

Heerlen

Voorstel

gemeenteraad

Heerlen,
21 november 2023

Vergadering
gemeenteraad
Heerlen

Onderwerp
Nota Mobiliteitsnormen 2023

Vergaderdatum
20 december 2023
Documentnummer
63834
Agendapunt

Inleiding/aanleiding

Parkeernormen

Binnen de gemeente Heerlen worden parkeernormen gebruikt om het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling (bestemmingsplan, bouwplan) te kunnen bepalen.

De doelstelling van het hanteren van parkeernormen kan als volgt worden samengevat:

- a. Het proberen te voorkomen dat een tekort aan parkeercapaciteit een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in Heerlen;
- b. Het bieden van een uniform toetsingskader.

Parkeernormen zijn onderdeel van het parkeerbeleid. In het voorjaar van 2016 heeft een laatste actualisatie van het parkeerbeleid (Parkeernota 2016 Visie- en ambitiedocument) plaatsgevonden. Deze nota fungeert als kapstok, waarbij doel, ambitie en visie zijn vastgelegd en verder richting wordt gegeven aan verschillende deeltuitwerkingen, zoals het gehandicaptenparkeerbeleid, de nota digitaliseren parkeren en de nota parkeernormen. De nota parkeernormen is destijds echter niet geactualiseerd waardoor de in 2010 vastgestelde parkeernormen (Parkeernota Heerlen 2010) tot op vandaag van toepassing zijn. De in 2019 vastgestelde Mobiliteitsvisie 'Heerlen in beweging' is de basis van het Heerlense mobiliteitsbeleid. De Parkeernota (inclusief de nadere uitwerking van de parkeernormen) valt als deeltuitwerking binnen deze totaalvisie en is onder de beleidslijn 'Leefbaarheid' opgenomen in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023.

Gemeenten zijn zelf bevoegd om parkeernormen op te stellen. Als hulpmiddel wordt vrijwel altijd gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers van het CROW¹. Deze parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Op basis van de kencijfers en specifieke gemeentelijke omstandigheden, zoals bereikbaarheidskenmerken, bevolkingssamenstelling en voertuigbezit, worden parkeernormen opgesteld die het vereiste aantal aan te leggen parkeerplaatsen per type bestemming weergeven. Het CROW brengt periodiek nieuwe kencijfers uit.

¹ CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

De vigerende parkeernormen (Parkeernota Heerlen 2010) zijn gebaseerd op CROW-kengetallen die dateren van eind 2008. In de tussenliggende periode heeft het CROW² reeds tweemaal de kencijfers bijgesteld.

De meest recente CROW-publicatie omtrent parkeerkencijfers dateert van 2018 (publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen'). Een belangrijke constatering uit de actualisering van de CROW-kencijfers is het feit dat de kencijfers de laatste jaren structureel naar beneden bijgesteld zijn.

Probleemstelling

Het feit dat deze parkeernormen sinds 2010 niet meer zijn geactualiseerd, leidt ertoe dat een parkeervraagstuk momenteel niet altijd zonder slag of stoot afgehandeld kan worden. Initiatiefnemers oordelen immers dat het Heerlense parkeernormenbeleid gedateerd is, hetgeen de afgelopen jaren vaak heeft geleid tot discussies rond bouwplannen met betrekking tot de verplichte aanleg van parkeerplaatsen op grond van de vigerende parkeernormen.

Op grond van de vergelijking tussen vigerende normen en actuele kencijfers kunnen we concluderen dat wij normen hanteren die niet langer als "gangbaar" gezien kunnen worden. De hierboven genoemde discussies rond de te hanteren parkeernormen tussen initiatiefnemers en gemeente zijn hier het logische gevolg van.

Dit euvel is voornamelijk merkbaar met betrekking tot de functie 'wonen'. Zo is er momenteel te weinig onderscheid in het type woning in het parkeernormenbeleid aanwezig en wordt de parkeereis enkel gedifferentieerd op basis van de locatie (centrum, schil, rest bebouwde kom). Hierdoor bestaat de kans dat onvoldoende tegemoet gekomen wordt aan de specifieke kenmerken van de ontwikkeling met als gevolg dat er een scheefgroei in de parkeerbalans kan optreden: er worden te veel of juist te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd. Kortom, het woningtype, de locatie en de typering van de toekomstige bewoners bepalen samen de mobiliteitsbehoefte en het aantal parkeerplaatsen dat nodig is.

