niet worden afgewenteld op de buurt.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo

J. van den Beij-Veenstra
gemeentesecretaris

M. ten Bruggencate
burgemeester

Bijlage

Optie 1:



Optie 2:



