

**BESLUITFORMULIER BIJ B&W ADVIES**

Afdeling: Ontwikkeling
 Onderdeel: Ontwikkelaars
 Adviseur: Rienk van der Meer
 Toestelnummer: (072) 888 03 28
 Datum: 4 juli 2014

Zie wijziging in (in te vullen door
 (assistent) gemeentesecretaris)

- brief
 memo
 raadsvoorstel
 raadsbesluit

Onderwerp: Herijking parkeernormen bij
 ruimtelijke ontwikkelingen

Registratienummer BenW: BENW141470

Paraaf afdelingshoofd:

Paraaf FBA:

Inhoud: herijking parkeernormen op basis van parkeerkcijfers ASVV 2012 van de CROW

Circulatie	Akkoord	Datum	Bespreken	Primaat	Procedure	Datum
Assistent gemeentesecretaris		26/06/2014			B&W	1-7-2014
Gemeentesecretaris		30/06/2014			OR/GO	
Burgemeester		03/07/2014				
Wethouder Zeeman		04/07/2014				
Wethouder Rasch						
Wethouder Mesu		03/07/2014				
Wethouder van Huissteden		03/07/2014		X		

Registratienummers (indien van toepassing) van ingekomen brieven:

Geadviseerde beslissing:

Het college besluit

de parkeernormen vast te stellen zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage (Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Bergen). De parkeernormen gelden voor alle nieuwe ruimtelijke plannen die na dit besluit bij de gemeente worden ingediend. De parkeernormen zoals aangegeven in de Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2009 komen bij dit besluit te vervallen; voor het overige blijven de uitgangspunten van deze notitie van kracht totdat een geactualiseerde nota Ruimtelijk Parkeren is vastgesteld.

Openbaar	Beslissing B&W vergadering d.d.	Nr.
Communicatie (invullen in overleg met bureau Communicatie)		
nee	Persbericht (bijvoegen)	
nee	Brief aan betrokkene (bijvoegen)	
nee	Vermelden in Gemeentekrant en op www.bergen-nh.nl	
nee	Communicatie volgens bijgevoegd communicatieplan	
ja	Anders, zie punt 3 g	



B&W-ADVIES

1. Waar gaat dit voorstel over?

Aanleiding

Dit advies gaat over het gebruik van parkeernormen in geval van ruimtelijke ontwikkelingen. Deze normen worden gehanteerd bij ruimtelijke plannen, zoals bij de projecten Mooi Bergen en Schoorl Klopt, maar bijvoorbeeld ook in geval van particuliere plannen voor het vergroten van een hotel, het wijzigen van een functie, het splitsen van woningen e.d. Op basis van de parkeernormen wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen de betreffende initiatiefnemer moet realiseren als hij het plan wil realiseren.

De parkeernormen die wij op dit moment hanteren zijn opgenomen in de Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2009. De normen zijn daarbij gebaseerd op de parkeerkencijfers die door de CROW zijn opgesteld. Deze zijn vervat in de ASVV 2004 (aanbeveling voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).

In 2012 heeft de CROW de aanbevelingen geactualiseerd, gebaseerd op de recente ontwikkelingen; de ASVV 2012. In deze uitgave zijn opnieuw parkeerkencijfers opgenomen. Deze zijn, ten opzichte van die uit 2004, behoorlijk gewijzigd en daarnaast zijn er meerdere categorieën opgenomen. De parkeernormen die wij nu nog hanteren zijn dus niet meer actueel. Vanwege de vele aanvragen op ruimtelijk gebied is het dan ook noodzakelijk om de parkeernormen te actualiseren.

Parkeernormen vooruitlopend op actualisatie ruimtelijk parkeerbeleid

Ruimtelijk parkeerbeleid is breder dan alleen het toepassen van parkeernormen. In de notitie uit 2009 wordt aangegeven hoe de parkeernormen worden ingezet en hoe uiteindelijk de parkeeropgaaf bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt bepaald. Het blijkt echter dat de notitie geen antwoord geeft op meerdere vraagstukken waar wij tegen aanlopen. Zo wordt geen antwoord gegeven op de mogelijkheid van dubbelgebruik (bijvoorbeeld overdag parkeren door personeel en 's avonds door bewoners). Evenmin geeft het geen kader voor berekeningsaantallen als er sprake is van een garage (in de praktijk wordt deze veelal gebruikt voor andere zaken dan het parkeren van de auto; de auto staat dan in het openbaar gebied). En zo is er nog een aantal vraagstukken, waar de Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2009 geen antwoord op geeft. Meestal wordt hiervoor de ASVV 2004 gebruikt.