Daarnaast hebben we geconcludeerd dat er behoefte is aan meer flexibiliteit in het parkeernormenbeleid. Doordat de vigerende parkeernormensystematiek te algemeen was opgesteld, kwam het vaak voor dat de berekende parkeerplaatsverplichting geen recht deed aan de specifieke ontwikkeling (oftewel: we konden geen maatwerk leveren). Het resultaat daarvan was dat er vaak werd gegrepen naar de enige mogelijkheid om de ontwikkeling toch te laten doorgaan, de ontheffingsmogelijkheid. Hierbij dient de door de aanvrager gewenste afwijking steeds door middel van een collegevoorstel in het college van B&W besproken te worden, hetgeen – gelet op de veelal beperkte afwijkingwensen – een te langdurig en star proces is.

Tenslotte ontbreken in onze parkeernormensystematiek de mogelijkheden om de parkeerbehoefte op een alternatieve, duurzame wijze op te vangen. Het gebruik van deelauto's, deelfietsen etc. kan in bepaalde gevallen leiden tot een geringere parkeervraag. Dit is ook geheel in lijn met onze ambities zoals vastgesteld in de

² CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

Mobiliteitsvisie "Heerlen in Beweging". Het hanteren van starre parkeernormen staat deze ontwikkelingen in de weg

Mobiliteitsnormen 2023

In de voorliggende 'Nota Mobiliteitsnormen Heerlen 2023' worden bovengenoemde problemen op de volgende wijze aangepakt:

Er wordt uitgegaan van de meest recente kencijfers van het CROW, inclusief de uitgebreide differentiatie waardoor de parkeernormen weer gangbaar zijn.

Er wordt meer flexibiliteit in de parkeernormen opgenomen:

- De vrijstelling die momenteel van toepassing is voor kleine ontwikkelingen in het centrum zal voortaan (onder voorwaarden) ook buiten het centrum gelden.
- Er worden zgn. 'reductiefactoren' ingevoerd die betrekking hebben op de locatie van de gewenste ontwikkeling en/of de inzet van bepaalde (deel)mobiliteitsvormen;
- Men krijgt in de gereguleerde gebieden de mogelijkheid om een deel (max. 50%) van de benodigde parkeercapaciteit af te kopen.

Door de mogelijkheid toe te voegen om de parkeerbehoefte met behulp van duurzame wijze zoals het gebruik van deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer te reduceren bieden we die flexibiliteit ook en leveren we tevens een bijdrage aan de mobiliteitstransitie als onderdeel van de Mobiliteitsvisie Heerlen.

Afkoopmogelijkheid en het Mobiliteitsfonds

Het nieuwe parkeerbeleid biedt de mogelijkheid aan ontwikkelingen in het gereguleerde gebied (het betaald parkeergebied, de vergunningengebieden en de parkeerschijfzones) om een deel (tot een maximum van 50%) van de vereiste parkeercapaciteit af te kopen. Soms is het door bijvoorbeeld ruimtegebrek een noodzakelijke keuze om minder parkeerplaatsen aan te leggen. Echter, de initiatiefnemer kan er ook bewust voor kiezen om minder parkeerplaatsen aan te leggen. Minder beschikbare parkeerplaatsen leiden aan de voorkant tot een bewustere keuze of de mobiliteitsbehoefte door de (eigen) auto ingevuld dient te worden of dat verplaatsingen met alternatieve vervoerswijzen mogelijk zijn. In deze gevallen dient de initiatiefnemer per niet te realiseren parkeerplaats een bepaalde afkoopsom – de hoogte van deze som is afhankelijk van het deelgebied waar de ontwikkeling gevestigd wordt – aan de gemeente te betalen. Het afkoopbedrag is hoger in het centrum dan in de schil³ en is gelijk voor iedere parkeerplaats ongeacht de functie waartoe het behoort. De bedoeling is om de ontvangen afkoopsommen te storten in een Mobiliteitsfonds. Dit fonds kan gebruikt worden om mobiliteit in brede zin in heel Heerlen te verbeteren. De gemeente kan daarbij beslissen over de wijze waarop dit geld besteed wordt.

