

Bijlage: Aanpak parkeren Stationsomgeving

Registratienummer: GZDGCB1625191/1625193

Versie 1.0 27 augustus 2024

**Gemeente Culemborg
Team Ruimtelijke Ontwikkeling
Auteur: Michèle van Leest**

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
2. Parkeren stationsomgeving.....	4
3. Normen fietsparkeren	4
4. Mobiliteitsfonds	6
5. Ontwikkelaars.....	7
6. Aanleg parkeervoorzieningen stationsgebied	7
7. Bewoners.....	8
8. Ondernemers Pavijen binnen plangebied	9
9. Samengevat	10

1. Inleiding

Parkeren vormt een groot (financieel) vraagstuk bij gebiedsontwikkelingen. Parkeernormen zijn immers bepalend voor de invulling van het gebied en daarmee de business-case van de gebiedsontwikkeling. Het aanleggen van een gebouwde parkeervoorziening kost meer dan de aanleg van een parkeerplaats op maaiveld. Tegelijkertijd levert het parkeren in parkeergarages ook veel kostbare ruimte op die ingezet kan worden voor woningbouw en andere ruimtelijke opgaven (klimaat, groen, spelen etc.).

Het bouwen van de parkeergarages (inclusief energie-opslag en laadvoorzieningen) vraagt om een forse investering. In de huidige financiële situatie van de gemeente is een dergelijke voorinvestering niet wenselijk. Om toch te kunnen gaan ontwikkelen en de risico's van parkeren te beheersen, is afgelopen periode een aanpak opgesteld voor parkeren.

In december 2022 heeft de gemeenteraad de parkeernormen voor de stationsomgeving vastgesteld. Hierin zijn alleen de normen voor motorvoertuigen opgenomen. Voor fietsen is nog geen norm vastgesteld. In het Masterplan is gesteld dat er bij de wooncomplexen een inpandige fietsenstalling komt waarin bewoners en diens bezoekers parkeren. Nu het masterplan is vastgesteld en de ontwikkeling van de stationsomgeving een nieuwe fase in gaat is het wenselijk om ook de normen voor fietsparkeren op te stellen en toe te voegen aan de reeds vastgestelde Nota Parkeernormen Stationsomgeving. Dit schept helderheid aan de ontwikkelaars die met de eerste ontwikkelingen willen starten.

2. Parkeren stationsomgeving

Met het vaststellen van de Structuurvisie en het Masterplan is besloten dat het parkeren van de stationsomgeving (exclusief) gaat plaatsvinden in gebiedsgerichte gebouwde parkeervoorzieningen (parkeerhubs). Deze parkeerhubs worden gerealiseerd op logische locaties langs de hoofdwegen. Hierdoor is de loopafstand naar de woningen en voorzieningen in het gebied beperkt.

Er worden in de eindsituatie *geen* parkeerplaatsen op maaiveld aangelegd. Alle bewoners en bezoekers parkeren in de hubs. Laden en lossen bij de woning blijft wel mogelijk. Hiervoor worden enkele laad- en losplaatsen aangelegd. Het woongebied binnen de hoofdwegenstructuur wordt dan ook autoluw.

Het is mogelijk en wenselijk om deze parkeerhubs te combineren met andere diensten, zowel vanuit sociaal als financieel oogpunt. Denk hierbij aan pakketkluizen, afvalinzameling, fietsenstalling, coffee-to-go, werkruimte, energieopslag, etc. Door meerdere functies te combineren ontstaat er een plek in de wijk die niet alleen dient als opslagplek voor auto's, maar ook een belangrijke sociale functie heeft. De doelstelling is om alle hubs - ook toekomstige hubs buiten het stationsgebied - te laten functioneren als communicerende vaten. Dit zowel voor de parkeer- als de energieopslag en laadcapaciteit.

Vooralsnog zijn er op 7 locaties parkeerhubs opgenomen in het Masterplan. Eén hiervan is de P+R bij het station. De locaties van de hubs en afmetingen zoals getoond in het Masterplan zijn indicatief. Bij de verdere uitwerking van de deelgebieden wordt de exacte locatie en afmeting van iedere parkeerhub bepaald.