Om adequaat te kunnen anticiperen op de diverse vraagstukken op gebied van ruimtelijk parkeren is het noodzakelijk ook deze notitie te actualiseren. Wij willen dit echter integraal en zorgvuldig oppakken en hebben nog enige tijd nodig. Wij vinden het echter niet meer wenselijk om met de parkeernormen hierop te wachten en willen daarom, vooruitlopend op het vaststellen van een nieuwe nota ruimtelijk parkeerbeleid, eerst de nieuwe parkeernormen vaststellen (grotendeels gebaseerd op de kencijfers uit de ASVV 2012).

Bij ruimtelijke plannen (principeverzoeken, eigen planvorming e.d.) die na vaststelling van deze normen moeten worden getoetst aan het ruimtelijk parkeerbeleid, worden deze nieuwe parkeernormen gehanteerd. Voor reeds lopende ruimtelijke plannen (zoals de projecten Mooi Bergen en Schoorl Klopt) gelden de oude parkeernormen (2009) nog als uitgangspunt.

Wij verwachten overigens dat de Nota Ruimtelijk Parkeren 2014 in het laatste kwartaal van dit jaar aan u wordt voorgelegd. Op dit moment is onze verwachting dat de verdere uitwerking van de nota geen invloed zal hebben op de parkeernormen die wij u nu voorleggen. Mocht dit wel het geval zijn dan zullen wij bij het aanbieden van de nota u hierover over adviseren.



Omzetten parkeerkencijfers tot parkeernormen

De parkeernormen zijn dus gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de ASVV. Deze parkeerkencijfers hebben een bandbreedte. In de notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2004 is er voor gekozen om voor de kernen Bergen, Bergen aan Zee, Egmond aan Zee en Schoorl het maximum van de kencijfers aan te houden. Voor de overige situaties is het gemiddelde aangehouden. De keuze om op het maximum te gaan zitten had er destijds mee te maken dat de genoemde kernen veel recreatieve parkeerders aantrekken. Daaronder veel dagjesmensen. Omdat er in de ASVV geen kencijfers bekend zijn voor vooral dagrecreatie zijn deze verdisconteerd in de parkeernormen.

In de praktijk blijkt dat de parkeernormen als rigide worden beschouwd, mede veroorzaakt doordat wij voor de toeristische kernen de maximale kencijfers aanhouden. Bij de nieuwe normen willen wij niet meer het maximum aanhouden. De belangrijkste reden hiervoor is dat wij vinden dat bij nieuwe ontwikkelingen er geen rekening meer hoeft te worden gehouden met het feit dat er veel dagjesmensen komen in onze gemeente. De nieuwe ontwikkelingen doen daar feitelijk niets aan af. Zij zullen niet meer dagjesmensen trekken, of anders is dat in de normen verwerkt. Als er bijvoorbeeld woningen zijn gerealiseerd, zal dit niet extra dagjesmensen trekken. Datzelfde geldt in principe ook voor de realisatie van bijvoorbeeld een supermarkt. Voor deze functies is het dus niet nodig om bij de parkeernormen rekening te houden met aantrekking van dagjesmensen.

Is er sprake van bijvoorbeeld een hotel of restaurant, dan trekt dat wel extra dagjesmensen. Dit is in Bergen niet anders dan in andere kernen. Deze aantrekkende werking is al in parkeerkencijfers uit de ASVV 2012 opgenomen. Er is in die zin ook geen reden om het maximale kencijfer aan te houden.

Vanwege het bovenstaande is onze inschatting dat het hanteren van de gemiddelde kencijfers i.p.v. de maximale kencijfers geen negatieve invloed heeft op de leefbaarheid binnen woongebieden c.q. daar de parkeerdruk zal verhogen.

Daarnaast willen wij meer inzetten op alternatieven (in het bijzonder het gebruik van de fiets) voor autoparkeren. In het Gastvrij Parkeerbeleid is dit als beleidspunt opgenomen en ook gaat het coalitieakkoord 2014-2018 uit van het opstellen van een Fietsbeleidsplan waarin dit als beleidsvoornemen zal worden opgenomen. Om deze reden hebben wij bij de parkeernormen ook fietsparkeerkencijfers opgenomen. Deze laatste cijfers bepalen hoeveel fietsstallingsmogelijkheden er horen bij de betreffende ruimtelijke ontwikkeling. Het wordt daardoor aantrekkelijker gemaakt om de fiets te gebruiken wat een positieve invloed kan hebben op de parkeerdruk. Hoewel wij deze cijfers niet als harde eis willen stellen, is het wel de bedoeling dat de betreffende aanvrager zich inspant de fietsstallingsmogelijkheden te realiseren (in de regel heeft de aanvrager daar overigens ook zelf baat bij).

Als wij bovenstaande zaken in overweging nemen vinden wij het aannemelijk om voortaan ook voor de toeristische kernen het gemiddelde te nemen van de parkeerkencijfers die in de ASVV 2012 zijn opgenomen.