Kader

Programma Verkeer en vervoer

Kernthema:

Mobiliteit

³ De mogelijkheid tot het betalen van een afkoopsom is enkel van toepassing in het centrum en in het gereguleerde gebied binnen de schil.

Bevoegdheid

Raad

Voorstel

De raad voor te stellen:

1. de vigerende parkeernormen (Parkeernota Heerlen 2010) in te trekken;
2. Nota Mobiliteitsnormen 2023 vast te stellen;
3. in te stemmen met de vorming van een (bestemmingsreserve) Mobiliteitsfonds.

Argumenten

1.1 Door de nieuwe parkeernormen te baseren op de meest recente kencijfers bieden we een actueel toetsingskader.

Vanwege de vele ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit en parkeren heeft het CROW haar kencijfers, waarop de vigerende parkeernormen zijn gebaseerd, sinds 2010 reeds meermaals aangepast. Hierdoor stroken de vigerende parkeernormen niet meer met de hedendaagse kencijfers. De nieuwe parkeernormen zijn gebaseerd op de meest actuele kencijfers en zijn daardoor weer gangbaar.

1.2 Doordat de nieuwe Nota mobiliteitsnormen meer flexibiliteit biedt kan er goed maatwerk worden geleverd, hetgeen resulteert in minder afwijkingsverzoeken en bijgevolg dus ook minder vertragingen in de afhandeling van de aanvragen.

De invoering van meer flexibiliteit zal niet alleen leiden tot een verbetering in het afhandelingsproces inzake o.a. tijd, maar het bevordert ook de 'klantvriendelijkheid' van de gemeente door een eenduidig toepassingskader aan te bieden waardoor de aanvrager zelf in staat is om zijn aanvraag te verbeteren. Met andere woorden, de nieuwe systematiek die veel meer in gaat op de diverse ontwikkelingen maakt het ons mogelijk om veel beter maatwerk te leveren waardoor er minder snel naar de ontheffingsprocedure gegrepen zal worden.

2.1 De nieuwe mobiliteitsnormen zijn in het algemeen lager.

Autodelen zal in de toekomst meer voorkomen dan autobezit. Deze ontwikkeling is nu al in opkomst. Dergelijke mobiliteitsontwikkelingen hebben ertoe geleid dat het CROW haar kencijfers over het algemeen heeft verlaagd. De nieuwe mobiliteitsnormen volgen deze aanpassing.

2.2 Het mobiliteitsnormenbeleid is in lijn met de Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging'.

Door de mogelijkheid om deelmobiliteit, openbaar vervoer en fiets als reductiefactor in te voeren leveren we een bijdrage aan de gewenste mobiliteitstransitie waarin we het gebruik van duurzame mobiliteit willen bevorderen.

2.3 De nieuwe systematiek maakt het nieuwe beleid flexibel toepasbaar.

Het nieuwe beleid biedt reductiemogelijkheden in verschillende vormen (incl. afkoop) aan, zodat initiatiefnemers zelf kunnen kiezen hoe ze hun parkeervraagstuk wensen op te lossen. Daarnaast wordt er ook onderscheid gemaakt in het type woning door een andere norm aan de verschillende types woningen per gebied en per prijsklasse te koppelen. Uit onderzoek is immers gebleken dat het autobezit per woningtype verschilt.

2.4 In het nieuwe mobiliteitsnormenbeleid kunnen ook kleine ontwikkelingen buiten het centrum in aanmerking komen voor een vrijstelling.

De minimumparkeernorm kan in bepaalde gevallen leiden tot financiële en/of praktische onuitvoerbaarheid van veelal kleinere bouwplannen en transformaties. Om de realisatie van dergelijke kleine ontwikkelingen buiten het centrum (tot maximaal 5 woningen en tot maximaal 1500 m² BVO commerciële ruimte) niet te ontmoedigen of te belemmeren zullen deze ontwikkelingen vrijgesteld worden van de parkeernorm.