Dit geldt ook voor het aantal parkeerplaatsen per parkeerhub. Het aantal kan pas daadwerkelijk berekend worden als het woningbouwprogramma van het specifieke deelgebied bekend is. De berekening vindt plaats op basis van de nota Parkeernormen Stationsomgeving (reg.nr. GZDGCB 690238, vastgesteld door gemeenteraad op 8 december 2022).

Zoals in het masterplan is aangegeven wordt de stationsomgeving ook een wijk waarin zorgbehoevenden en de groeiende groep ouderen lang(er) thuis kunnen blijven wonen. Naast de aanleg van veilige en toegankelijke routes, worden er in de parkeervoorzieningen parkeerplaatsen voor minder validen aangelegd. Deze zijn goed bereikbaar en liggen op beperkte afstand vanaf de ingang van de wooncomplexen. Tevens wordt onderzocht of een scootmobiel deel kan uitmaken van het deelmobiliteitsconcept.

3. Normen fietsparkeren

In de huidige Nota Parkeernormen Culemborg 2020-2025 is een norm voor fietsparkeren opgenomen, ook voor de stationsomgeving. Deze is destijds (2019) vastgesteld op het huidige gebruik van de stationsomgeving als stationsgebied, maar houdt geen rekening met de nieuwe invulling van de stationsomgeving. De parkeernormen voor fietsparkeren stationsomgeving zoals

genoemd in de Nota Parkeernormen Culemborg 2020-2025 zijn dan ook niet meer toepasbaar en vragen om een herziening.

Op het moment dat de Nota Parkeernormen stationsomgeving werd opgesteld, was er nog geen duidelijkheid de wijze waarop het fietsparkeren gerealiseerd zou worden. Om deze reden is destijds in de Nota Parkeernormen stationsomgeving geen aparte norm voor fietsparkeren opgenomen.

Inmiddels is hier wel duidelijkheid over. Om het gebruik van de fiets te stimuleren dient de infrastructuur zo aangelegd te worden dat het aantrekkelijk, aangenaam en logisch is om te fietsen. Binnen het STOMP-principe staat de auto op afstand en de fiets direct bij de woning. In het Masterplan is dan ook opgenomen dat er binnen de woonblokken in pandige fietsenstallingen worden gerealiseerd voor bewoners en diens bezoekers. Deze fietsenstallingen moeten goed bereikbaar, toegankelijk en veilig zijn. Bij de inrichting van de stalling dient rekening gehouden te worden met alle soorten fietsen, ook specials als bakfietsen, driewielers en transportfietsen.

De ontwikkelaar van het betreffende plot dient de parkeerplaatsen dan ook te realiseren. Dit vraagt om de normen voor fietsparkeren vast te stellen en toe te voegen aan de Nota Parkeernormen Stationsomgeving. Voorgesteld wordt om de normen voor fietsparkeren zoals genoemd in de Nota Parkeernormen Culemborg 2020-2025 ook van toepassing te verklaren voor de ontwikkeling van de stationsomgeving.

Fietsparkeernorm wonen	
Koop en huur appartementen groter dan 50m2	1,00 per woning + 1,00 per slaapkamer
Koop en huur appartementen kleiner dan 50 m2 en kamerverhuur	1,50 per woning

Fietsparkeernorm werken	
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,00 per 100 m2 bvo
Kantoor (met baliefunctie) en commerciële dienstverlening	1,50 per 100 m2 bvo + 5 per balie
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid	2,00 per 100 m2 bvo
Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid	1,5 per 100 m2 bvo

Fietsparkeernorm winkelen en boodschappen	
Supermarkt	4,00 per 100 m2 bvo
Kringloopwinkel	3,00 per 100 m2 bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel	3,00 per 100 m2 bvo

Ondanks de aanleg van fietsenstallingen in de woongebouwen, zal een deel van de fietsen toch in de openbare ruimte geplaatst worden. Dit is, zelfs met voldoende inzet van handhaving, niet volledig te voorkomen. In de nadere uitwerking van de uitgangspunten voor de deelgebieden, wordt met de

ontwikkelaar van het betreffende gebied bekeken mogelijkheden er zijn om overlast te voorkomen. Dit onderwerp vraagt dus maatwerk per locatie.

