

Raadsvoorstel

Onderwerp:	Parkeernormen Stationsomgeving
Portefeuillehouder:	M. Wichgers
Datum college besluit:	8 november 2022
Behandelend ambtenaar:	Michèle van Leest
Registratienummer:	GZDGCB690088/701048

Inleiding:

De ruimtedruk is hoog. In het stationsgebied willen we verdichten en tegelijkertijd een prettige leefomgeving creëren met veel ruimte voor groen, spelen, verblijven en klimaatadaptatie. Daarom realiseren we binnen de Stationsomgeving een autoluwe wijk waarin bewoners door de opzet van de wijk meer duurzame keuzes maken voor hun verkeersbewegingen. We hanteren hierbij het zogenaamde STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS en Privé-auto). We gaan daarbij uit dat bewoners en bezoekers bij iedere reis de afweging maken welk vervoermiddel voor die betreffende reis het meest geschikt is. We verbieden de auto niet, maar verleiden bewoners tot het maken van een bewuste keuze per reis door het aanbieden van alternatieven.

Op dit moment zijn er geen parkeernormen voor de Stationsomgeving. Belangrijkste reden hiervoor is dat het nooit mogelijk was om woningbouw te realiseren in het gebied en normen overbodig waren. Met het vaststellen van de structuurvisie van de Stationsomgeving gaat de ontwikkeling van de Stationsomgeving een nieuwe fase in. Om de ontwikkelingen verder vorm te kunnen geven is het noodzakelijk om de parkeernormen voor de Stationsomgeving vast te stellen. De parkeernormen zijn bepalend voor de invulling van het gebied en daarmee de business-case van de gebiedsontwikkeling.

De huidige normen voor de andere gebieden in Culemborg zijn niet passend voor een gebied als de Stationsomgeving en kunnen niet één op één worden toegepast. Maatwerk, waarbij rekening gehouden wordt met de ligging bij het station en de bebouwingsdichtheid van het gebied, is dan ook noodzakelijk bij de totstandkoming van de normen voor de stationsomgeving.

In de toelichting in bijlage 1 'Parkeernormen Stationsomgeving' (kenmerk GZDGCB690088/690238) staat stapsgewijs omschreven hoe de parkeernormen tot stand zijn gekomen, wat de basisnormen zijn en welke reductiefactoren er toegepast kunnen worden om de parkeernorm nog verder te verlagen.

Voorstel Raadsbesluit

De gemeenteraad van Culemborg besluit:

1. parkeernormen vast te stellen voor de gebiedsontwikkeling van de Stationsomgeving, conform de nota parkeernormen Stationsomgeving (kenmerk GZDGCB690088/690238);
2. deze normen voor de Stationsomgeving toe te voegen als apart deelgebied bij de herziening van de nota parkeernormen Culemborg.

Argumenten:

1.1 *Parkeernormen verplicht*

Sinds 1 juli 2018 is het verplicht om parkeernormen op te nemen in het bestemmingsplan. De planregels moeten waarborgen dat er in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien voor elke binnen bestemmingsplan te realiseren ontwikkeling.

1.2 *Parkeernormen bepalend voor business-case gebiedsontwikkeling*

Op dit moment zijn er geen normen voor het stationsgebied, omdat wonen in het gebied niet mogelijk was. Om de (woningbouw)ontwikkeling mogelijk te maken zijn de normen dus noodzakelijk. De parkeernormen zijn niet alleen noodzakelijk voor het bestemmingsplan, maar zijn ook bepalend voor de business-case en de verdere ontwikkeling van de Stationsomgeving tot concrete (stedenbouwkundige) plannen.

2.1 *Maatwerk is noodzakelijk*

De huidige parkeernormen die in Culemborg worden gehanteerd zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Dit geldt ook voor de Stationsomgeving. Maar de hoogte van parkeernormen verschilt per locatie en per functie. Om tot een passende norm is maatwerk nodig met de specifieke kenmerken van het gebied.

Gelet op de ligging bij het station en de bebouwingsdichtheid van het stationsgebied, is het toepassen van de normen die reeds op andere locaties in Culemborg gelden niet passend. Daarom is een nieuwe passende norm opgesteld uitsluitend voor de Stationsomgeving waarbij rekening is gehouden met de specifieke eigenschappen van de gebiedsontwikkeling en waarbij ook reductiefactoren zijn opgenomen wanneer er sprake is van parkeerregulering en/of deelmobiliteit.

