

Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024

Aanleiding

De *Nota Parkeernormen* van de gemeente Zuidplas dateert van 5 november 2019. Samen met die nota is middels een *Parapluherziening Parkeren* een dynamische koppeling gemaakt met het meest actuele parkeerbeleid en de meest actuele parkeernormennota in Zuidplas.

De concept *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024* is samen met het concept bestemmingsplan Middengebied van 7 september 2023 tot en met 18 oktober 2023 ter inzage gelegd door het college van B&W. Dit heeft geleid tot een zienswijze die invloed heeft gehad op de *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024*. Tevens heeft de gemeenteraad een aantal amendementen vastgesteld bij de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Middengebied (oktober 2023), ook deze amendementen zijn verwerkt in deze nota. De verwerkte zienswijze en amendementen hebben betrekking op het volgende:

- een amendement van de raad (amendement nummer 2023A013), waarin is besloten dat het gemiddeld aantal aan te leggen parkeerplaatsen in Fase 1A bij aanvang niet lager kan zijn dan 1,3 parkeerplaatsen per woning;
- een amendement van de raad (amendement nummer 2023A016), waarin is besloten dat in 80% van de gevallen de (parkeer)hub binnen een loopafstand van 200 meter ligt (werkelijke afstand, niet hemelsbreed);
- een amendement van de raad (amendement nummer 2023A017), waarin is besloten dat de ontwikkeling van een parkeerregime gericht op de ontmoediging van de tweede (en volgende) auto(s) uit de Nota van Uitgangspunten wordt geschrapt;
- een brief van de provincie Zuid-Holland waarin de gemeente wordt geattendeerd op het kaderstellend provinciaal beleid dat de parkeernorm voor sociale woningbouw niet hoger mag zijn dan 0,7 parkeerplaatsen per woning. De provincie hanteert deze norm om de woningbouw haalbaarder, betaalbaarder en optimaler te maken. De provincie merkt op dat hiervan kan worden afgeweken wanneer de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld. Dergelijk beleid dient gebaseerd te zijn op eigen data over de lokale situatie en eigen overwegingen.

Voor de *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024* betekenen de amendementen van de gemeenteraad dat het bezit en gebruik van alternatieven voor de auto (waardoor een parkeernorm kan worden toegepast lager dan op basis van de *Nota Parkeernormen 2019* voorgeschreven) vooral gestimuleerd moeten worden door het aanbieden van goede alternatieven, in plaats van de toepassing van ontmoedigende maatregelen op het bezit en gebruik van de auto. De gemeenteraad geeft aan dat het hebben van een auto voor (een deel van) de bewoners van het Middengebied noodzakelijk is en derhalve niet ontmoedigd moet worden. De zienswijze van de provincie en de amendementen van de gemeenteraad op de Nota van Uitgangspunten, hebben geleid tot voorliggende *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024*.

Voor het gebied "Middengebied Zuidplaspolder" staat in de *Nota Parkeernormen 2019* aangegeven dat "het dagelijks bestuur de mogelijkheid heeft om bijzondere beleidsregels in te zetten", waardoor afgeweken kan worden van de parkeernorm in de *Nota Parkeernormen 2019*. Dit vanwege het bijzondere karakter en de grootschaligheid van de ontwikkeling van het Middengebied. In deze *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024* worden deze bijzondere beleidsregels vastgelegd.

De regels in de *Nota Parkeernormen 2019* blijven van kracht, met enkele uitzonderingen en aanvullingen specifiek voor de bestemmingsplanfunctie 'woongebied' in het Middengebied Zuidplaspolder.

Daar waar er tegenstrijdigheden zitten tussen de *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024* en de *Nota Parkeernormen 2019* gelden de regels zoals vastgelegd in *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024*.

