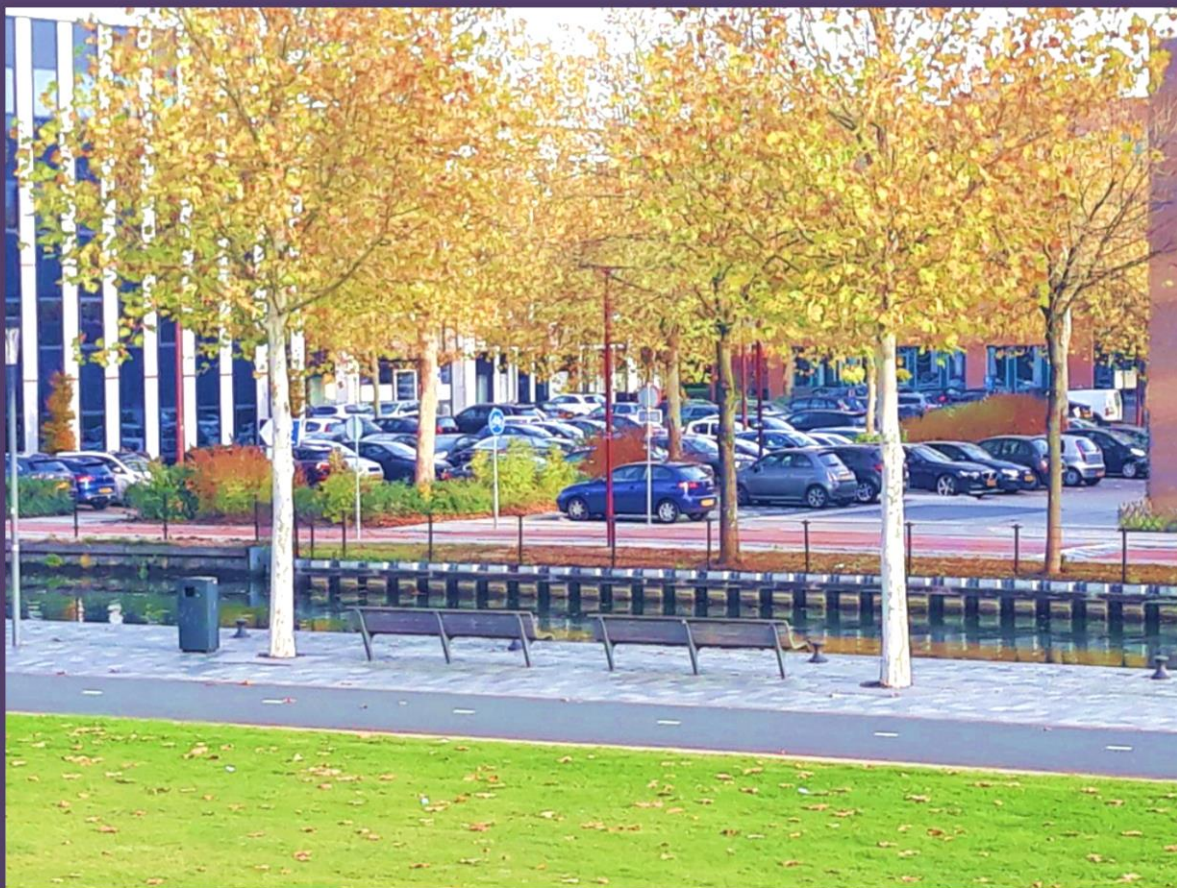


Nieuwegein



KOERSDOCUMENT PARKEREN 2020 – 2025



Parkeerbeleid bij een verandering van tijdperk
Van parkeernorm naar leidende principes

INHOUDSOPGAVE	Pagina
1. Inleiding: een andere koers met parkeerbeleid	3
2. Parkeerbeleid zo dicht mogelijk bij mensen	4
3. Parkeerbeleid: vier leidende principes	4
3.1 Toetsingscriteria onderbouwing van de parkeerbehoefte	5
3.2 Terugvaloptie om juridische rechtszekerheid en goede ruimtelijke ordening te Waarborgen	7
3.3 Meten is weten: monitoring essentieel	8
4. Parkeernormen als terugvaloptie	9
5. Processchema initiatief ruimtelijke ontwikkeling (m.u.v. splitsing woning) en toetsing	11
6. Processchema splitsing woning en toetsing	12
7. Uitgangspunten toepassen deelauto's bij ruimtelijk stedelijke ontwikkelingen in Nieuwegein	13
8. Uitvoering en inwerkingtreding	14
Bijlage 1: parkeernormentabellen	15
Bijlage 2: checklist criteria bij onderbouwing ruimtelijke ontwikkeling	20

Koersdocument Parkeren 2020 - 2025

Van parkeernormen naar leidende principes in parkeerbeleid

1. Inleiding: een andere koers met parkeerbeleid

Parkeerbeleid is in Nieuwegein vastgelegd in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ en in de Nota Parkeernormen 2011 – 2015. De wereld om ons heen verandert en vraagt om een andere beleidskoers, een andere benadering. Het toepassen van parkeernormen is in steeds meer situaties niet meer uit te leggen. De uitdagingen van de hedendaagse samenleving vragen steeds vaker om anders om te gaan met parkeren. In het Koersdocument Parkeren staat hoe we dit voor de komende vijf jaar willen gaan doen. Dit beoogde parkeerbeleid past deels bij de hoofddoelen van het GMP+: 1) het formuleren van verkeer- en vervoerbeleid vanuit een integrale visie die zoveel mogelijk rekening houdt met andere beleidsvelden; en 2) het voorstellen van maatregelen bij knelpunten in de afweging tussen verkeer, vervoer en milieu. Hoofddoelen waarvan met enige zekerheid kan worden aangenomen dat die de komende jaren overeind blijven. Sterker, wat betreft het tweede hoofddoel beoogt het voorgestelde parkeerbeleid een nog veel bredere afweging die past binnen de context van de Omgevingswet.