2.5 Ontwikkelingen kunnen in aanmerking komen voor een vrijstelling inzake fietsparkeren.

Net als bij het autoparkeren kan de realisatie van kleine (woon)ontwikkelingen belemmerd worden door een eventuele financiële en/of praktische onuitvoerbaarheid inzake de vereiste fietsenstalling. Om de realisatie van dergelijke ontwikkelingen niet te ontmoedigen kunnen dergelijke ontwikkelingen in heel Heerlen vrijgesteld worden van de minimumnorm inzake fietsparkeren.

2.6 Het nieuwe parkeerbeleid kan leiden tot meer ruimte voor groen in het centrum en zal de leefbaarheid in het centrum verbeteren.

Conform het nieuwe beleid wordt de parkeereis van ontwikkelingen in het centrum bij voorkeur afgewenteld naar één van de nabijgelegen parkeergarages. Op die manier kan er meer ruimte bij de ontwikkelingen ontstaan voor zaken die de leefbaarheid bevorderen zoals het toevoegen van meer groen. Aan de hand van het opstellen en het structureel (jaarlijks) actualiseren van een parkeerbalans kan onderzocht worden of er – theoretisch gezien – nog voldoende capaciteit in de parkeergarages voorhanden is.

3.1 Het Mobiliteitsfonds wordt gevoed vanuit de keuze van initiatiefnemers die wensen af te wijken van de vastgestelde mobiliteitsnormen en kan gebruikt worden om mobiliteit in brede zin in heel Heerlen te verbeteren.

Als de initiatiefnemer ervoor kiest om af te wijken van de voorgeschreven mobiliteitsnormen (afkopen tot maximaal 50% van de parkeereis), kunnen deze gelden gebruikt worden om mobiliteit in brede zin in heel Heerlen te verbeteren.

Tegenargumenten en risico's

2. Vrijstellingen voor fietsparkeren bij kleine (woon)ontwikkelingen in het centrum kan op termijn leiden tot overlast en daardoor noodzakelijke investeringen in extra bewaakte stallingscapaciteit.

Er bestaat de mogelijkheid (zeker bij niet-woonontwikkelingen) dat de fietsen van de betreffende doelgroep (bewoners, personeel, klanten,...) elders gestald moeten worden. Dit kan leiden tot overlast op straat waardoor verplicht stallen in de bewaakte fietsenstalling noodzakelijk kan blijken. Dit kan dan weer leiden tot 'volle' fietsenstallingen.

Kosten en dekking

Niet van toepassing

Communicatie

De Nota Mobiliteitsnormen 2023 zal – na vaststelling door de gemeenteraad – gepubliceerd worden op www.overheid.nl.

Daarnaast zal zowel intern als extern gecommuniceerd worden naar aanleiding van het raadsbesluit omtrent vaststelling van de Nota Mobiliteitsnormen 2023. Zo zal er een persbericht uitgestuurd en wordt er intern gecommuniceerd naar de vakdisciplines die betrokken zijn geweest in het proces rondom de Nota Mobiliteitsnormen 2023.

Evaluatie

Een jaar na de inwerkingtreding zal het mobiliteitsnormenbeleid geëvalueerd worden. Indien nodig zal het beleid (deels) bijgesteld c.q. geactualiseerd worden.

Planning, procedure en uitvoering

De Nota Mobiliteitsnormen 2023 treedt in werking op de dag nadat het is gepubliceerd.

Bijlagen

Bijlage 1 Nota Mobiliteitsnormen 2023

Burgemeester en wethouders van Heerlen,

de secretaris,
drs. V.N. Gosselink-Van Dijk

raadsbesluit

De raad der gemeente Heerlen;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 21 november 2023

documentnummer 63834;

gezien het advies van de raadscommissie ;

besluit:

Aldus besloten tijdens de vergadering van de raad van de gemeente Heerlen van

de griffier,

de voorzitter,

drs. T.W. Zwemmer

drs. R. Weaver