Doel van deze nota

Deze nota geeft aan welke parkeernormen gelden voor het Middengebied van de Zuidplaspolder en geeft richtlijnen om onderbouwd af te kunnen wijken van de geldende parkeernorm in Zuidplas voor de ontwikkeling van het Middengebied¹. Hierbij rekening houdend met het Amendement waarin gesteld wordt dat het gemiddeld aantal aan te leggen parkeerplaatsen niet lager kan zijn dan 1,3 per woning in fase 1A.

1) Voor het exacte gebied, zie de kaart van het bestemmingsplan (CHW bestemmingsplan Middengebied Zuidplaspolder 1).

Deze nota is van toepassing op het deelgebied dat bekend staat als het Middengebied van de Zuidplaspolder². Voor elke (vervolg)fase binnen deze ontwikkeling wordt deze nota geëvalueerd en herijkt. Dit wordt gedaan om de ervaringen met de toegepaste parkeernormen in de eerste fase(n) (waaronder fase 1A) mee te nemen in de verdere ontwikkelingen in het Middengebied. De werkelijke parkeervraag wordt gemonitord en het mobiliteitsconcept van het Middengebied kan getoetst worden aan de praktijk, zodat er nog bijstellingen mogelijk zijn. Zowel in aanscherping van de huidige parkeernorm als in een mogelijke verruiming.

De parkeernorm is vastgelegd in de door de gemeenteraad vastgestelde *Nota Parkeernormen 2019*. Voor elke afwijking van de geldende parkeernorm moet toestemming aan het college van B&W worden gevraagd. Het Middengebied is in de *Nota Parkeernormen 2019* bestempeld als buitengebied, aangezien er bij de opstelling nog geen plannen voor bebouwing waren in het Middengebied. Dat zou betekenen dat voor iedere aanvraag van een omgevingsvergunning voor ieder initiatief het college een afwijking moet accorderen. Door de regels in deze *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024* hoeft deze afwijking niet per initiatief aangevraagd te worden.

Naast het doel om voldoende parkeerplaatsen te realiseren voor de nieuwe functies is er ook een uitdaging betaalbare woningen te realiseren, in een dorp waar hoge ambities zijn ten aanzien van duurzaamheid, circulariteit en klimaatadaptatie. In een dorp waar mensen gestimuleerd worden om minder eigen auto's te bezitten en te gebruiken en waarin de ambitie is om een modal shift met minimaal 5% reductie - ten opzichte van een conventioneel ontwikkeld Middengebied - te realiseren. Om deze reductie te realiseren moeten dan wel alternatieven voor de auto voorhanden zijn, zoals goed openbaar vervoer, goede fietsvoorzieningen en fietsverbindingen en deelmobiliteit. Dit is uitgewerkt in het mobiliteitsconcept Middengebied dat een gedeeltelijke vertaling heeft gekregen in de Nota van Uitgangspunten Middengebied. Als aan de voorwaarden wordt voldaan, zijn bij de te realiseren woningen minder parkeerplaatsen nodig, omdat er dan sprake is van minder autobezit en minder autogebruik in het dorp. De mogelijkheid om af te wijken van de parkeernorm wordt door de kaders in deze nota geboden.

Procesmatige aanpak

Het college van B&W heeft op basis van de *Nota Parkeernormen 2019* de bevoegdheid om in specifieke gevallen zoals grootschalige projecten af te wijken van de parkeernorm, op basis van paragraaf 2.3 van 'beleidsregels algemeen'. De *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024* past binnen de kaders en amendementen die de gemeenteraad ten aanzien van de ontwikkeling van het Middengebied heeft meegegeven.

Beleidsregels voor parkeernorm in het Middengebied

Functie van de parkeernorm

Om uitspraken te kunnen doen over de te hanteren parkeernorm is het van belang om de werking van de parkeernorm toe te lichten. De parkeernorm heeft namelijk een belangrijke functie: zorgen dat de parkeerbalans in de gemeente op orde blijft en zorgen dat er bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit om te borgen dat de leefbaarheid in een gebied gegarandeerd blijft en parkeeroverlast in de omgeving wordt voorkomen.