De Omgevingswet bundelt de wetgeving en de regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Daarmee vormt de wet de basis voor de samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving. Het gaat om de balans tussen beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving met het oog op een duurzame ontwikkeling. De Omgevingswet wil nieuwe, duurzame ontwikkelingen in de samenleving mogelijk maken en wettelijk ondersteunen. Daartoe is een integrale benadering, waarin de diverse belangen in onderlinge samenhang worden beschouwd, essentieel. Dit is het belangrijkste uitgangspunt voor het voorgestelde parkeerbeleid en beïnvloedt de methode van bepalen van parkeerbehoefte. In het GMP+ wordt qua methode gerefereerd aan het toepassen van parkeernormen. Het toepassen van parkeernormen staat als methode haaks op het uitgangspunt van een integrale benadering. Het toepassen van parkeernormen als methode is sterk sectoraal van aard, houdt geen rekening met andere belangen waaronder het versterken van ruimtelijke kwaliteit en draagt niet bij aan een robuuste parkeersituatie voor de langere termijn. Dit is onder meer terug te zien bij Betere Buurten projecten waar in veel gevallen vraag is naar extra parkeerplaatsen en in sommige gevallen vraag is naar minder parkeerplaatsen. Steeds vaker komt de parkeerbehoefte in de praktijk niet (meer) overeen met het aantal benodigde parkeerplaatsen dat volgens de theorie nodig zou zijn. Het blijven gebruiken van parkeernormen blijkt steeds meer een instrument dat aan geloofwaardigheid inboet. Steeds vaker moeten voorzieningen multifunctioneel en flexibel zijn, zodat deze snel kunnen worden aangepast aan veranderende behoeften. Dit vraagt ook om instrumenten die dit mogelijk maken. Parkeernormen zijn eigenlijk het tegenovergestelde van flexibiliteit. Na bestuurlijke vaststelling hiervan kunnen ze nauwelijks snel worden aangepast als een specifieke situatie hier om vraagt. Maatwerk blijkt daarnaast toch vaak heel lastig doordat parkeernormen - ook als er meer mate van differentiatie hierin is - tamelijk generiek van aard zijn. Met nieuw parkeerbeleid willen we hier verandering in brengen. In dit stuk staat parkeerbeleid dat snel en flexibel kan inspelen op de eisen van de hedendaagse veranderende samenleving en zorgt voor voldoende parkeerplaatsen bij ontwikkellocaties. Parkeerbeleid dat een sterkere bijdrage kan leveren aan behoud of versterken van de integrale ruimtelijke kwaliteit van een gebied, met oog voor de belangen van inwoners om voldoende parkeervoorzieningen te hebben in de directe omgeving.

2. Parkeerbeleid zo dicht mogelijk bij mensen

Het primaire uitgangspunt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is dat er sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening. Ten aanzien van parkeren houdt dit in dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, in principe op eigen terrein.

Een hierbij aansluitend uitgangspunt is parkeerbeleid waarbij bij ieder initiatief, wat betreft parkeer- en mobiliteitsoplossing, maatwerkmogelijkheden beschikbaar zijn. Dit past goed in het toekomstbeeld van de Omgevingswet. Vanuit het doel om te voorzien in een goede fysieke leefomgeving zullen ontwikkelingen vanuit een integraal beleidskader moeten worden ingestoken.

Parkeernormen passen niet in hedendaagse dynamische omgevingen waar veel belangen gelijktijdig door elkaar spelen, waar relatief snel aangepast moet kunnen worden aan elkaar snel opvolgende nieuwe ontwikkelingen en waar een heel andere benadering voor is vereist. Transitie, de Omgevingswet, de Omgevingsvisie dagen uit om op een andere manier naar parkeren te kijken. Parkeerbeleid moet zo dicht mogelijk bij mensen staan, met vertrouwen in inwoners en ondernemers. Het moet ruimte geven voor creativiteit, voor kansen, maar ook beschermen. Parkeerbeleid, maar ook mobiliteitsbeleid in zijn geheel, moet wendbaar en adaptief zijn om voortdurend op initiatieven en veranderingen in te kunnen spelen. Dit vereist dat belangen zo breed mogelijk in samenhang met elkaar worden gedeeld en op waarde worden gewogen. Parkeerbeleid wordt een onderdeel in een integrale benadering waarin de diverse belangen in onderling samenhang worden beschouwd en houdt rekening met de balans tussen beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving met het oog op een duurzame ontwikkeling. Juist dit Koersdocument Parkeren beoogt met zijn vier leidende principes pro-actief en stimulerend te zijn en flexibel te kunnen meebewegen met lokale ontwikkelingen en landelijke trends.

3. Parkeerbeleid: vier leidende principes

Bij een beoogde ontwikkeling is het vertrekpunt in eerste instantie dat een ontwikkelaar of initiatiefnemer een betrouwbare en valide onderbouwing aanlevert die op draagvlak van belanghebbenden kan rekenen. Pas wanneer dit draagvlak, na aanhoudende proberen, niet wordt bereikt en er een patstelling tussen ontwikkelende partijen en belanghebbenden is wordt teruggevallen op parkeernormen om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen.

Vier leidende principes staan in het teken van deze afweging: (1) beschermen (van bewoners); (2) benutten (van de beschikbare ruimte); (3) beprijzen; (4) bouwen. Het leidende principe van beschermen vormt de hoogste waarde. Ieder ander leidende principe is verder van gelijke waarde. Er is daarin geen rangordelijke volgorde. De principes zijn ook niet wederzijds uitsluitend. Het is heel goed denkbaar dat juist een combinatie van deze principes de sleutel tot een oplossing zou kunnen zijn.

Bij de bepaling wat de meest passende oplossing is cq of iets wenselijk is wordt een integrale afweging gemaakt: wat is voor de beoogde ontwikkeling de beste mix? Daarbij wordt naast parkeren beoordeeld wat voor de ruimtelijke kwaliteit in brede zin het meest passend is. Voor deze beoordeling wordt gebruik gemaakt van vastgestelde beleidskaders op het gebied van ruimtelijke kwaliteit.

Beschermen (van bewoners) als leidende principe

Beschermen (van bewoners): uit een betrouwbare en valide onderbouwing uitgevoerd door of in opdracht van een initiatiefnemer van een (ruimtelijke) ontwikkeling moet blijken dat een

ontwikkeling de parkeeroverlast voor bewoners niet vergroot. Er is sprake van parkeeroverlast wanneer de parkeerdruk binnen een loopafstand van 100 meter van een woning hoger is dan 85% in de maatgevende periode. De maatgevende periode is de periode met de hoogste parkeerdruk. Bij woningen in woonwijken is dit meestal de dinsdag- en donderdagnacht gedurende een werkweek, dus geen vakantieperiode. Er zijn situaties denkbaar waar de maatgevende periode anders is, bijvoorbeeld in de omgeving van een winkelcentrum. Bij een winkelcentrum is meestal de zaterdagmiddag maatgevend. De maatgevende periode zal dan ook altijd per situatie nader moeten worden bepaald. Een belangrijk middel om de parkeerdruk te meten is een parkeerdrukmeting.

Benutten als leidende principe

Benutten (van de beschikbare ruimte): in opdracht van of door een initiatiefnemer van een (ruimtelijke) ontwikkeling moet op een betrouwbare en valide manier onderzocht zijn of een beoogde ontwikkeling al dan niet binnen bestaande parkeercapaciteit kan worden gerealiseerd. De gebiedsgrenzen hiervan dienen vooraf met stakeholders te zijn afgestemd. Over het benutten van beschikbare openbare parkeercapaciteit moet goede afstemming met de gemeente zijn en moeten goede afspraken (o.a. financiële) worden gemaakt. Het gaat bij benutten ook om zoveel mogelijk groen in de wijk te behouden of soms toe te voegen als blijkt dat dit mogelijk is vanuit parkeerdruk. Ook voor beoordelen van het al dan niet kunnen benutten van bestaande parkeerruimte is een parkeerdrukmeting een belangrijk middel.

Beprijzen als leidende principe

Beprijzen (tarieven als sturingsmiddel): bij een beoogde ontwikkeling dient in opdracht van of door een initiatiefnemer van een (ruimtelijke) ontwikkeling de (on)mogelijkheid om parkeerregulering toe te passen en het effect hiervan op de parkeervraag te worden meegewogen. Over beprijzen moet goede afstemming met de gemeente zijn en moeten goede afspraken worden gemaakt. Belangrijk is dat het al dan niet kunnen toepassen altijd eerst getoetst wordt aan parkeerreguleringsbeleid van gemeente Nieuwegein. Hierin is onder meer vastgelegd dat parkeerregulering alleen toegepast wordt in gebieden die aan bestaande parkeerreguleringsgebieden grenzen en pas wordt ingevoerd als er voldoende draagvlak onder bewoners voor is. Het bepalen van dit draagvlak gebeurt middels een enquête die door gemeente Nieuwegein wordt georganiseerd wanneer het een serieus te overwegen optie is.

