Addendum Nota Parkeernormen Houten 2021

1. Inleiding

1.1 Aanleiding voor het addendum

De gemeente Houten staat voor twee grote woningbouwopgaven: het CMK-gebied (Centrum, Molenzoom en Koppeling) en Houten Oost. Deze ontwikkelingen vragen om een gebiedsspecifieke aanpak van parkeren, die aansluit bij onze ambities voor duurzame mobiliteit en een toekomstbestendige inrichting van de openbare ruimte. Door het aantal parkeerplaatsen te beperken en de openbare ruimte efficiënter te benutten, sluiten we beter aan bij de actuele praktijk en vergroten we de financiële haalbaarheid van projecten.

Om deze gebiedsontwikkelingen in goede banen te leiden én de mobiliteitstransitie – zoals beoogd in regionale beleidskaders als het Integraal Ruimtelijk Perspectief en de Regiopoorten – te ondersteunen, is een actualisatie van de gemeentelijke parkeernormen noodzakelijk. Dit addendum voorziet in die behoefte. Het addendum heeft als doel een goede bereikbaarheid en leefbaarheid in Houten te waarborgen. Met dit addendum brengen we meer nuance aan in de parkeernormen. Op basis van onderzoek differentiëren we nauwkeuriger naar woningtypen en passen we de bijbehorende normen aan zodat ze aansluiten bij de hoge ambities passend bij CMK en Houten Oost.

Het document vormt een aanvulling op de bestaande ‘Nota Parkeernormen Houten 2021’ en is specifiek van toepassing op de gebiedsontwikkelingen CMK en Houten Oost. Het biedt een normatief kader waarmee het aantal benodigde parkeerplaatsen bij nieuwe initiatieven op een verantwoorde en gebiedsgerichte manier kan worden vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met de inzet op deelmobiliteit, fietsstimulering, nabijheid van openbaar vervoer, en de wens om ruimte vrij te maken voor groen en verblijfskwaliteit. Dit betekent dat de beschikbare ruimte voor de auto – en daarmee voor parkeerplaatsen – beperkt is. Om die reden is het essentieel om efficiënt om te gaan met de ruimte die wél beschikbaar is voor parkeren. Dat vraagt om een zorgvuldige en gebiedsspecifieke normering.

1.2 Doel en reikwijdte

Het doel van dit addendum is het vastleggen van aangepaste parkeernormen en reductiecriteria voor nieuwe gebiedsontwikkelingen binnen CMK en Houten Oost. Het addendum biedt een kader voor de toepassing van maatwerk bij bouw- en gebiedsontwikkelingen binnen deze twee gebiedsontwikkelingen.

Dit addendum wijzigt het gemeentelijke parkeerbeleid, zoals vastgelegd in de Parkeervisie Houten 2021, niet. Beleidsmaatregelen zoals de invoering van betaald parkeren of de uitbreiding van gereguleerd parkeren blijven onderdeel van de parkeerverordening en het bredere parkeerbeleid. Zoals eerder aangeven gelden de aangepaste parkeernormen alleen uitsluitend voor de ontwikkelgebieden CMK en Houten Oost.

Voor overige functies—zoals werken, winkelen, sport, cultuur, horeca, gezondheidszorg, onderwijs en voorzieningen—blijven de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Houten 2021 ongewijzigd van kracht, ook binnen CMK en Houten Oost. Dit geldt eveneens voor de fietsparkeernormen.

Met dit addendum biedt de gemeente Houten gericht maatwerk door extra afwijkingsmogelijkheden en lagere autoparkeernormen vast te stellen voor woningbouw. De aangepaste normen gelden uitsluitend voor het autoparkeren bij woningen en omvatten gereduceerde normen voor zowel bewoners als bezoekers.