4. Mobiliteitsfonds

In Culemborg is een parkeercompensatiefonds van kracht. Dit is ingevoerd in 2010 en werd als oplossing gezien indien een ontwikkelaar niet kon voldoen aan de ter plekke gestelde parkeereisen. De ontwikkelaar koopt (een deel van) de parkeerplaatsen af in een parkeercompensatiefonds. De gemeente legt met de gelden uit dit fonds parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan. De middelen mogen uitsluitend voor dit doel worden ingezet. Het parkeerbonds is alleen bedoeld voor parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer, maar niet voor fietsparkeren. De afkoop van fietsparkeerplaatsen is niet mogelijk.

Het afkopen van parkeerplaatsen wordt vastgelegd als één van de afspraken in een anterieure overeenkomst. In geval er geen anterieure overeenkomst wordt afgesloten, bijvoorbeeld bij een kleinschaliger project, dan wordt een separate overeenkomst afgesloten voor de afkoop.

Het aanleggen van een parkeerplaats in een gebouwde parkeervoorziening kost ongeveer 2,5 keer meer dan de aanleg van een parkeerplaats op maaiveld. Tegelijkertijd levert gebouwd parkeren ook veel kostbare ruimte op die ingezet kan worden voor woningbouw en andere ruimtelijke opgaven (gezondheid, klimaat, groen, spelen, etc.).

Het parkeercompensatiefonds is achterhaald en niet meer passend bij de gedachte van de mobiliteitstransitie. Gelden uit parkeerplaatsen zouden breder ingezet moeten worden om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken en niet uitsluitend voor de aanleg van extra parkeervakken. Om die reden wordt het huidige parkeercompensatiefonds omgezet naar een mobiliteitsfonds. Hierin worden ook de huidige voorwaarden en betalingsafspraken opnieuw tegen het licht gehouden.

De gelden uit het bestaande parkeercompensatiefonds mogen niet zomaar overgezet worden naar een nieuw mobiliteitsfonds. Dit heeft ermee te maken dat de voorwaarden die verbonden zijn aan het parkeercompensatiefonds anders zijn. De gelden uit het huidige parkeercompensatiefonds zullen dan ook worden ingezet voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen binnen de gemeente. Een voorstel voor een concreet project volgt.

De verordening van het mobiliteitsfonds wordt opgesteld, maar is op dit moment nog niet gereed. Reden hiervan is dat een aantal gemeenten afgelopen jaren al een mobiliteitsfonds heeft opgezet, maar dit ook tot een aantal rechtszaken heeft geleid. Om dit te voorkomen is gewacht op jurisprudentie. Inmiddels is bekend waar een mobiliteitsfonds aan moet voldoen en kan de verordening voor het fonds worden opgesteld.

5. Ontwikkelaars

Om te bepalen wat de parkeerbehoefte is, wordt er door de ontwikkelaar per ontwikkeling (of deelgebied) een parkeerberekening gemaakt. Dit gebeurt op basis van de normen zoals vastgesteld in de Nota Parkeernormen Stationsomgeving en de hierboven genoemde normen voor fietsparkeren. Tevens stelt de ontwikkelaar een uitgewerkt plan op voor het fietsparkeren. Hierin toont de ontwikkelaar aan dat aan de normen en uitgangspunten wordt voldaan.

Om alternatieve vormen van vervoer te stimuleren en het autobezit terug te dringen, heeft de raad ingestemd met het invoeren van parkeerregulering – ofwel betaald/vergunninghoudersparkeren – in het hele stationsgebied. Hierdoor kan bijvoorbeeld gestuurd worden in het maximale aantal auto's wat een huishouden binnen een bepaald gebied mag parkeren, maar ook op het autogebruik bij andere functies dan wonen. Als de gemeente immers een beperkt aantal vergunningen afgeeft, wordt het voor de niet-vergunde auto's een kostbare aangelegenheid om te parkeren binnen het gereguleerde gebied. Door het invoeren van parkeerregulering kan een korting van 25% toegepast worden op de basis parkeernormen zoals genoemd in de nota Parkeernormen Stationsomgeving.