Bouwen als leidende principe

Bouwen komt in beeld als uit een betrouwbare en valide onderbouwing uitgevoerd door of in opdracht van een initiatiefnemer van een (ruimtelijke) ontwikkeling blijkt dat benutten en beprijzen niet mogelijk of wenselijk zijn. Ook bebouwen gaat niet zonder goede afstemming met de gemeente en het maken van afspraken. Eventueel kan bouwen ook samen gaan met beprijzen, benutten en beschermen. Deze combinatie kan bijvoorbeeld tegengaan dat de parkeerdruk hoger wordt dan 85%. Wanneer een gebouwde parkeervoorziening door meerdere doelgroepen kan worden benut in verschillende perioden leidt dit tot efficiënter ruimtegebruik. Wanneer bouwen als optie wordt overwogen, geldt ook hier dat dit in goede afstemming met de gemeente nader moet worden onderzocht.

3.1 Toetsingscriteria onderbouwing van de parkeerbehoefte

De door de ontwikkelaar/initiatiefnemer aan te leveren onderbouwing van de parkeerbehoefte wordt door de gemeente getoetst aan de criteria in uit de onderstaande checklist (eveneens in bijlage 2 opgenomen).

CHECKLIST CRITERIA ONDERBOUWING BIJ RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

- 1) afbakening plangebied;
- 2) de huidige demografische samenstelling binnen het plangebied
- 3) de mate van autogebruik en parkeerbehoefte van de demografische groep(en) in die demografische samenstelling binnen het plangebied;
- 4) de demografische ontwikkelingen en cycli binnen het plangebied, en de mate van autogebruik en parkeerbehoefte gedurende de cycli van de demografische groep(en).
- 5) mobiliteitskenmerken behorende bij de doelgroep van de beoogde ontwikkeling (fietsgebruik, OV-gebruik, autogebruik, deelauto-gebruik, anders)
- 6) de mate van autogebruik/-bezit van de beoogde doelgroep bij de beoogde ontwikkeling en hoe die zich verhoudt tot de beschikbare parkeercapaciteit binnen het plangebied.
- 7) de mate waarin de toepassing van technologische innovaties op mobiliteitsterrein structureel de mate van de parkeerbehoefte van de beoogde doelgroep beïnvloedt en hoe dit zich verhoudt tot de voor de ontwikkeling benodigde parkeercapaciteit en de beschikbare parkeercapaciteit;
- 8) de huidige parkeerdruk op basis van een representatieve parkeerdrukmeting binnen het plangebied waarbij de representativiteit samen met belanghebbenden (waaronder de gemeente) wordt bepaald (denk hierbij aan periode van de metingen, tijdstip van metingen, factoren die de metingen kunnen beïnvloeden als een tijdelijke wegafsluiting, de duur van de metingen en het gebied waarin wordt gemeten);
- 9) de huidige parkeerdruk op basis van de representatieve parkeerdrukmeting in verhouding tot de ingeschatte parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling en de mate waarin er voldoende parkeerplaatsen hiervoor zijn;
- 10) te verwachten parkeerdruk in de maatgevende periode(n) en de locatie van die parkeerdruk na in gebruik nemen van de beoogde ontwikkeling;
- 11) de mate waarin het benutten van bestaande parkeercapaciteit bij de beoogde ruimtelijke ontwikkeling al dan niet mogelijk is op basis van een representatieve parkeerdrukmeting en eventueel andere gelijktijdige in ontwikkeling zijnde ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied en de hierbij behorende parkeerbehoefte;
- 12) in geval van benutten het inzichtelijk maken van de mate waarin over het benutten van bestaande parkeercapaciteit bij de beoogde ruimtelijke ontwikkeling (financiële) afspraken zijn gemaakt met de gemeente;
- 13) in geval van beprijzen het inzichtelijk maken van de mate waarin het beprijzen van parkeercapaciteit al dan niet te realiseren en in overeenstemming is met de beleidsuitgangspunten op het gebied van parkeerregulering van gemeente Nieuwegein;
- 14) in geval van bouwen het inzichtelijk maken van de mate waarin het bouwen van parkeervoorzieningen noodzakelijk is om in de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling te kunnen voorzien.

Een representatieve parkeerdrukmeting is altijd, en in de hierboven geschetste situatie nog meer, een essentieel onderdeel in de onderbouwing. De gebiedsgrenzen en de perioden van meten dienen voor aanvang van deze parkeerdrukmeting met belanghebbenden (waaronder de gemeente) te zijn afgestemd. Om bewoners te beschermen tegen te hoge parkeerdruk en onnodig zoekverkeer naar een parkeerplaats te voorkomen is de grens bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op maximaal 85% parkeerdruk gesteld.

Bij een beoogde ontwikkeling vormen deze criteria de bouwstenen van een betrouwbare en valide onderbouwing. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij een ontwikkelaar of initiatiefnemer van een beoogde ontwikkeling. De criteria zijn kwantitatief en kwalitatief te onderbouwen. De

verwachting is dat die onderbouwing doorgaans op draagvlak kan rekenen. De ontwikkelaar of initiatiefnemer is vrij om zelf te bepalen in welke vorm het draagvlak wordt vastgelegd. Belangrijk is dat de vastgestelde mate van draagvlak controleerbaar is.

Het kan desondanks voorkomen dat er onder belanghebbenden geen draagvlak wordt bereikt. Pas wanneer dit draagvlak, na aanhoudend proberen, niet wordt bereikt en er een patstelling is tussen ontwikkelende partijen en belanghebbenden wordt teruggevallen op de systematiek van parkeernormen.

Betrouwbaarheid en validiteit zijn middelen om te komen tot het primaire doel: een goede ruimtelijke ordening.

Betrouwbaarheid

Onder betrouwbaarheid wordt verstaan dat (1) er in de onderbouwing geen zaken staan die niet controleerbaar zijn; (2) dat eventueel hiervoor benodigd onderzoek opnieuw uit te voeren is en (3) opnieuw uitgevoerd onderzoek tot vergelijkbare resultaten leidt.

Validiteit

Onder validiteit wordt verstaan de mate waarin de onderbouwing geloofwaardig overkomt. Dit betekent dat de onderbouwing eenduidig is en niet voor meerdere uitleg vatbaar mag zijn.

Doelen van betrouwbare en valide onderbouwing

Een betrouwbare en valide onderbouwing van een beoogde ontwikkeling beoogt verschillende doelen. Zo sluit deze benadering aan bij het *zorgvuldigheidsbeginsel*. De gemeente moet een besluit zorgvuldig kunnen nemen. Dit gebeurt onder meer door feiten goed te onderzoeken middels een betrouwbare en valide onderbouwing. Ook houdt ze rekening met het *motiveringsbeginsel*. Ieder besluit kan door de gemeente worden uitgelegd op basis van juiste feiten en logische, begrijpelijke motivering. Relevant is hier ook het *rechtszekerheidsbeginsel*. Een besluit moet zo duidelijk zijn dat een burger weet waar hij of zij aan toe is en wat van hem of haar wordt verwacht. Ook heeft het een relatie met het *vertrouwensbeginsel* doordat dit de burger het recht geeft erop te kunnen vertrouwen dat de gemeente op de juiste gronden heeft besloten.