Dat voortaan het gemiddelde kencijfer wordt aangehouden in plaats van de maximale wil niet zeggen dat de parkeernormen altijd lager worden. Zoals eerder werd aangegeven zijn de parkeerkencijfers uit de ASVV 2012 behoorlijk gewijzigd t.o.v. die uit 2004. In enkele gevallen zijn de kencijfers opgehoogd. Het gemiddelde van deze cijfers komt daardoor soms hoger uit dan het maximale kencijfer uit 2004.



Ter illustratie een aantal veel voorkomende functies, waarbij het centrumgebied is aangehouden in een matig stedelijk gebied:

Parkeernormen 2009 (o.b.v. ASVV 2004)		Parkeernormen 2014 (o.b.v. ASVV 2012)	
Woning (duur)	1,7/woning	Woning koop, vrijstaand	1,8/woning
		Woning koop, twee-onder-een-kap	1,7/woning
		Koop, etage duur	1,6/woning
Woning (midden)	1,5/woning	Koop, tussen/hoek	1,5/woning
		Koop, etage midden	1,4/woning
Woning (goedkoop)	1,3/woning	Koop, etage goedkoop	1,3/woning
Wijk-, buurt- en dorpscentra	4,0/100 m2 bvo	Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniv.)	3,1/100 m2 bvo
		Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,6/100 m2 bvo
		Grote supermarkt	6,0/100 m2 bvo
		Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	3,3/100 m2 bvo
		Bruin- en witgoedzaken	4,0/100 m2 bvo
		Woonwarenhuis/woonwinkel	1,3/100 m2 bvo
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,3/100 m2 bvo	Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,1/100 m2 bvo
hotel	1,5 (1,0) per kamer*	hotel	0,8 per kamer*

* beide normen zijn gebaseerd op de kencijfers uit ASVV 2004. De parkeerkencijfers gaan er van uit dat het hotel ook een openbare restaurantfunctie heeft, wat vaak niet het geval is. Vandaar dat wij in de praktijk bij de Parkeernormen 2009 1,0 parkeerplaats per kamer aanhielden. Als de ontwikkeling ook een restaurantfunctie had, werd deze apart berekend o.b.v. de parkeernorm voor een restaurant.

Uitzonderingen

Voor de hotelfunctie hebben wij de parkeerkencijfers uit de ASVV 2012 niet als referentie genomen. De gehanteerde cijfers zijn namelijk sterk naar beneden bijgesteld en komen niet overeen met onze inschatting van het aantal parkeerders dat deze functie binnen onze gemeente genereert. Volgens de CROW komt dit doordat de nieuwe kencijfers vooral zijn gebaseerd op situaties waarbij hotels zijn gelegen op plaatsen die goed per openbaar vervoer en/of slecht per auto bereikbaar zijn. Dit is in onze gemeente niet het geval. De parkeerkencijfers uit de ASVV 2004 komen naar onze mening meer overeen met de praktijk in de gemeente Bergen. Hierin wordt een parkeerkencijfer van tussen 0,5 en 1,5 parkeerplaatsen per kamer aangehouden.

Een hotel trekt in de regel twee soorten parkeerders: bezoekers van het hotel en hotelpersoneel. (Daarnaast kan het hotel nog andere parkeerders aantrekken als deze is voorzien van een restaurant. In dat soort gevallen wordt dit laatste aantal bepaald aan de hand van de restaurantfunctie.) Hotelbezoekers zullen in vele gevallen met de auto komen omdat de openbaar vervoerverbinding niet optimaal is. Uiteraard zal een deel ook kiezen voor openbaar vervoer (evt. in combinatie met taxivervoer) of zullen gebruikers van



meerdere kamers met één auto komen. Eén hotelkamer zal gemiddeld dus minder dan één bezoekende parkeerder trekken. Maar daarbovenop zal een deel van het personeel ook met de auto komen, waardoor dit gemiddelde weer stijgt. Al met al is het aannemelijk dat een hotelkamer iets onder de één parkeerplaats per kamer genereert. Wij stellen voor om voor deze functie **0,8** parkeerplaatsen per hotelkamer aan te houden. Net als in de ASVV 2004 maakt het niet uit in welk gebied dit ligt (centrum of daarbuiten) en wat de stedelijkheidsgraad is.

De parkeernormen voor appartementen voor recreatieve doeleinden en recreatiewoningen worden aan die van hotels gelijkgesteld.

Daarnaast is de functie: Sociaal cultureel centrum/wijk-/verenigingsgebouw in de ASVV 2012 komen te vervallen. Deze functie valt ook niet te scharen onder een van de andere functies. Omdat het aannemelijk is dat er in de toekomst wel sprake zal zijn van ruimtelijke ontwikkelingen op dit gebied, hebben wij deze functie gehandhaafd, waarbij het gemiddelde parkeerkencijfer uit de ASVV 2004 weer is aangehouden.