Bij het herzien van de parkeernota van Culemborg worden de normen voor de Stationsomgeving als apart deelgebied opgenomen. Voor de andere wijken/gebieden in Culemborg wordt per wijk/deelgebied een norm vastgesteld (maatwerk).

Kanttekeningen:

1. *Zonder parkeernormen kan niet verder ontwikkeld worden*

Sinds 1 juli 2018 is het verplicht parkeernormen op te nemen in het bestemmingsplan. Hoewel het bestemmingsplan voor het stationsgebied op dit moment nog niet voor besluitvorming voorligt, hangt de stedenbouwkundige opzet van de wijk en de business-case wel nauw samen met de parkeernormen. Alleen door parkeernormen voor het gebied vast te stellen, kan de ontwikkeling verder vorm krijgen en getoetst worden op financiële haalbaarheid. Parkeernormen zijn dus randvoorwaardelijk om de woningbouwontwikkelingen een impuls te geven.

2. *Criteria reductiefactoren onvoldoende duidelijk*

De reductiefactoren zorgen voor een korting op de basisnorm voor parkeren. Hiervan is sprake wanneer er regulering ingevoerd wordt in het gebied (collegeverantwoordelijkheid) of wanneer er sprake is van deelmobiliteit. De korting hiervoor varieert van 0 tot 40% op de basisnorm. De criteria voor de korting liggen dus op hoofdlijnen vast.

De gemeente bepaalt bij iedere ontwikkeling wanneer de korting op de norm van toepassing is en de hoogte van de korting. Om bij de toetsing willekeur en discussies met ontwikkelaars te voorkomen, is het zeer gewenst om de criteria voor met name deelmobiliteit verder uit te werken tot meer concrete eisen. Op dit moment is dat nog niet gedaan. Een nadere uitwerking volgt in het mobiliteitsconcept voor de Stationsomgeving. Het college heeft hiervoor reeds opdracht verleend.

3. *Toekomstbestendigheid parkeernormen*

De normen zijn zorgvuldig samengesteld met als basis de parkeerkencijfers van het CROW, de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling en op basis van ervaringen uit andere gemeenten met vergelijkbare opgaves. De basisnormen vormen het uitgangspunt voor de Stationsomgeving. Daarnaast is er een reductiefactor mogelijk op deze basisnorm, variërend van 15 tot 40%. De reductie is alleen toepasbaar als er sprake is van inzet van deelmobiliteit en/of regulering. Daardoor komen de normen beduidend lager uit als op andere locaties in Culemborg.

De ontwikkeling van het gebied verloopt gefaseerd. Nadat de eerste deelgebieden zijn opgeleverd zou, gezien de ambitie van de ontwikkeling de conclusie kunnen zijn dat de normen bijgesteld dienen te worden. Ze kunnen nog steeds te hoog of juist te laag zijn. Op het moment dat hiervan sprake is, dan zal op basis van een goede argumentatie als gevolg van het voortschrijdend inzicht een nieuw voorstel tot verdere aanpassing van de parkeernormen worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Kosten, Baten, Dekking:

De kosten voor de uitwerking van het mobiliteitsconcept worden gedekt uit het voorbereidingsbudget van de gebiedsexploitatie van de Stationsomgeving.

Personele en/of Juridische gevolgen:

Voor het verder uitwerken van de criteria voor de reductiefactoren als het uitwerken van het mobiliteitsconcept voor de Stationsomgeving is ambtelijke capaciteit beschikbaar. Hier is in de huidige formatie en jaarplannen rekening mee gehouden.

Communicatie en Burgerparticipatie:

Ontwikkelaars waarmee reeds gesprekken gevoerd (gaan) worden, zullen informatie ontvangen over de normen zodra deze zijn vastgesteld. Zo kunnen zij rekening houden met de normen en uitgangspunten uit de structuurvisie bij het vormgeven van de ontwikkelingen.

Bijlagen:

Notitie Parkeernormen stationsomgeving (kenmerk GZDGCB690088/690238)

Raadsbesluit

Registratienummer: GZDGCB/690088/701048

De gemeenteraad van Culemborg besluit;

1. parkeernormen vast te stellen voor de gebiedsontwikkeling van de Stationsomgeving, conform de nota parkeernormen Stationsomgeving (kenmerk GZDGCB690088/690238);
2. deze normen voor de Stationsomgeving toe te voegen als apart deelgebied bij de herziening van de nota parkeernormen Culemborg.

Aldus besloten in de vergadering van de Raad,

Gehouden op 8 december 2022.

De griffier

De voorzitter

S. Heerdink

G. van Grootheest