3.2 Terugvaloptie om juridische rechtszekerheid en goede ruimtelijke ordening te waarborgen

Wanneer bij een beoogde ontwikkeling er tussen belanghebbenden op het gebied van het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen, ondanks onderlinge afstemming en overleg, onenigheid bestaat en er tussen hen een patstelling is, wordt teruggevallen op parkeernormen. Hoofdstuk 4 gaat in op deze parkeernormen en de toepassing hiervan.

De terugvaloptie is bedoeld om bewoners te kunnen beschermen en om – als de maatwerkbenadering niet tot resultaat leidt – toch te kunnen waarborgen dat er voldoende parkeercapaciteit wordt gerealiseerd.

Dit Koersdocument Parkeren biedt de raad instrumenten om dit maatwerk mogelijk te maken en tegelijkertijd voldoende instrumenten om de Afdeling Bestuursrechtspraak adequate onderbouwingen te bieden voor het realiseren van voldoende parkeercapaciteit bij ruimtelijke ontwikkelingen. Door breder in te zetten dan traditionele toetsing van plannen aan parkeernormen wordt rekening gehouden met ontwikkelingen die op ons afkomen en wordt gezocht naar mobiliteitsoplossingen in brede zin. Nieuwegein heeft steeds meer vooral te maken

met binnenstedelijke verdichting. Het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein of in de directe nabijheid is dan niet altijd mogelijk of wenselijk. Ook in andere steden doet deze situatie zich voor. Zo worden er in Den Haag, Utrecht en Amsterdam bouwplannen ontwikkeld zonder te voorzien in parkeerplaatsen, omdat de doelgroep die er komt wonen die niet nodig heeft en niet gebruikt. De verwachting is dat dit soort initiatieven onder de Omgevingswet een vlucht gaan nemen. Vanuit het doel om te voorzien in een goede fysieke omgeving zullen ontwikkelingen vanuit een integraal beleidskader worden ingestoken. Juist in die gebieden die overbelast zijn, bijvoorbeeld op het gebied van luchtkwaliteit, stikstof of geluid, zullen mobiliteitsoplossingen een bijdrage kunnen leveren aan de manier waarop plannen wel van de grond kunnen komen zonder de fysieke leefomgeving zwaar te belasten. In die situatie zullen parkeernormen niet langer op de traditionele manier kunnen worden toegepast, maar zal gezocht worden naar mobiliteitsoplossingen in brede zin. Daarbij kan gedacht worden aan OV-oplossingen, fietsinfrastructuur, deelauto's, mobiliteitshubs waar op afstand geparkeerd kan worden om het laatste deel van de route per fiets of openbaar vervoer af te leggen. Parkeernormen gaan dan ook de komende jaren hun betekenis verliezen. Er zal veel meer om maatwerk worden gevraagd.

Uit jurisprudentie in 2019 blijkt dat het bij de wens tot stedelijke verdichting gerechtvaardigd kan zijn om bij een ontwikkeling af te zien van het uitgangspunt dat moet worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Daartoe is dan wel vereist dat kan worden onderbouwd dat op andere manieren in mobiliteitsoplossingen wordt voorzien waarbij onder andere kan worden gedacht aan openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Doordat het Koersdocument Parkeren een beleidsregel is en geen verordening (algemeen verbindende voorschrift) geeft dit ruimte om bij een ontwikkeling sterk gemotiveerd aan te geven hoe mobiliteit, dus al dan niet ook parkeren, bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt opgelost.

3.3 Meten is weten: monitoring essentieel

Een andere werkwijze leidt ook tot onzekerheid. Er ontstaat ruimte voor experimenten waarvan uitkomsten er toe kunnen leiden dat beleid moet worden aangepast of gecontinueerd kan worden.

Om beleid te kunnen monitoren is het verzamelen van data essentieel. Dit geldt vooral voor bestaande gebieden. Wanneer parkeerplaatsen in bestaande woongebieden veranderd worden in groen, spelen of water, moet dit - afhankelijk van demografische ontwikkelingen en ontwikkelingen in autogebruik/-bezit - ook weer omgezet kunnen worden in parkeerplaatsen als de situatie hier om vraagt. Het veranderen van parkeerplaatsen in groen, water of spelen en visa versa gebeurt alleen als hiervoor een verzoek komt vanuit belanghebbende bewoners, op basis van voldoende draagvlak onder die bewoners en op basis van zijnde een project of een onderdeel in een project waarin budget hiervoor is opgenomen. Met deze benadering komt parkeerbeleid dicht bij mensen, geeft het ruimte voor creativiteit en is het tegelijkertijd ook wendbaar en adaptief.

Om beleid te kunnen monitoren is het verzamelen van data essentieel. Het structureel meten van parkeerbezetting in parkeerreguleringsgebieden wordt dan ook voortgezet. Andere parkeerdrukmetingen worden door de gemeente alleen op projectmatige basis uitgevoerd.

Slechts verzamelen van parkeerdata is niet voldoende, aangezien parkeren een integraal onderdeel is van een totale mobiliteitsoplossing. Een meerjarig monitoringsprogramma voor het verzamelen van mobiliteits-, parkeerdata en hieraan gelieerde data wordt dan ook in de komende jaren ontwikkeld.

4. Parkeernormen als terugvaloptie

In het uiterste geval dat er geen draagvlak wordt bereikt bij de maatwerkbenadering volgens de vier leidende principes kan teruggevallen worden op de systematiek van parkeernormen. Deze systematiek staat in dit hoofdstuk uitgelegd.

Een parkeernorm is een getal dat gebruikt wordt bij het berekenen van de parkeerbehoefte bij een functie dat gebruikt wordt wanneer er, ondanks pogingen hier toe, geen betrouwbare en valide onderbouwing van een beoogde ontwikkeling is en/of er een patstelling tussen belanghebbenden over het bepalen van de parkeerbehoefte bestaat. De parkeernorm is in deze situaties in beginsel bindend. Het gaat hier om parkeernormen voor gemotoriseerd verkeer. Van deze parkeernormen kan niet worden afgeweken. De parkeernormentabellen zijn in de bijlagen opgenomen.

In dit hoofdstuk staan de beleidsuitgangspunten bij deze systematiek.

Aanwezigheidspercentages bij uitwisseling van parkeerplaatsen

Bij het maken van herinrichting-, nieuwbouw- en (her)ontwikkelingsplannen is ook de onderlinge uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen aan de orde. Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners of hun bezoekers, door werknemers, of door bezoekers van kantoren, bedrijven, winkels, en andere commerciële voorzieningen kunnen worden gebruikt. Naarmate het aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein toeneemt, neemt de mate van uitwisselbaarheid toe.