De berekening van de parkeernorm voor woningen in deze nota gaat uit van verschillende woningtypes zoals beschreven in de *Nota Parkeernormen 2019*. Voor overige functies binnen de bestemming woongebied wordt aangesloten bij de parkeernormen in de *Nota Parkeernormen 2019* voor deze functies.

In principe moet iedere functie zijn eigen parkeercapaciteit organiseren, waarbij rekening wordt gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hoe meer functies in het gebied, hoe meer druk er op de openbare (parkeer)ruimte ligt en hoe belangrijker het is dat de gemeente de controle houdt over de parkeerbalans (de balans tussen het beschikbaar aantal plaatsen en het benodigd aantal plaatsen).

Parkeernorm voor Middengebied

Voor de parkeernorm voor het Middengebied geldt in de basis de parkeernorm zoals in de *Nota Parkeernormen 2019* is vastgelegd. In de *Nota Parkeernormen 2019* wordt voor de parkeernorm onderscheid gemaakt in zone A, B en C. Deze zones zijn vooral geografisch bepaald, waarbij zone A de centrumgebieden zijn, zone B de schil om het centrum heen (rest bebouwde kom) en zone C het buitengebied (dat verder van voorzieningen afligt). In de eindsituatie wordt er een nieuw dorp gebouwd, met voorzieningen, winkels, openbaar vervoerdiensten en goede fietsvoorzieningen.

2) Voor het exacte gebied, zie de kaart van het bestemmingsplan (CHW bestemmingsplan Middengebied Zuidplaspolder 1).

Voor het Middengebied stellen we in deze *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024* dat de normen van zone A gaan gelden. Het Middengebied (Fase 1A) wordt namelijk ontwikkeld als een nieuw gebied, waar het Thames principe (*Thuis werken en voorzieningen nabij (sturing door ruimtelijke ordening, nabijheid voorzieningen)*), Actieve Mobiliteit (stappen en trappen), Mobility as a Service, Elektrificatie en Stadslogistiek) geldt als aanvulling op het STOMP³ principe. Dit houdt in dat het gebied in de basis al ontworpen wordt om andere vormen van mobiliteit meer prioriteit te geven dan het gebruik van de auto. In het gebied krijgt de voetganger, de fietser en het OV prioriteit in het ontwerp – bijvoorbeeld door autovrije of autoluwe leefstraten met directe verbindingen naar het centrum en een vrij liggende busbaan. Het gebruik van de auto wordt minder aantrekkelijk gemaakt doordat er geen doorgaande routes voor autoverkeer zijn en er een snelheidsregime van 30 km/uur geldt en in de woonbuurten van 15 km/uur. In de ontwerpen van de woningen en de voorzieningen erom heen wordt gefaciliteerd dat er mogelijkheden zijn om meer thuis te werken, waardoor er sowieso minder verplaatsingen noodzakelijk zijn. Door dit in de ontwikkeling van het gebied al mee te nemen kan het gebied gezien worden als zone A, met een parkeernorm voor centrumgebied.

In de berekening van de parkeeropgave geldt als uitgangspunt, conform een amendement van de raad, dat in 80% van de gevallen de (parkeer)hub ligt binnen een loopafstand van 200 meter van de woning. Dit is een acceptabele loopafstand passend bij de inrichting van het Middengebied.

Voor het hele Middengebied geldt de parkeernorm zone A.

Afwijking voor sociale huurwoningen

Ten opzichte van de parkeernorm van zone A, zoals opgenomen in de *Nota Parkeernormen 2019*, wordt voor het Middengebied één afwijking vastgesteld. Dat is de norm voor de sociale huurwoningen. Dit naar aanleiding van het beleid van provincie Zuid-Holland, waarin wordt gesteld dat de norm voor sociale woningbouw maximaal 0,7 parkeerplaats (inclusief bezoekersparkeren) per woning moet zijn.