De diverse parkeernormen zijn in de bij dit advies behorende bijlage opgenomen.

2. Wat besluit het college/wat krijgt het college als hij “ja” zegt?

In geval van een positief besluit zijn de te hanteren parkeernormen voor ruimtelijke ontwikkelingen weer actueel. Dit doet meer recht aan de feitelijke gevolgen op gebied van parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen.

3. Wie heeft er allemaal met de beslissing van het college van doen?

Intern

- juridische gevolgen: parkeren is een belangrijk afwegingsinstrument in geval van ruimtelijke ontwikkelingen. Veel bezwaren tegen plannen gaan over parkeren. Vastgestelde parkeernormen zijn daarbij onmisbaar om aan te tonen dat bij de besluitvorming het aspect parkeren goed is afgewogen.
- p en o aspecten:
- interne communicatie/voorlichting:
- overige aspecten/inhoudelijke gevolgen op andere werkterreinen (bijvoorbeeld: veiligheid, wijkgericht werken, openbare ruimte, welzijn, gezondheid):
- intern overleg gevoerd met: Hans Stroomer, Stephan Plezier, Eric van Hout, Leonie Kok, Edwin de Waard

Extern

Regionale samenwerking

- vindt plaats met gemeenten/via gemeenschappelijke regeling:
- is onderwerp van onderzoek met gemeenten:
- wordt nog niet onderzocht, biedt wel mogelijkheden omdat:
- komt hier niet voor in aanmerking omdat: het een gemeentelijke aangelegenheid is. Wel wordt er in BUCH-verband afgestemd cq. ervaringen gedeeld.

Burgerparticipatie: nee, zonder overleg met adviseurs burgerparticipatie

Externe communicatie : nee, zonder overleg met communicatieadviseurs

Extern overleg gevoerd met : Werkgroep Parkeren, Werkgroep Verkeer

4. Welke middelen zijn met dit voorstel gemoeid?

Er zijn met dit voorstel geen directe middelen gemoeid.

Indirect kan het invloed hebben op parkeerinkomsten. Net als bij Mooi Bergen en Schoorl Klopt bepalen de parkeernormen hoeveel parkeerplaatsen er moeten worden gerealiseerd bij ruimtelijke plannen. Bij de genoemde projecten wordt een groot aantal van deze parkeerplaatsen ondergronds opgelost, waardoor er op maaiveldniveau minder parkeerplaatsen komen dan in de huidige situatie. Dit heeft minder parkeerinkomsten tot gevolg. De gehanteerde parkeernormen bepalen mede hoeveel parkeerplaatsen ondergronds en bovengronds worden gerealiseerd.

Een dergelijk scenario kan in de toekomst ook voorkomen. Of het gebruiken van de nieuwe parkeernormen t.o.v. de normen die tot nu toe worden gehanteerd een positief of negatief effect heeft, is onbekend. Dit hangt immers ook voor een groot deel af van wat de plannen inhouden (welke functies er komen en verdwijnen). De inschatting is echter dat het om geringe bedragen gaat, mocht er in een voorkomend geval sprake van zijn (in de orde van grootte van enkele procenten of een paar duizend euro). Het heeft daardoor een verwaarloosbaar invloed op de totale parkeerinkomsten en dus op de begroting.

Zijn er externe subsidiebronnen en welke zijn dat? (verplicht antwoord geven)

Nee

Risico's

- open-einde regelingen:
- garantieverplichtingen:
- risico's gemeentelijke eigendommen:
- overige risico's: het kan een geringe invloed hebben op parkeerinkomsten
- opgenomen in het risicomanagementsysteem (Naris): Nee. Het ingeschatte risico is klein en heeft geen of geringe invloed op de begroting

5. Wanneer wordt de beslissing van het college uitgevoerd, gerealiseerd en wanneer wordt het college daarover gerapporteerd?

Na besluit van het college worden de in de bijlage opgenomen parkeernormen gehanteerd bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De parkeernormen zijn onderdeel van de nog op te stellen Nota Ruimtelijk Parkeren 2014. Naar verwachting zal deze in het vierde kwartaal van dit jaar ter besluitvorming aan college, ARC en raad worden voorgelegd.

Bijlagen: **Parkeernormen gemeente Bergen**

Opmerkingen secretaris/collegeleden

hoort bij het B&W-advies betreffende Herijking parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen

Secretaris W. Bierman, d.d.

Burgemeester H. Hafkamp, d.d.

Wethouder R. Zeeman, d.d.

Wethouder O. Rasch, d.d.

Wethouder J. Mesu, d.d.

Wethouder A.P. van Huissteden, d.d.