De parkeervraag per dagdeel wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee verschillende functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening. Voor de aanwezigheidspercentages wordt gebruik gemaakt van de landelijke CROW richtlijnen en worden eventueel aanwezigheidspercentages aangepast aan de Nieuwegeinse specifieke situatie.

Parkeren op eigen terrein

Het beleid met betrekking tot privé voorzieningen bij woningen, zoals dat in 2013 is vastgesteld in het GMP+, blijft gehandhaafd. Privé parkeergarages bij woningen tellen mee als parkeerplaats in de parkeercapaciteit. Een parkeerplaats op eigen terrein als een oprit, een beschikbare ruimte vóór een garagedeur of carport telt als 1,0 parkeerplaats in de parkeernorm mits de parkeerplaats minimaal 5,50 meter diep is. Als er ruimte is om twee voertuigen op eigen terrein te parkeren, wordt er slechts één parkeerplaats meegeteld in de parkeercapaciteit.

Parkeerplaatsen op eigen terrein bij bedrijven

Bij nieuwbouw of verbouw van bedrijven geldt altijd als basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

Parkeren oplossen binnen het plangebied

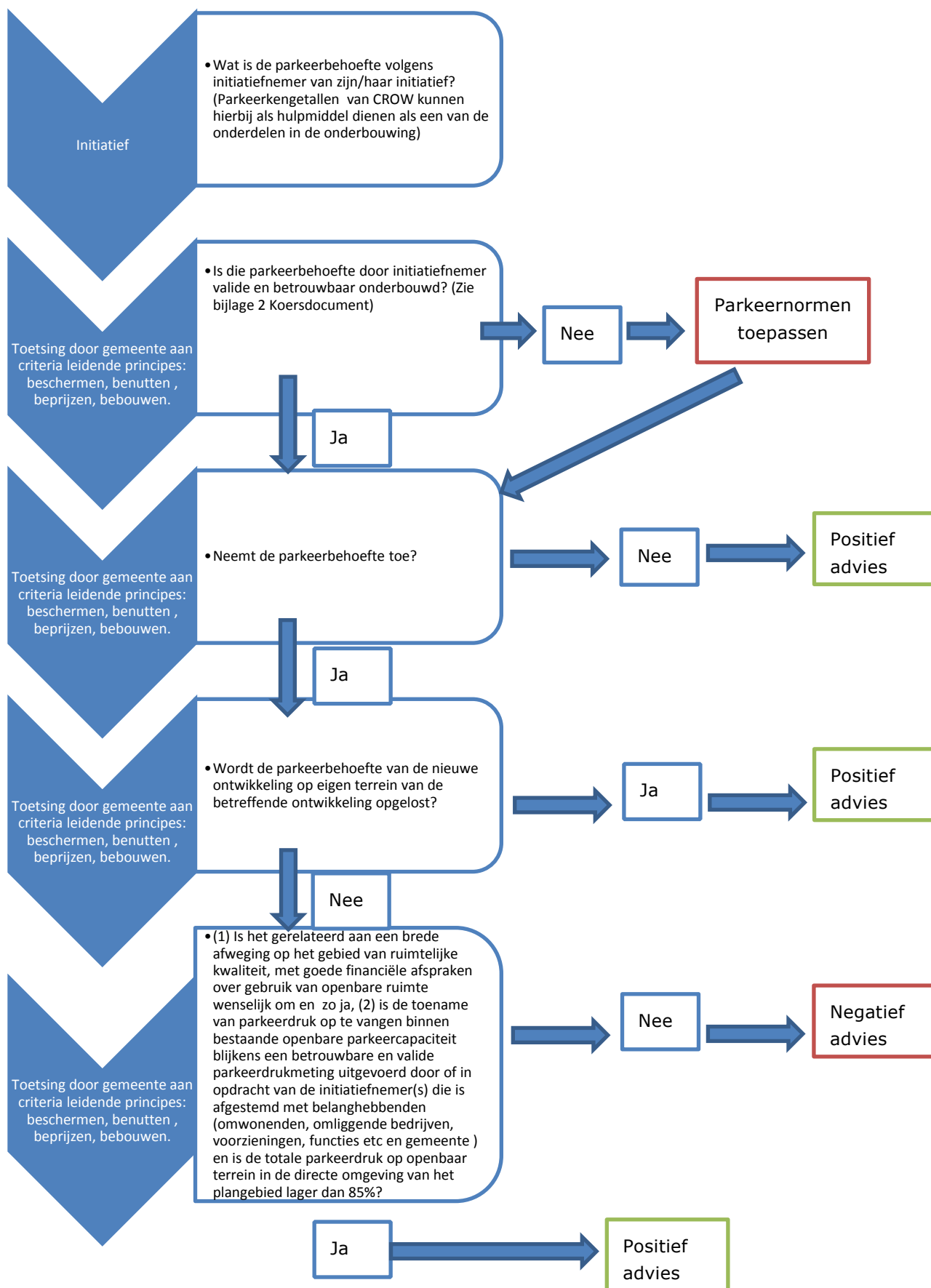
Bij alle functies geldt dat de parkeerbehoefte binnen het plangebied dient te worden opgelost. Aan de hand van een parkeerbalans kan de totale parkeerbehoefte in een plangebied in beeld worden gebracht. Deze benadering bevordert gedeeld ruimtegebruik en het optimaal gebruik maken van de schaarse ruimte.