1.3 Relatie tot bestaande nota parkeernormen

De Nota Parkeernormen Houten 2021 blijft leidend voor bestaande situaties buiten het CMK-gebied en Houten Oost. In deze gebieden zijn de huidige parkeernormen passend, omdat hier geen hoge mobiliteitsambities worden nagestreefd en er minder wordt ingezet op alternatieven voor de auto. De bestaande normen sluiten dan ook goed aan bij de praktijk. In gebieden buiten CMK en Houten Oost waar wél hogere ambities worden nagestreefd en actief wordt ingezet op alternatieve vormen van mobiliteit, biedt de huidige parkeernota bovendien ruimte om gemotiveerd af te wijken van de standaardnormen. Hiermee blijft maatwerk mogelijk binnen de bestaande beleidskaders.

Voor nieuwe woningbouwontwikkelingen binnen CMK en Houten Oost biedt dit addendum aangescherpte parkeernormen en aanvullende kaders, in lijn met de vastgestelde gebiedsvisies. In deze visies wordt een hogere mobiliteitsambitie nagestreefd. Met dit addendum zetten we daarom in op het verminderen van de parkeerbehoefte, het efficiënter benutten van het aantal te realiseren parkeerplaatsen en een slimme inrichting van de beschikbare openbare ruimte.

Het addendum richt zich specifiek op parkeernormen voor woningbouw (bewoners en bezoekers). Voor overige functies zoals kantoren, maatschappelijke voorzieningen en commerciële functies blijven de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Houten 2021 van toepassing, ook binnen CMK en Houten Oost.

Vanwege de hogere mobiliteitsambities binnen CMK en Houten Oost worden enkele uitgangspunten en randvoorwaarden uit hoofdstuk 3 (Toepassingskader) van de Nota Parkeernormen Houten 2021 aangepast of aangevuld. Deze wijzigingen zorgen voor meer differentiatie en een betere aansluiting op woonfuncties, lagere parkeernormen voor

bewoners en bezoekers, ruimere reductiemogelijkheden die beter passen bij de huidige praktijk, het rekenkundige afronden van de parkeervraag en worden de meest recente aanwezigheidspercentages gehanteerd bij de toepassing van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De inhoudelijke toelichting op deze wijzigingen is opgenomen in hoofdstuk 4 en 5 van dit addendum. De overige uitgangspunten, randvoorwaarden en parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Houten 2021 blijven ook binnen CMK en Houten Oost van kracht.