Een extra korting van 15% (dus in totaal 40% vermindering van de basisnorm) is mogelijk als ontwikkelaars ook deelnemen aan de het mobiliteitsconcept dat in de wijk ingevoerd wordt. In de parkeerhubs komen diverse vormen van deelmobiliteit. Door bewoners tegen een aantrekkelijk tarief gebruik te laten maken van het OV en deelmobiliteit, zullen zij niet allemaal een privéauto meer (willen) bezitten. Ontwikkelaars krijgen hierdoor een totale korting van 40% op de parkeernorm.

In de stationsomgeving gaan we uit van gebouwde parkeervoorzieningen in multifunctionele buurthubs. Voor het realiseren van de hub(s) moeten voldoende middelen beschikbaar zijn uit de gebiedsontwikkeling. Het kan daarom noodzakelijk zijn om tijdelijk parkeervoorzieningen op maaiveld te realiseren.

Aankomende periode, maar voor de eerste ontwikkeling, wordt een financiële doorrekening gemaakt welke kosten er met parkeren in de stationsomgeving gemoeid zijn. Het gaat hierbij zowel om de tijdelijke parkeervoorzieningen op maaiveld als de parkeerhubs. Op basis van deze berekening wordt bepaald wat het bedrag per parkeerplaats is. Dit bedrag wordt gekoppeld aan het mobiliteitsfonds. Het bedrag wordt geïndexeerd met de CPI (CBS) en zo nodig periodiek herijkt o.b.v. kostenraming.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer na reductie (ook wel de parkeereis genoemd) wordt vastgelegd in een anterieure overeenkomst en door de ontwikkelaar afgekocht.

6. Aanleg parkeervoorzieningen stationsgebied

De aanleg van iedere parkeerhub vraagt om een grote investering. Dit zal dan ook gefaseerd gebeuren. Voorgesteld wordt om pas te starten met de aanleg van de eerste gebouwde parkeervoorziening als er zicht is op voldoende middelen uit mobiliteitsfonds of andere inkomsten.

Dit neemt niet weg dat er ook in de periode tussen nu en de oplevering van de eerste parkeerhub een parkeervraag is. Deze moet opgelost worden om de wijk te kunnen bouwen en gebruiken. Om die reden zullen er op een aantal locaties tijdelijke parkeermogelijkheden worden ingezet. Dit zullen in tegenstelling tot de definitieve inrichting, parkeerplaatsen op maaiveld worden die later eenvoudig kunnen worden weggehaald.

Vooralsnog is het uitgangspunt dat de gemeente als opdrachtgever de parkeerhub laat realiseren. Dit wil niet zeggen dat ontwikkelaars van woningbouw binnen het gebied uitgesloten worden. Het blijft dan ook mogelijk dat een ontwikkelaar de parkeervoorziening bouwt in opdracht van de gemeente. Dit kan echter alleen als de ontwikkeling van het deelgebied voldoende groot is om de in/bij het gebied gelegen hub direct te realiseren en de ontwikkelaar ervaring heeft met de bouw van parkeergarages.

Naast de afkoop van het parkeren door ontwikkelaars zullen er ook nog andere inkomsten zijn, te weten:

- Inkomsten uit parkeerrechten. Met het vaststellen van de parkeernota voor de stationsomgeving heeft de raad besloten om parkeerregulering in het plangebied in te voeren. Dat wil zeggen dat er parkeervergunningen komen voor bewoners en bedrijven en dat bezoekers tegen betaling parkeren.
- Een bijdrage van ontwikkelaars voor overige infrastructuur, niet zijnde parkeerplaatsen. Net als bij andere woningbouwontwikkelingen betalen ontwikkelaars een bijdrage voor infrastructuur (bovenwijkse maatregelen stationsomgeving - GVVP, reg.nr. GZDGCB 768396).
- Inkomsten uit vve bijdrage. Naast parkeergelegenheid zullen er in de hubs ook andere diensten worden aangeboden. Denk hierbij aan deelmobiliteit en andere shared services (bijv. afvalinzameling, energieopslag etc.). Voor deze services kan een maandelijkse bijdrage vanuit de vve gevraagd worden.
- Inkomsten van aanbieders services. Het is mogelijk om de hubs te combineren met services. Er kan hierbij gedacht worden aan laadinfra, een pakketkluis, een coffee-to-go punt etc. Van de aanbieders van deze services wordt een bijdrage verwacht van de ruimte die zij nodig hebben.

7. Bewoners

Bewoners in de Stationsomgeving mogen een auto bezitten, maar niet iedereen heeft recht op een parkeervergunning. Zo kunnen bepaalde doelgroepen worden uitgesloten waarvan het niet aannemelijk is dat zij een auto bezitten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan studenten of bewoners met een bijzondere zorgbehoefte (bijv. dementerenden). De voorwaarden wie er voor een parkeervergunning in aanmerking te komen in het Stationsgebied worden vastgelegd in beleidsregels en een aanwijsbesluit. De beleidsregels worden in 2025 opgesteld.

Voor sommige inwoners met een laag inkomen kan een parkeervergunning of deelname aan mobiliteitsconcepten een hoge kostenpost zijn. Tegelijkertijd zijn deze bewoners vaak afhankelijk van een auto, bijvoorbeeld om inkomen te generen. Het is juridisch niet zomaar mogelijk om bewoners met een laag inkomen een goedkopere parkeervergunning of deelauto abonnement te verstrekken.

Daarnaast vraagt het veel extra administratieve handelingen van parkeermedewerkers om uit te zoeken of iemand wel/niet in aanmerking komt. Om deze reden wordt onderzocht op welke wijze deze bewoners wel een tegemoetkoming kunnen krijgen in de kosten voor een parkeervergunning of gebruik van deelmobiliteit. Maar op een zo efficiënt mogelijke wijze voor de interne organisatie en vanzelfsprekend inachtneming van de privacywetgeving.

In de hubs worden deelmobiliteit en andere shared services (bijv. afvalinzameling, energieopslag etc.) aangeboden die alle bewoners van het stationsgebied mogen gebruiken. Voor deze services kan een maandelijkse bijdrage van een vve gevraagd worden. Daarbij moet voorkomen worden dat bewoners een 'betaalbare' woning hebben, maar daar bovenop geconfronteerd worden met hoge vve-kosten, zowel voor de woning als voor de parkeerhubs (incl. services). Om deze reden wordt ook onderzocht of de vve-bijdrage beperkt kan worden. Bijvoorbeeld door bewoners (via de vve) een vast bedrag te laten betalen voor de algemene services en daarnaast een aanvullend bedrag wanneer zij gebruik maken van bepaalde diensten.

De tarieven voor parkeervergunningen, betaald parkeren, deelmobiliteit en andere shared services worden nader uitgewerkt. Dit zal gebeuren in 2025.

8. Ondernemers Pavijen binnen plangebied

In het masterplan staat benoemd dat een aantal bedrijven binnen het plangebied van de stationsomgeving ingepast kan worden. Deze bedrijven hebben vaak in de huidige situatie parkeren op eigen terrein. In een groot deel van de gevallen behoren deze parkeerplaatsen kadastraal gezien tot het bedrijf, maar hebben zij een openbaar karakter.

Zij zijn immers vanaf de openbare weg direct te bereiken, zonder slagboom of hekwerk te passeren en een weggebruiker kan niet zien of het om een openbare parkeerplaats of privé parkeerplaats gaat. Een deel van deze parkeerplaatsen betreffen zogenaamde haaks parkeervakken die niet zomaar af te sluiten zijn met een hek of slagboom.