Afbakening plangebied

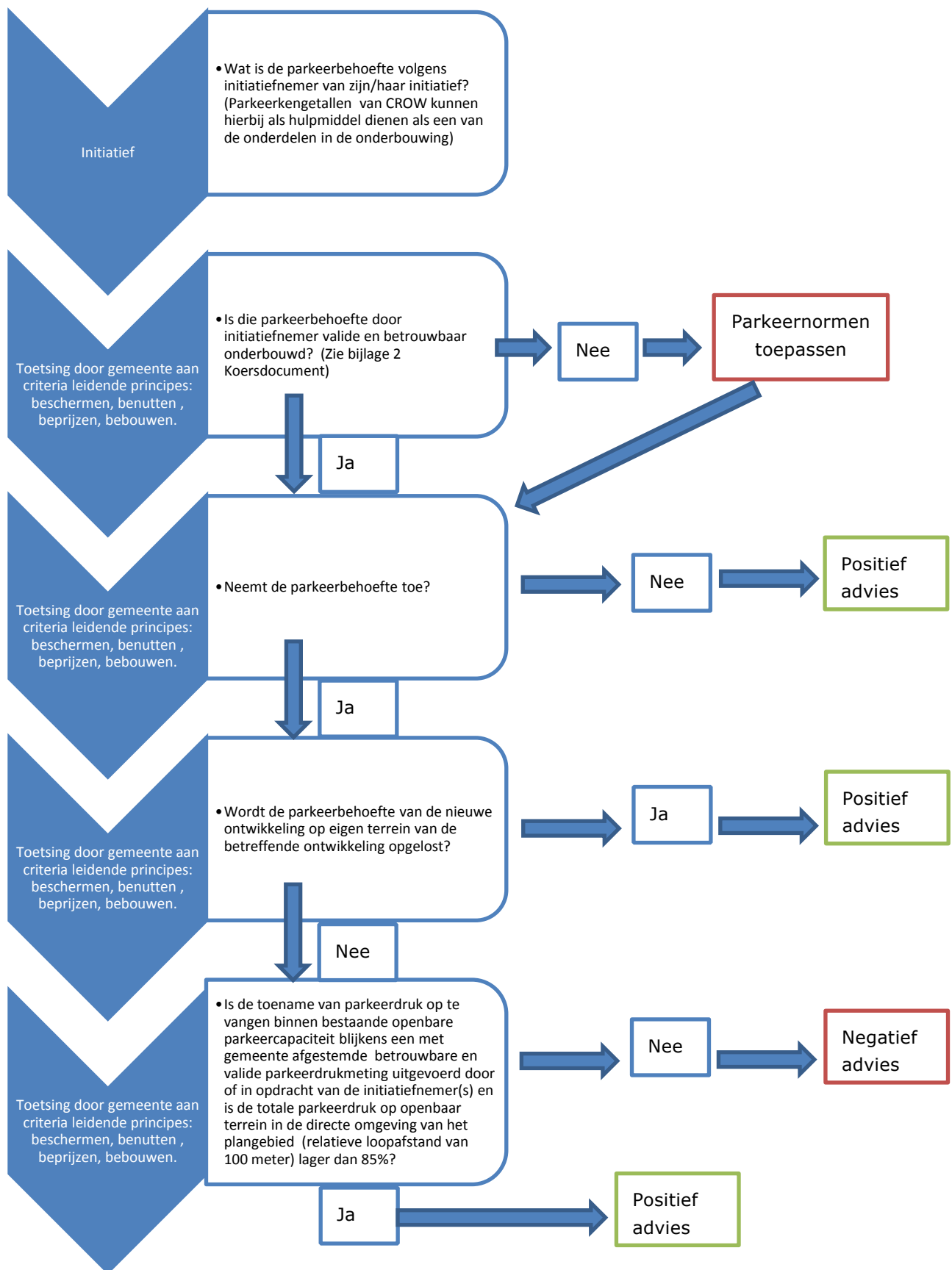
De verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling/van het project zijn bepalend voor de afbakening van de grenzen van het plangebied. Hier vallen ook verkeerseffecten op ontsluitingswegen onder.

5. Processchema initiatief en toetsing ontwikkeling

(m.u.v. splitsing woning)



6. Processchema initiatief splitsing woning en toetsing



7. Uitgangspunten toepassen deelauto's bij ruimtelijk stedelijke ontwikkelingen in Nieuwegein

Autodelen is bij ruimtelijk stedelijke opgaven in Nieuwegein steeds meer een aandachtspunt. Autodelen is geen doel op zich, maar een middel om doelen op het terrein van bijvoorbeeld mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu te realiseren.

Het Koersdocument Parkeren gaat vooral over de methode hoe we om willen gaan met parkeren. De beleidsregels over autodelen staan hierin niet centraal. In 2020 worden door de gemeente Nieuwegein beleidsregels opgesteld die gaan over het toepassen van deelauto's.

8. Uitvoering en inwerkingtreding

De in dit Koersdocument Parkeren opgenomen beleidsregels gelden zodra het parkeerbeleid bij besluit is vastgesteld en in de Staatscourant bekend is gemaakt. Vanaf dit moment moeten nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan nieuw beleid, mits in bestemmingsplannen een dynamische verwijzing is opgenomen naar nieuw beleid. Verwijzing in bestemmingsplannen naar een parkeerregeling gebaseerd op maatwerk is mogelijk.

Het moment van indienen van een aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen is in principe bepalend voor de vraag of van het 'oude' dan wel het 'nieuwe' parkeerbeleid moet worden uitgegaan. Het rechtszekerheidsbeginsel verzet zich er in ieder geval tegen dat een beleidsregel met terugwerkende kracht wordt gewijzigd ten nadele van een betrokkene (initiatiefnemer, bewoner).

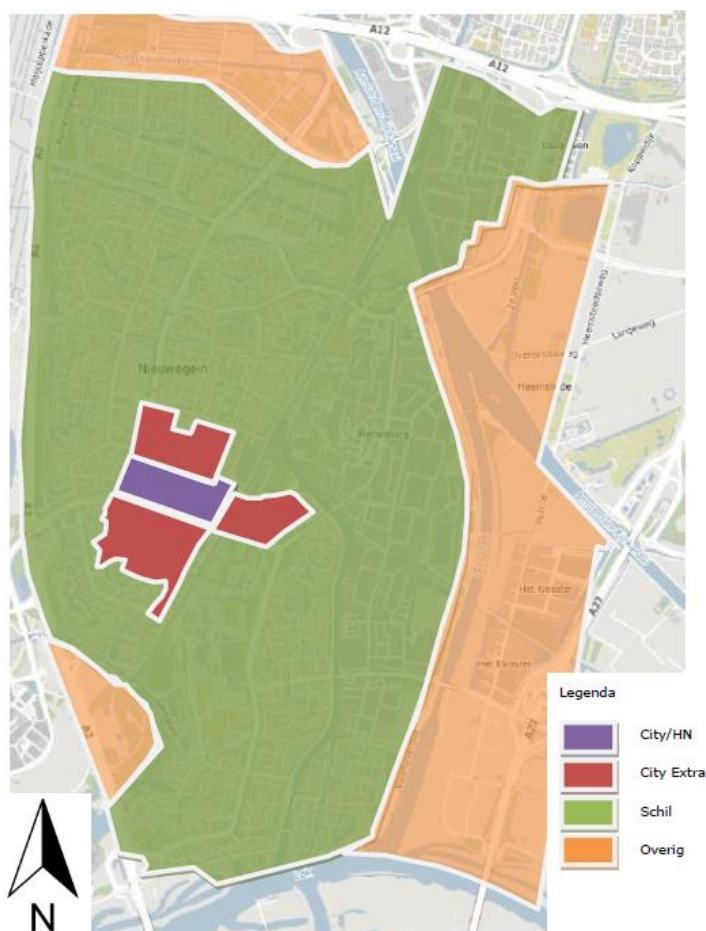
Voor zover initiatiefnemer volgens het nieuwe parkeerbeleid verplicht is maatregelen te treffen die nodig zijn om inwoners te beschermen, zullen deze als voorschrift in de omgevingsvergunning moeten worden geborgd. Op deze wijze kan handhaving worden afgedwongen.

De methode om voldoende parkeerplaatsen bij een ontwikkeling vast te stellen, waarbij juist expliciete aandacht is voor ruimtelijke kwaliteit, maakt het voorgestelde parkeerbeleid anders. Bij deze methode blijft gemeentelijke toetsing aan criteria relevant.

BIJLAGE 1**Gebiedstypen en Parkeernormentabel**

Aangezien de parkeervraag bepaald wordt door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van vervoerwijzen is er onderscheid in: City/HN, City Extra, schil en overig/buitengebied.

In deze bijlage staan de geografische grenzen van deze gebieden specifiek beschreven. De kaart met gebiedstypen wordt daarnaast ondersteund met parkeernormentabellen. Hierin staan per gebiedstype de parkeernormen per functie opgenomen. In eerste instantie zijn ze gebaseerd op de parkeerkcijfers van het CROW waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie van gemeente Nieuwegein.