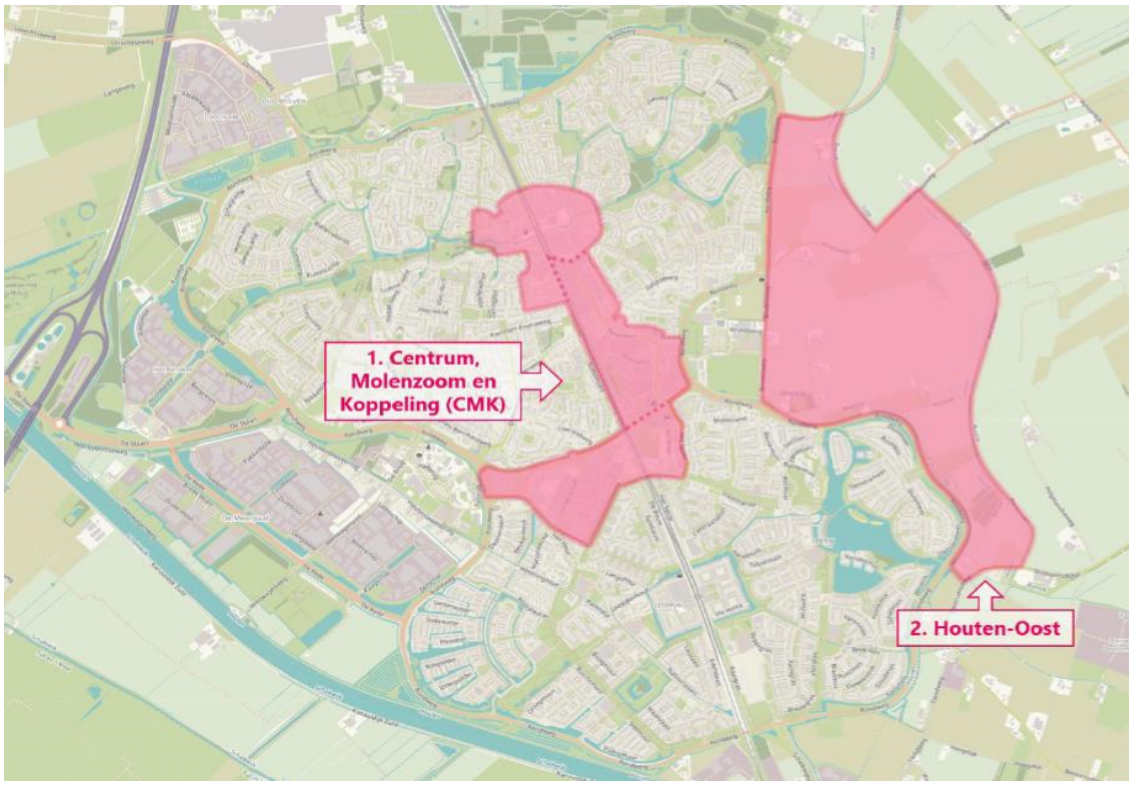
2. Reikwijdte en werkingsgebied

2.1 Gebiedsafbakening

In het Collegeprogramma 2022–2026 is vastgelegd dat de totale woningbouwopgave van 4.750 woningen wordt verdeeld over twee ontwikkelgebieden: het CMK-gebied en Houten Oost. Deze verdeling vormt de basis voor de toepassing van dit addendum.

Het CMK-gebied omvat het Centrum van Houten, De Molenzoom en De Koppeling. Dit gebied ligt binnen de Rondweg en kenmerkt zich door een stedelijk karakter, nabijheid van voorzieningen en uitstekende bereikbaarheid via Houten Station. Houten Oost ligt buiten de bestaande bebouwde kom, aan de oostzijde van de Rondweg. Binnen Houten Oost wordt sterk ingezet op een toekomstbestendige inrichting met ruimte voor groen, met de goede bereikbaarheid via hoogwaardige fiets- en loopverbindingen richting maar liefst twee treinstations en het centrum.

In onderstaande kaart zijn de contouren van beide gebieden weergegeven. Binnen deze contouren is dit addendum van toepassing.



Figuur 1: Gebiedsbegrenzing CMK en Houten Oost

3. Ambitieniveau en beleidsdoelstellingen

De gebiedsontwikkelingen in zowel Houten Oost als CMK worden gekenmerkt door een hoge ruimtelijke en maatschappelijke ambitie. In beide gebieden is mobiliteit niet slechts een randvoorwaarde, maar een sturend principe binnen de gebiedsontwikkeling. De gemeentelijke inzet op duurzame mobiliteit sluit aan bij regionale beleidskaders zoals het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP), de U Ned Mobiliteitsstrategie en de programmalijn Regiopoorten.

In beide ontwikkelgebieden wordt parkeren niet langer als een vanzelfsprekend onderdeel van de openbare ruimte gezien, maar als een sturend instrument binnen de bredere ambitie om ruimte vrij te maken voor vergroening, klimaatadaptatie, ontmoeting en verkeersveiligheid. Daarnaast beïnvloedt parkeren direct de betaalbaarheid van woningen en de financiële haalbaarheid van nieuwe ontwikkelingen. De keuze voor lagere parkeernormen is daarmee niet uitsluitend een technische afweging, maar een bewuste beleidsvertaling van de beoogde ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in deze gebieden.