Zoals eerder genoemd wordt er in de nieuwe situatie binnen het plangebied geparkeerd in gebiedsgerichte parkeervoorzieningen. Daarnaast wordt parkeerregulering ingevoerd. Dit zal ertoe leiden dat bewoners die geen parkeervergunning krijgen of willen aanschaffen of bezoekers die niet wensen te betalen voor parkeren, op de parkeerplaatsen bij de bedrijven. Dit is niet gewenst.

Voorgesteld wordt om samen met de betreffende ondernemers het gesprek te voeren om tot een gedragen plan te komen voor het parkeren bij de bedrijven. Hierbij wordt bij voorkeur ingezet op dubbelgebruik van ruimte, middelen en services die een impuls kunnen geven aan innovatieve lokale ondernemers (en daarmee werkgelegenheid).

9. Samengevat

- Nu de eerste ontwikkelingen starten hebben ontwikkelaars behoefte aan een helder kader aan welke parkeernormen voor zowel gemotoriseerd als fietsverkeer moet voldoen. Met het vaststellen van de normen voor fietsparkeren is de Nota Parkeernormen Stationsomgeving compleet.
- Op basis hiervan berekenen ontwikkelaars hoeveel (fiets)parkeerplaatsen er benodigd zijn voor de betreffende ontwikkeling.
- Ontwikkelaars realiseren het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen in de woongebouwen.
- De gemeente draagt zorg voor de aanleg van de parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer
- Gelet op het feit dat er parkeerregulering wordt ingevoerd en ontwikkelaars deelnemen aan de gedeelde services in parkeerhubs, wordt een korting op de parkeernorm voor gemotoriseerd verkeer gegeven van 40% conform de vastgestelde Nota Parkeernormen Stationsomgeving.
- Er wordt een mobiliteitsfonds opgesteld dat het huidige parkeercompensatiefonds vervangt.
- Aankomende periode wordt berekend welke kosten er met de aanleg van de (tijdelijke en definitieve) parkeeroplossingen gemoeid zijn. Dit wordt vertaald naar een bedrag per parkeerplaats.
- Dit bedrag wordt gekoppeld aan het mobiliteitsfonds, wordt geïndexeerd met de CPI (CBS) en zo nodig periodiek herijkt o.b.v. kostenraming.
- Ontwikkelaars kopen de parkeereis af in het mobiliteitsfonds. Zij betalen hiervoor het vastgestelde bedrag per parkeerplaats.
- In de eindsituatie zijn er 7 parkeerhubs in het gebied voorzien. De parkeerhubs zullen gefaseerd gebouwd worden. Dit gebeurt echter pas als er in het mobiliteitsfonds voldoende middelen zijn om een hub te realiseren.
- Tot de bouw van de eerste parkeerhub wordt er geparkeerd op maaiveld. Dit is tijdelijk, omdat er voor het realiseren van de hub(s) eerst voldoende middelen beschikbaar moeten zijn uit de gebiedsontwikkeling. Zodra de eerste hubs zijn opgeleverd worden de maaiveldparkeerplaatsen weggehaald.
- Bewoners mogen een auto bezitten, maar hebben niet allemaal recht op een parkeervergunning. Hiervoor worden in 2025 beleidsregels opgesteld. Tevens kan een aanwijsbesluit worden genomen om bepaalde complexen uit te sluiten van een parkeervergunning (bijv. studentenflat).
- De tarieven voor parkeervergunningen, betaald parkeren, deelmobiliteit en andere shared services worden nader uitgewerkt. Dit zal gebeuren in 2025-2026.
- Er wordt onderzocht op welke wijze we inwoners met een laag inkomen tegemoet kunnen komen in de kosten voor deelmobiliteit of parkeervergunning, zonder hierbij te discrimineren. En op een zo'n efficiënt mogelijke wijze voor de interne organisatie en inachtneming van de privacywetgeving.
- Er wordt samen met de ondernemers binnen het plangebied gewerkt aan een gedragen plan om het oneigenlijk parkeren door bewoners en bezoekers op de parkeerplaatsen die behoren tot de bedrijven te voorkomen.