Kaart 1 – Geografische afbakening City, City Extra, Schil en Overig/rest bebouwde kom

Onderscheid gebiedstypen

Het onderscheid in gebiedstypen is gebaseerd op de mate van bereikbaarheid van functies in het centrum en de directe omgeving daarvan. Over het algemeen zijn die in City en City Extra beter bereikbaar per fiets en per Openbaar Vervoer dan in de schil en het overig gebied.

City

City is het gebied tussen de A.C. Verhoefweg, Zuidstedeweg, de Doorslag en de Noordstedeweg inclusief de woningbouwlocatie Herenstaat-Noordstedeweg ten westen van de Doorslag.

City Extra

City Extra bevat Merwestein en het parkeerreguleringsgebied in Doorslag en Jutphaas-Wijkersloot. Eventuele uitbreiding van bestaande parkeerreguleringsgebieden met aangrenzende straten houdt in dat die straten vanaf het moment van het bestuurlijk besluit om dit hier toe te passen onder de geografische gradatie "City Extra" vallen.

Schil

De schil bevat het bestaande bebouwde gebied om City/City Extra. Hieronder vallen de niet-parkeerreguleringsgebieden van Doorslag en Wijkersloot, Batau Noord, Batau Zuid, Galecop, Blokhoeve, Jutphaas, Zuilenstein, Fokkestee, Vreeswijk, Zandveld, Hoog Zandveld, Lekboulevard, Rijnhuizen, Liesbosch, Plettenburg, De Wiers, en De Wiers zuid.

Overig gebied/rest bebouwd kom

Wat niet tot schil, City Extra of City wordt gerekend, is overig gebied. Dit zijn De Liesbosch, Laagraven, Het Klooster, Hogelanden, Galecopperzoom (het deel van Galecop dat begrenst wordt

door de Galecopper Wetering, de A12, de A2 en de A.C. Verhoefweg) en het gebied ten noorden van de Taludweg dat begrenst wordt door de A.C. Verhoefweg en het Amsterdam Rijnkanaal.

Parkeernormentabellen

De parkeernormen in de parkeernormentabellen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers.

Parkeernormentabel woonfuncties

Parkeernormen woonfuncties	Parkeernorm per gebied			
	City/HN	City Extra	Schil	Overig
Per grond gebonden woning groter dan 160m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,0	1,8	1,8	2,0
Per grond gebonden woning groter dan 160m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,0	1,7	1,7	2,0
Per grond gebonden woning tussen de 100m ² en 160m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,0	1,7	1,7	1,75
Per grond gebonden woning tussen de 100m ² en 160m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,0	1,35	1,35	1,7
Per grond gebonden woning kleiner dan 100m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,0	1,4	1,4	1,7
Per grond gebonden woning kleiner dan 100m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,0	1,25	1,25	1,5
Per gestapelde woning groter dan 80m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,0	1,6	1,6	1,7
Per gestapelde woning groter dan 80m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,0	1,25	1,25	1,55
Per gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60m ² en 80m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,0	1,4	1,4	1,7
Per gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60m ² en 80m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,0	1,25	1,25	1,5
Per gestapelde woning met een oppervlakte tot 60m ² BVO met parkeren op eigen terrein	1,0	1,2	1,2	1,45
Per gestapelde woning met een oppervlakte tot 60m ² BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,0	1,2	1,2	1,35
Per Serviceflat/ bejaardenwoning/aanleunwoning	0,6	0,6	0,6	0,6
Per Studentenwoning (niet zelfstandig/studenten)	0,3	0,3	0,3	0,3
Kamerverhuur (zelfstandig/niet-studenten), per kamer	0,5	0,6	0,7	0,7

Bij woning met parkeren op eigen terrein geldt dat per woning minimaal 1,0 parkeerplaats op eigen terrein moet worden aangelegd en de rest bij voorkeur openbaar toegankelijk parkeren is.

Definities

Hieronder volgen definities van de functies die in de parkeernormentabel woonfuncties staan.

Gestapelde woning

Een uit één of meer bouwlagen bestaande woning die deel uitmaakt van een gebouw waarin meer woningen zodanig zijn ondergebracht dat deze elk met een zelfstandige toegang, boven en/of naast elkaar zijn gesitueerd. In de regel is dit een appartement.

Grondgebonden woning

Een woning die rechtstreeks toegankelijk is op het straatniveau en waarvan één van de bouwlagen aansluit op het maaiveld. Dit kan zijn een rijtjeswoning, vrijstaande woning of twee onder een kap woning.

Ouderenhuisvesting:

Bij woningen die voor ouderenhuysvesting zijn bestemd, wordt onderscheid gemaakt in een zelfstandige woning, een woning in of bij een zorginstelling (met ten minste beperkte zorgvoorzieningen), een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers en een woning die specifiek bestemd is voor 55-plussers met zorgindicatie.

Zelfstandige woning voor ouderen

Een zelfstandige woning voor ouderen, waarbij geen relatie (fysiek of organisatorisch) bestaat met een zorginstelling, wordt als normale woning aangemerkt.

75-plussers

Een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers krijgt een lagere norm, mits dit ook als zodanig in een overeenkomst met de gemeente is vastgelegd. Dit geldt ook voor een woning die specifiek bestemd is voor 55-plussers met een zorgindicatie. Dit soort woningen is qua parkeernorm vergelijkbaar met aanleunwoningen en krijgt dan ook dezelfde norm als de functie Serviceflat/aanleunwoning.

Serviceflat

Een zelfstandige woonruimte waarbij in de huurovereenkomst minimaal de volgende aspecten zijn begrepen: een nood oproepinstallatie in de woning, maaltijden die door de verhuurder verstrekt worden, levering van eenvoudige medische of paramedische zorg door de verhuurder (indien nodig), gebruik van recreatieruimten en logeerkamers.

Aanleunwoning

Woningen voor oudere mensen die gebouwd zijn tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Mensen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben kunnen in aanmerking komen voor deze woningen.

Verpleeghuis

In een verpleeghuis krijgen bewoners behandeling, verpleging, zorg en begeleiding in een beschermde woonomgeving. Deze mensen hebben een beperking waarvoor uitgebreide zorg, verpleging en/of toezicht nodig is. Te denken valt aan mensen met verschillende vormen van dementie, zoals alzheimer. Een verpleeghuis is bedoeld voor intensieve zorg en/of zware medische behandelingen.

Verzorgingshuis

Een verzorgingshuis biedt uitgebreide zorg, ondersteuning en een beschutte woonomgeving aan mensen die door ouderdom of ziekte niet meer zelfstandig kunnen wonen, ook niet met hulp van naasten, mantelzorg of thuiszorg.