Voor de binnenstedelijke ontwikkeling van het CMK-gebied geldt dat de aangescherpte parkeernormen niet mogen leiden tot parkeeroverlast in omliggende wijken. Het uitgangpsunt is namelijk dat parkeren op eigen terrein wordt opgevangen. Dit wordt verder geborgd door maatwerkoplossingen te koppelen aan de lagere normen, met nadruk op alternatieve mobiliteit zoals deelmobiliteit, fiets en OV. Omdat geen aanvullende

parkeerregulering wordt ingevoerd, kan een waterbedeffect echter niet volledig worden uitgesloten. Zonder aanvullende parkeerregulering – zoals vergunningenparkeren of betaald parkeren – is het namelijk niet mogelijk om daadwerkelijk een maximum te stellen aan de parkeervraag. De effectiviteit van de normering is daarmee mede afhankelijk van het bredere parkeerbeleid.

Dit addendum voorziet in de normatieve kaders binnen de gebiedsontwikkelingen CMK en Houten Oost, maar laat beleidsmaatregelen zoals parkeerregulering over aan de parkeerverordening en het gemeentelijk parkeerbeleid.

4. Wijzigingen in parkeernormen

De parkeernormen in dit addendum zijn gebaseerd op de meest recente inzichten (CROW-publicatie 744 – Parkeerkencijfers 2024). De landelijke CROW kencijfers vormen het uitgangspunt voor de normering, maar zijn vervolgens gebiedsspecifiek aangescherpt op basis van lokaal autobezit en -gebruik in Houten. Daarbij is gebruikgemaakt van gemeentelijke parkeertellingen, met name voor specifieke woningtypen zoals ouderenwoningen en sociale huur, en van analyses op basis van CBS-microdata. Uit deze analyses blijkt dat het daadwerkelijke autobezit bij kleinere woningtypes structureel lager ligt dan de normen uit de oorspronkelijke 'Nota Parkeernormen Houten 2021'.

De aangepaste normen sluiten aan op de ruimtelijke en mobiliteitsambities zoals verwoord in de gebiedsvisies voor CMK en Houten Oost. Daarbij is rekening gehouden met verschillen in loop- en fietsafstand tot voorzieningen en stations, de mate van stedelijkheid en het ambitieniveau per gebied. Zo liggen de normen in het centrum lager dan in De Molenzoom en de De Koppeling, waar de afstand tot voorzieningen groter is en het daadwerkelijk autobezit hoger.

Waar in de oorspronkelijke nota parkeernormen vaak extra marge werd ingebouwd om onzekerheden af te dekken, sluiten de normen in dit addendum direct aan bij het gemeten autobezit en -gebruik. De eerder gehanteerde 'lucht' in de normen is daarmee bewust geschrapt. Dit sluit beter aan bij de hogere ambities voor CMK en Houten Oost, waar nadrukkelijk wordt ingezet op een lager autobezit en alternatieve mobiliteit.
De gebiedsspecifieke parkeernormen voor CMK en Houten Oost zijn opgenomen in bijlage 1 van dit addendum. Dit betreft de aangepaste (auto)parkeernormen voor bewoners en bezoekers bij woningbouw. In lijn met de meest recente CROW-publicatie zijn ook de normen voor bezoekersparkeren herijkt en geactualiseerd.

5. Wijzigingen in afwijkingsmogelijkheden en toepassingskader

Binnen dit addendum kunnen onder specifieke voorwaarden reducties op de parkeernorm worden toegepast. Deze reducties zijn bedoeld om gebiedsgerichte ambities – zoals het stimuleren van deelmobiliteit en het benutten van nabijheid tot openbaar vervoer – te

ondersteunen, mits deze aantoonbaar bijdragen aan een lagere parkeerbehoefte. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning zijn initiatiefnemers dan ook verplicht een integraal mobiliteitsplan met locatieanalyse te overleggen. In dit plan moet duidelijk worden onderbouwd op welke wijze alternatieve mobiliteitsoplossingen worden ingezet en geborgd, zodat de toepassing van lagere parkeernormen verantwoord is.

Deze wijziging vormt een nadere uitwerking en uitbreiding van de afwijkingsmogelijkheid uit de Nota Parkeernormen Houten 2021.