					AUTO						Parkeernormen Zuidplas 2013		FIETS	
					Zone A		Zone B		Zone C				Zone A/B/C	
					Parkeernorm		Parkeernorm		Parkeernorm		totaal		aandeel bezoek	
Wonen	Type woning	van	tot	Eenheid	totaal	aandeel bezoek	totaal	aandeel bezoek	totaal	aandeel bezoek	totaal	aandeel bezoek	totaal	aandeel bezoek
gestapeld	zeer groot	> 120 m ²		per woning	1,6	0,2	2,0	0,3	2,5	0,3	2,4	0,3	5,0	1,0
gestapeld	groot	90 m ²	120 m ²	per woning	1,5	0,2	1,9	0,3	2,3	0,3	2,2	0,3	4,0	1,0
gestapeld	gemiddeld	70 m ²	90 m ²	per woning	1,4	0,2	1,8	0,3	2,3	0,3	2,0	0,3	4,0	1,0
gestapeld	klein	40 m ²	70 m ²	per woning	1,3	0,2	1,6	0,3	2,0	0,3	1,8	0,3	3,0	1,0
gestapeld	zeer klein	< 40 m ²		per woning	1,0	0,2	1,3	0,3	1,6	0,3	1,3	0,3	2,0	1,0
niet-gestapeld	zeer groot	> 150 m ²		per woning	1,8	0,2	2,2	0,3	2,8	0,3	2,6	0,3	5,0	1,0
niet-gestapeld	groot	110 m ²	150 m ²	per woning	1,7	0,2	2,1	0,3	2,6	0,3	2,5	0,3	4,0	1,0
niet-gestapeld	gemiddeld	80 m ²	110 m ²	per woning	1,5	0,2	1,9	0,3	2,4	0,3	2,3	0,3	4,0	1,0
niet-gestapeld	klein	50 m ²	80m ²	per woning	1,3	0,2	1,6	0,3	2,0	0,3	2,0	0,3	3,0	1,0
niet-gestapeld	zeer klein	< 50 m ²		per woning	1,0	0,2	1,3	0,3	1,6	0,3	1,8	0,3	2,0	1,0
overig	sociale huur/goedkope huur	< liberaal grens		per woning	0,7	0,2	1,6	0,3	2,0	0,3	2,0	0,3	3,0	1,0
overig	1-kamer appartement (zelfstandig)	< 40 m ²		per woning	0,55	0,2	0,7	0,2	0,8	0,2	0,8	0,2	2,0	1,0
overig	Kamerverhuur	< 40 m ²		per kamer	0,25	0,2	0,25	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	2,0	1,0
grondgebonden	Tiny houses	< 50 m ²		per woning	0,55	0,3	0,7	0,3	0,8	0,3			2,0	1,0
overig	Aanleunwoning, serviceflat			per woning	1,0	0,2	1,1	0,3	1,4	0,3	1,3	0,3	1,0	0,5

Parkeereis minimaal 1,3 per woning

Voor het Middengebied Fase 1A is in een amendement van de gemeenteraad vastgesteld dat het gemiddeld aantal aan te leggen parkeerplekken in fase 1A niet lager mag zijn dan 1,3 parkeerplaatsen per woning. Met het geplande ontwikkelprogramma voor fase 1A en conform de inhoud van deze *Nota Maatwerk Parkeren Middengebied 2024* wordt hieraan voldaan. In de uitvoering van de ontwikkeling van alle kleine deelontwikkelingen zal het gemiddeld aantal aan te leggen parkeerplaatsen niet altijd op minimaal 1,3 parkeerplaats per woning uitkomen. Soms zal deze hoger zijn en soms lager; dit is afhankelijk van het type woningen dat gerealiseerd wordt (meer sociale huurwoningen in een deelontwikkeling betekent dat het gemiddeld aantal parkeerplaatsen per woning lager uitkomt, meer eengezinswoningen in een deelontwikkeling betekent dat het gemiddeld aantal parkeerplaatsen hoger uitkomt). Dat betekent dus dat er deelontwikkelingen zullen zijn die op een lager aantal aangelegde parkeerplaatsen uitkomen dan gemiddeld 1,3 per woning. Daarvoor zal het college goedkeuring moeten geven. Dit om