Parkeernormentabel winkelen, werken, horeca en cultureel

Categorie	Functies	City/HN Min	City Extra	Schil	Overig
Winkelen	Hoofdwinkelgebied per 100m ² BVO	4,5	4,5	-	-
	Wijk- en buurtcentra per 100m ² BVO	4,0	4,0	4,0	4,0
	Weekmarkt per 100m ² BVO (indien geen parkeren achter de kraam dan + 1,0 per standhouder; 1 m' = 6m ²)	4,0	4,0	4,0	4,0
Werken	Commerciële dienstverlening per 100m ² BVO	2,0	2,0	2,5	2,5
	Kantoor per 100m ² BVO	1,3	1,3	3,0	3,0
	Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven per 100m ² BVO	1,2	1,2	1,7	2,0
	Arbeidsextensieve / bezoekersintensieve bedrijven per 100m ² BVO	0,6	0,6	0,8	1,0
	Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven per 100m ² BVO	0,3	0,3	0,5	0,6
	Bedrijfsverzamelgebouw / atelier per 100m ² BVO	1,7	1,7	1,7	1,7
Horeca	Horeca: café, bar, cafeteria per 100m ² BVO	5,0	5,0	5,0	5,0
	Horeca: restaurant per 100m ² BVO	10,0	10,0	10,0	10,0
Cultureel	Bibliotheek/ Museum per 100m ² BVO	0,7	0,7	0,7	0,7
	Bioscoop, Theater, Schouwburg per zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2
	Cultureel centrum/wijkgebouw per 100m ² BVO	3,0	3,0	3,0	3,0

Definities

Hieronder volgen definities van de functies die in de parkeernormentabel winkelen, werken, horeca en cultureel staan.

Commerciële dienstverlening

De commerciële of zakelijke dienstverlening is een breed begrip. Het betreft vaak commerciële dienstverlening aan bedrijven, zoals banken, accountancy, notarissen, advocaten, makelaars. Maar ook verhuurbedrijven, uitzendbureaus, beveiligings- en schoonmaakbedrijven. Kenmerk is de kantoorachtige omgeving waarin gewerkt wordt.

Kantoor

Bouwkundig object bedoeld om mensen of organisaties in te huisvesten, specifiek afgestemd op zakelijke bezigheden of ambtelijke diensten.

Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven

Bedrijven waar veel mensen in dienst zijn en waar weinig bezoekers komen, zoals industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf (naar voorbeeld van parkeerrichtlijnen in de ASVV/CROW publicatie 182).

Arbeidsextensieve / bezoekersintensieve bedrijven

Showroom: ruimte waar te verkopen artikelen worden tentoongesteld (naar voorbeeld van parkeerrichtlijnen in de ASVV/CROW publicatie 182)..

Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven

Bedrijven waar weinig mensen in dienst of in de detachering werken en waar weinig bezoekers komen, zoals loods, opslag, groothandel, transportbedrijf (naar voorbeeld van parkeerrichtlijnen in de ASVV/CROW publicatie 182).

Parkeernormentabel sport en recreatie

Categorie	Functies	City/HN	City Extra	Schil	Overig
Sport	Sporthal per 100m ² BVO	2,0	2,0	2,2	2,5
	Sportveld per ha. Netto terrein	27,0	27,0	27,0	27,0
	Dansstudio, Sportschool per 100m ² BVO	3,0	3,0	3,0	4,0
	Squashbaan per baan	1,5	1,5	1,5	1,5
	Tennisbaan per baan	3,0	3,0	3,0	3,0
	Golfbaan per hole	-	-	-	8,0
	Bowlingbaan, biljartzaal per baan/tafel	2,5	2,5	2,5	2,5
Recreatie	Evenementenhal/beursgebouw per 100m ² BVO	4,0	4,0	6,0	7,0
	Zwembad per 100m ² BVO	9,0	9,0	10,0	11,0
	Themapark/pretpark per ha netto terrain	12,0	12,0	12,0	12,0
	Overdekte speeltuin/hal per 100m ² BVO	12,0	12,0	12,0	12,0
	Manege per box				0,5
Zorg	Ziekenhuis per 100m ² BVO	1,9	1,9	1,9	1,9
	Verpleeg-/verzorgingshuis per 100m ² BVO	0,7	0,7	0,7	0,7
	Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut per 100m ²	2,0	2,0	2,0	2,0
Onderwijs	Dagonderwijs HBO, WO per collegezaal	20,0	20,0	20,0	20,0
	Dagonderwijs MBO, ROC, HBO, WO per leslokaal	7,0	7,0	7,0	7,0
	Dagonderwijs VWO, HAVO, Vbo per leslokaal	1,0	1,0	1,0	1,0
	Avondonderwijs per student	1,0	1,0	1,0	1,0
	Basisonderwijs per leslokaal	1,0	1,0	1,0	1,0
	Crèche, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal per arbeidsplaats	0,8	0,8	0,8	0,8
Religie	Religiegebouw per zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2

BIJLAGE 2

CHECKLIST CRITERIA ONDERBOUWING BIJ RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

- 15) afbakening plangebied;
- 16) de huidige demografische samenstelling binnen het plangebied
- 17) de mate van autogebruik en parkeerbehoefte van de demografische groep(en) in die demografische samenstelling binnen het plangebied;
- 18) de demografische ontwikkelingen en cycli binnen het plangebied, en de mate van autogebruik en parkeerbehoefte gedurende de cycli van de demografische groep(en).
- 19) mobiliteitskenmerken behorende bij de doelgroep van de beoogde ontwikkeling (fietsgebruik, OV-gebruik, autogebruik, deelauto-gebruik, anders)
- 20) de mate van autogebruik/-bezit van de beoogde doelgroep bij de beoogde ontwikkeling en hoe die zich verhouden tot de beschikbare parkeercapaciteit binnen het plangebied.
- 21) de mate waarin de toepassing van technologische innovaties op mobiliteitsterrein structureel de mate van de parkeerbehoefte van de beoogde doelgroep beïnvloedt en hoe dit zich verhoudt tot de voor de ontwikkeling benodigde parkeercapaciteit en de beschikbare parkeercapaciteit;
- 22) de huidige parkeerdruk op basis van een representatieve parkeerdrukmeting binnen het plangebied waarbij de representativiteit samen met belanghebbenden (waaronder de gemeente) wordt bepaald (denk hierbij aan periode van de metingen, tijdstip van metingen, factoren die de metingen kunnen beïnvloeden als een tijdelijke wegafsluiting, de duur van de metingen en het gebied waarin wordt gemeten);
- 23) de huidige parkeerdruk op basis van de representatieve parkeerdrukmeting in verhouding tot de ingeschatte parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling en de mate waarin er voldoende parkeerplaatsen hiervoor zijn;
- 24) te verwachten parkeerdruk in de maatgevende periode(n) en de locatie van die parkeerdruk na in gebruik nemen van de beoogde ontwikkeling;
- 25) de mate waarin het benutten van bestaande parkeercapaciteit bij de beoogde ruimtelijke ontwikkeling al dan niet mogelijk is op basis van een representatieve parkeerdrukmeting en eventueel andere gelijktijdige in ontwikkeling zijnde ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied en de hierbij behorende parkeerbehoefte;
- 26) in geval van benutten het inzichtelijk maken van de mate waarin over het benutten van bestaande parkeercapaciteit bij de beoogde ruimtelijke ontwikkeling (financiële) afspraken zijn gemaakt met de gemeente;
- 27) in geval van beprijzen het inzichtelijk maken van de mate waarin het beprijzen van parkeercapaciteit al dan niet te realiseren en in overeenstemming is met de beleidsuitgangspunten op het gebied van parkeerregulering van gemeente Nieuwegein;
- 28) in geval van bouwen het inzichtelijk maken van de mate waarin het bouwen van parkeervoorzieningen noodzakelijk is om in de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling te kunnen voorzien.