1. **Reductie op basis van deelmobiliteit (max. 20%)**
   Wijziging van de bestaande uitgangspunten zoals weergegeven in 3.2 van de Nota Parkeernormen Houten 2021 onder 'verlaging van de parkeereis door inzet van deelmobiliteit'. Indien bij een ontwikkeling een deelmobiliteitsconcept wordt gerealiseerd op eigen terrein of in een alternatieve parkeervoorziening, kan een reductie van maximaal 20% op het bewonersaandeel van de parkeernorm worden toegepast. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:
   a. De eis dat een verlaging van 20% alleen binnen gereguleerd gebied geldt blijft behouden. Gezien de hoge ambities en investeringen in alternatieven voor de auto, wordt binnen CMK en Houten Oost buiten gereguleerd gebied een reductie van 10% toegepast in plaats van de huidige 5%.
   b. We stellen voor om voor de eerste 150 woningen één deelauto per 30 woningen te hanteren met daarna één deelauto per 100 woningen extra als ingroeimodel. Dit bepaalt het aantal te plaatsen deelauto's waarmee een reductie op de parkeerbehoefte van bewoners kan worden toegepast.
   c. Het concept omvat ten minste deelauto's. Bij voorkeur wordt een breder aanbod gerealiseerd, inclusief deel(bak)fietsen en voertuigen in verschillende prijsklassen.
   d. Voorafgaand aan vergunningverlening vindt afstemming plaats met de gemeente over de looptijd (minimaal aantal jaren) en de inhoudelijke invulling van het deelmobiliteitsaanbod.
   e. De eis van een minimale doorlooptijd van 10 jaar vervalt, omdat dit in de praktijk voor deelmobiliteitsaanbieders niet haalbaar blijkt. Een contractperiode van 3 jaar is gebruikelijker en kan bij gebleken succes in overleg worden verlengd.
   f. Deelvoertuigen worden geplaatst op geoormerkte parkeerplaatsen, gelegen op eigen terrein of in een alternatieve collectieve parkeervoorziening.
   g. De loopafstand tot deze deelautoparkeerplaatsen voldoet aan de maximale afstand zoals gehanteerd voor parkeren op afstand in de 'Nota Parkeernormen Houten 2021'.
   h. De geoormerkte deelautoparkeerplaatsen tellen mee in de totale parkeereis.
   i. Goede informatievoorziening (en mogelijk een behoeftescan) voor toekomstige bewoners vergroot de slagingskans van deelmobiliteit. Daarbij is het ook aan te bevelen om meerdere soorten deelmobiliteit aan te bieden (zowel qua soort voertuigen als soort aanbod: openbaar, coöperatief of peer-to-peer).

Naast de hierboven genoemde reductiemogelijkheden worden ook de volgende randvoorwaarden uit het toetsingskader aangescherpt:

- **Afronden:** De parkeereis wordt berekend met twee cijfers achter de komma en vervolgens rekenkundig afgerond: bij 0,50 of hoger naar boven, bij minder dan 0,50 naar beneden.
- **Dubbelgebruik van parkeerplaatsen:** Voor het bepalen van de mogelijkheden voor dubbelgebruik worden aanwezigheidspercentages gehanteerd volgens de meest actuele CROW-publicatie. Op het moment van vaststelling is dat publicatie 744 *Parkeerkencijfers 2024*. Houd rekening met de aanwezigheidspercentages van zowel bewoners als bezoekers, zodat de berekende parkeerbehoefte aansluit bij de feitelijke gebruiksuren en piekmomenten.

6. Juridische en technische wijzigingen

Om de aangepaste parkeernormen en bijbehorende randvoorwaarden rechtsgeldig toe te passen binnen CMK en Houten Oost, worden deze geborgd via het omgevingsplan of via beleidsregels die worden toegepast bij de beoordeling van omgevingsvergunningen. Gemeenten kiezen er vaak bewust voor om parkeernormen niet direct in het omgevingsplan op te nemen, maar te verwijzen naar beleidsregels zoals een parkeernota. Dit biedt meer flexibiliteit, omdat beleidsregels eenvoudiger te actualiseren zijn dan het omgevingsplan zelf.

