KWIRKEY

Kwirkey B.V.
Philitelaan 57
5617 AK Eindhoven

+31 85 004 36 46
info@kwirkey.nl
www.kwirkey.nl

KvK 76108279
IBAN NL 22 RABO 0347 1175 54
Btw NL860510256B01

Toelichting wijzigingen bij actualisatie Nota Parkeernormen Leudal

Inleiding

In opdracht van de gemeente Leudal heeft Kwirkey de Nota Parkeernormen uit 2016 geactualiseerd. Deze actualisatie is gebaseerd op relevante beleidsstukken, nieuwe (fiets)parkeerkencijfers en input van zowel interne als externe stakeholders.

Intern zijn interviews afgenomen met beleidsmedewerkers verkeer en vervoer (Otto Lijssen, Inge Gommans en Rudy Stevens), projectleider centrum Heythuysen (Liesbeth Ponsen), beleidsmedewerker duurzame ontwikkeling (Robert Wilms), senior adviseur wegen en riolering (Erik Janssen) en adviseur ruimtelijke ontwikkeling (Allan Janssen). Extern zijn gesprekken gevoerd met de vastgoedbeheerder van het centrum van Heythuysen (Henk Kurstjens) en Wonen Zuid (Leon Timmermans).

Deze memo beschrijft puntsgewijs de wijzigingen die zijn doorgevoerd bij de actualisatie en gaat tevens in op de aanbevelingen die, in overleg met de opdrachtgever, niet zijn overgenomen.

Wijzigingen

1. Er is een toetsingskader toegevoegd om de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen te beoordelen en te bepalen hoe het parkeren wordt geregeld (op eigen terrein, privé of openbare parkeerplaatsen). Dit kader helpt zowel de ontwikkelaar als de beoordelaar om het proces stap voor stap te doorlopen.
2. Voor zes kernen van Leudal is een centrumgebied vastgesteld (bijlag 3). In de Nota van 2016 was ook voor de kern Ell een centrumgebied opgenomen, maar dit is bij de actualisatie niet overgenomen. De reden hiervoor is het beperkte aanbod van alternatieve vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer, in deze kern. Bij de beoordeling van ontwikkelingen in en rond Ell worden daarom de parkeernormen toegepast die gelden voor de rest van de bebouwde kom of het buitengebied.
3. De parkeernormen voor auto's en fietsen (bijlage 1 en 2) zijn geactualiseerd op basis van de meest recente parkeerkencijfers. Voor alle categorieën, behalve woningen, is de maximale norm gehanteerd. Voor woningen is gekozen om uit te gaan van 75% tussen de minimale en maximale bandbreedte. Dit percentage zorgt ervoor dat de normen beter aansluiten bij vergelijkbare gemeenten zoals Peel en Maas en Maasgouw. Bovendien ligt het autobezit per huishouden in Leudal (1,35 per huishouden) vrijwel gelijk aan dat in deze gemeenten (1,34 per huishouden), wat een lagere norm dan de maximale norm rechtvaardigt.
4. Voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein zijn de berekeningsaantallen aangepast. Deze zijn nu meer afgestemd op de praktijk in Leudal bij nieuwe ontwikkelingen. Zo wordt een garagebox bijvoorbeeld niet meer meegeteld en wordt een enkele oprit zonder garage als 1 parkeerplaats gerekend in plaats van 0,8.

5. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein zijn nu ook kwaliteitseisen opgenomen, namelijk maatvoering en ontwerprichtlijnen voor parkeervoorzieningen. Dit zorgt voor duidelijkheid over de geldende eisen voor zowel de ontwikkelaar als de beoordelaar.
6. Als parkeerplaatsen op eigen terrein niet kunnen worden gerealiseerd, kan gebruik worden gemaakt van private of openbare parkeerplaatsen. Hiervoor is nu een tabel toegevoegd met de maximale acceptabele loopafstanden.
7. Wanneer bij een ontwikkeling geen ruimte beschikbaar is voor parkeerplaatsen op eigen terrein en er geen private parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kan een beroep worden gedaan op openbare parkeerplaatsen. Hiervoor is een parkeeronderzoek vereist, waarbij de parkeerdruk, inclusief de nieuwe ontwikkeling, op maatgevende momenten niet boven de 85% mag uitkomen.
8. Voor kleine, niet-woninggerelateerde ruimtelijke initiatieven wordt een vrijstelling opgenomen. Dit voorkomt dat bij een kleine inpandige uitbreiding van een magazijn of winkel extra parkeerplaatsen verplicht worden, terwijl de parkeerbehoefte niet of nauwelijks toeneemt.
9. In hoofdstuk 6, 'Parkeren voor gehandicapten', is extra benadrukt dat de uitgangspunten zowel gelden voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de openbare ruimte als op eigen terrein. Daarnaast is de formulering 'aanleg bij voorkeur op een loopafstand van minder dan 50 meter' verwijderd om mogelijke discussies te voorkomen. In plaats daarvan is nu uitsluitend de eis opgenomen dat gehandicaptenparkeerplaatsen binnen maximaal 100 meter moeten worden aangelegd, wat voor meer duidelijkheid zorgt.
10. De berekeningsmethodiek voor het realiseren van parkeerplaatsen voor halen en brengen bij scholen is niet meer opgenomen in de geactualiseerde Nota. In de praktijk blijkt dat deze uniforme methodiek lastig toepasbaar is, omdat elke schoollocatie unieke eigenschappen heeft. Factoren zoals de ligging, de beschikbare parkeerruimte in de omgeving en het mobiliteitsbeleid van de school beïnvloeden het haal- en brenggedrag. Daarom is in de actualisatie vastgelegd dat voor Kiss & Ride-locaties maatwerkoplossingen en specifieke afspraken met de school vereist zijn (bijlage 1).

Niet meegenomen in de actualisatie

1. Steeds vaker hanteren gemeenten een mobiliteits- of parkeerfonds wanneer een ontwikkelaar openbare parkeerplaatsen gebruikt. In dit geval koopt de ontwikkelaar de parkeereis af door een bedrag aan de gemeente te betalen. Dit geld wordt gebruikt voor extra openbare parkeerplaatsen, beheer, onderhoud of fietsparkeren. Dit zorgt voor gelijke spelregels voor alle ontwikkelaars. Momenteel hoeven ontwikkelaars die niet aan de parkeernormen op eigen terrein voldoen, maar restcapaciteit in de openbare ruimte aantonen, geen bijdrage te betalen. Volgens Henk Kurstjens (vastgoedbeheerder Heythuysen) is dit oneerlijk tegenover ontwikkelaars die alle parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren. De gemeente heeft ervoor gekozen om in de actualisatie geen fonds toe te passen. Dit komt doordat de gemeente in eerste opzicht hanteert dat de parkeerbehoefte moet worden voldaan op eigen terrein.
2. Voor fietsparkeren zijn geen kwaliteitseisen opgenomen voor de parkeerplaatsen. In een landelijke gemeente is dit minder relevant; het belangrijkste is dat er voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit wordt gewaarborgd door de toepassing van fietsparkeernormen.
3. Voor Heythuysen wordt geadviseerd een gebiedsparkeerbalans op te stellen, los van de Nota Parkeernormen. Dit voorkomt dat openbare parkeerplaatsen worden 'weggegeven' waardoor toekomstige ontwikkelingen mogelijk worden beperkt.