3) Het STOMP-principe is een verkeerskundig ontwerp-principe. Hierbij staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar wordt er in volgorde uitgegaan van eerst de voetganger (Stappen), vervolgens de fietser (Trappen), openbaar vervoer (OV) en mobility as a service (MaaS). Als laatste wordt de privé-auto meegenomen in de inrichting.

te borgen dat de gehele ontwikkeling van het Middengebied Fase 1A blijft voldoen aan het vastgestelde kader van niet minder dan gemiddeld 1,3 parkeerplaatsen per woning.

Voor afwijkingen ten opzichte van de parkeernorm zone A geldt de hardheidsclausule uit de Nota Parkeernormen 2019.

Afwijkmogelijkheid op de parkeernorm

Indien er door wijzigingen van het bouwprogramma (bijvoorbeeld door een groter aandeel grotere woningen) het gemiddeld aantal aan te leggen parkeerplaatsen hoger uitkomt dan 1,3 parkeerplaatsen per woning, kan een reductie op het aantal te realiseren parkeerplaatsen verdiend worden, door als aanvrager van de omgevingsvergunning een mobiliteitsplan in te dienen waarin aangetoond wordt dat het toepassen van een reductie aannemelijk, realistisch en verantwoord is. Het college kan besluiten om deze reductie toe te kennen, mits onderbouwd wordt dat het gemiddeld aantal aan te leggen parkeerplaatsen voor fase 1A van het Middengebied niet lager uitkomt dan 1,3 parkeerplaatsen per woning. Er kan tot maximaal 30% reductie toegekend worden door het college. Het college is niet verplicht om de reductie toe te kennen en kan zonder opgave van redenen de aanvraag voor de reductie afwijzen.

Het mobiliteitsplan dat ter onderbouwing van de reductie-aanvraag aangeleverd dient te worden heeft geen vast format of uitgangspunten. De aanvrager heeft de vrijheid om aan te tonen waarom de reductie realistisch is en geen parkeeroverlast in de omgeving zal opleveren. Onderstaand overzicht geeft een (niet limitatieve) richting van elementen die toegepast zouden kunnen worden ter onderbouwing:

- inzet van deelauto's of ander deelvervoer;
- inzet van MaaS (Mobility as a Service oplossingen);
- additionele fietsvoorzieningen;
- aantoonbaarheid van minder autobezit voor de toekomstige bewoners;
- aanwezigheid van restcapaciteit die met zekerheid beschikbaar is voor de nieuwe ontwikkeling;
- effecten van eventueel parkeerregime;
- etc.

Monitoren en evalueren

Gedurende de ontwikkeling van het Middengebied zal het fietsroutenetwerk zich steeds verder uitbreiden en ontstaat er steeds meer volume om deelmobiliteit voor de markt steeds interessanter te laten zijn. Ook wordt met andere overheden verkend op welke wijze door middel van prioritering en/of specifieke maatregelen de goede doorstroming voor de bus buiten het Middengebied voortgezet kan worden. Samen met de gemeente Gouda wordt de haalbaarheid van een nieuw treinstation/OV-hub aan het spoor Gouda - Rotterdam, nabij het Middengebied verkend.

Ook worden in de loop van de tijd steeds meer woningen opgeleverd, waardoor steeds duidelijker wordt hoeveel auto's de toekomstige bewoners hebben. Door periodiek te monitoren hoeveel auto's per huishouden in bezit zijn en hoe de parkeerdruk zich ontwikkelt, kan bewaakt worden of de parkeernorm voor de nieuwe ontwikkelingen nog steeds in lijn ligt met de werkelijke parkeerbehoefte. Dit kan aanleiding zijn om in de toekomst de parkeernorm (naar beneden of naar boven) bij te stellen. Daarvoor zal dan een nieuw collegebesluit genomen dienen te worden.