Bij nieuwe ruimtelijke initiatieven binnen CMK en Houten Oost waarop dit addendum van toepassing is, dient in de toelichting van het omgevingsplan expliciet te worden verwezen naar dit addendum. Voor aanvragen van omgevingsvergunningen vormt het addendum een toetsingskader binnen de ruimtelijke onderbouwing. De initiatiefnemer moet aantonen dat het plan voldoet aan de in dit addendum opgenomen gebiedsspecifieke parkeernormen. Indien wordt afgeweken van deze normen of uitgangspunten, dient dit onderbouwd te worden met een duidelijke motivering en een aantoonbare invulling van de bijbehorende randvoorwaarden. Het bevoegd gezag toetst de aanvraag op basis van deze onderbouwing en de mate waarin het initiatief bijdraagt aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

7. Monitoring en evaluatie

De werking van dit addendum wordt actief gemonitord aan de hand van relevante kengetallen, zoals parkeerdruk en het naleven van de gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden. Na de realisatie van ontwikkelingen voert de gemeente evaluaties uit op basis van praktijkervaringen met de aangepaste parkeernormen. Dit gebeurt door meldingen van bewoners en stakeholders te registreren en waar nodig parkeertellingen uit te voeren.

Om toekomstige parkeersituaties goed te kunnen beoordelen, wordt vooraf een nulmeting uitgevoerd. Blijkt uit evaluatie dat de normen structureel te hoog of te laag zijn, of dat randvoorwaarden onvoldoende worden nageleefd, dan kan dit leiden tot een herziening van

het addendum of een bredere aanpassing van de gemeentelijke Nota Parkeernormen Houten 2021.

8. Overgangsregeling

Voor plannen en aanvragen die zijn ingediend vóór inwerkingtreding van dit addendum, blijven de normen uit de oorspronkelijke Nota Parkeernormen van toepassing. Voor initiatieven die ná inwerkingtreding in procedure worden gebracht en binnen de begrenzing van de aangewezen gebieden vallen, geldt dit addendum als beleidskader.

9. Bijlagen

A. Aangepaste parkeernormtabellen

A. Aangepaste parkeernormtabellen

De parkeernormen zijn gedifferentieerd naar woningtype en doelgroep, waarbij met name de gebruiksfunctie en het vloeroppervlak van de woning bepalend zijn voor de toe te passen norm. De normen zijn verder uitgesplitst in twee deelgebieden, vanwege de gebiedsspecifieke kenmerken zoals stedelijkheidsgraad, mobiliteitsaanbod en beleidsambities.

Uit de analyse van het autobezit en -gebruik blijkt dat het centrum een lager autobezit kent dan de overige wijken. Molenzoom en Koppeling vertonen hierin geen afwijking. Voor Houten Oost zijn de parkeernormen hier direct op afgestemd.

Tabel A.1: Gewijzigde parkeernormen categorie wonen

Functie	Omvang	Centrum	Molenzoom/Koppeling/ Houten Oost	Aandeel bezoek
Sociale huur	0-50 m^2 gbo	0,65	0,75	0,15
	50-75 m^2 gbo	0,75	0,85	0,15
	75-100 m^2 gbo	0,85	1,05	0,15
	>100 m^2 gbo	0,95	1,15	0,15
Vrije sector Koop & huur	0-50 m^2 gbo	0,85	0,95	0,15
	50-75 m^2 gbo	0,95	1,15	0,15
	75-100 m^2 gbo	1,15	1,35	0,15
	100-125 m^2 gbo	1,35	1,55	0,15
	>125 m^2 gbo	1,55	1,75	0,15
Kamerverhuur, onzelfstandig		0,25	0,25	0,15
Aanleunwoning en serviceflat		0,25	0,45	0,15