Weesp
GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van de gemeente Weesp
Nr. 51752
19 februari
2021

Parkeernormennota Weesp

Herplaatsing Gemeenteblad 2019, 204061, i.v.m. het publiceren van de verkeerde versie.

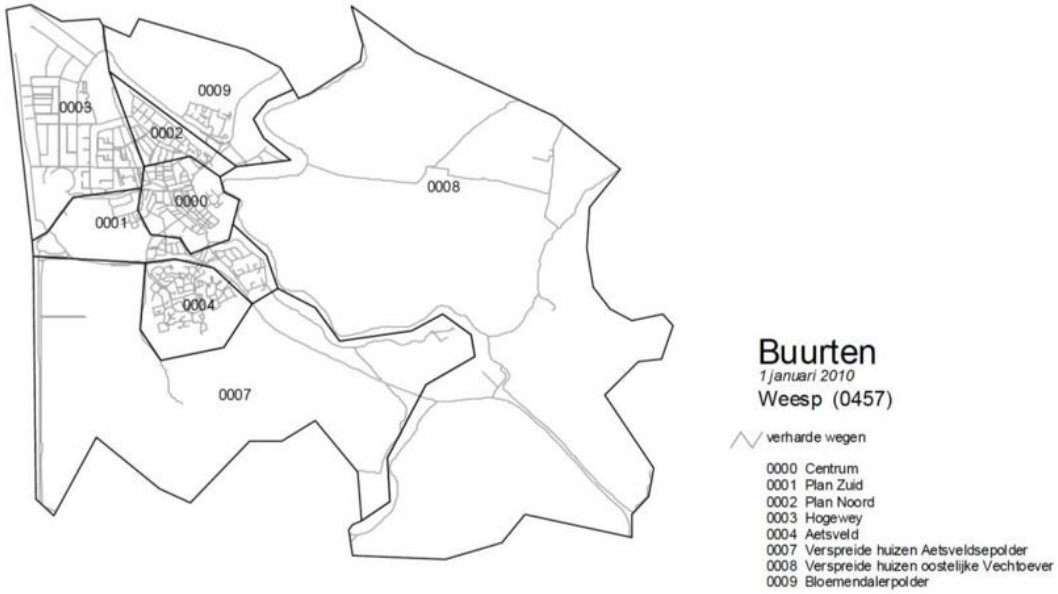
Weesp, 21 mei 2019

1. Auto

1.1. Algemeen
De Parkeernormennota gaat na vaststelling door de gemeenteraad in werking en alle eerdere vastgestelde normen komen hiermee te vervallen.

1.2. Uitgangspunten
Weesp kiest ervoor om bij nieuwe ontwikkelingen de CROW actuele parkeerkencijfers te volgen. We kiezen ervoor de parkeerkencijfers van de vigerende CROW richtlijnen van toepassing te verklaren omdat daarmee de landelijke ontwikkelingen gevolgd worden en de kencijfers dus niet statisch maar dynamisch zijn.

Hierbij wordt uitgegaan van de CBS indeling naar stedelijksheidsgraad.

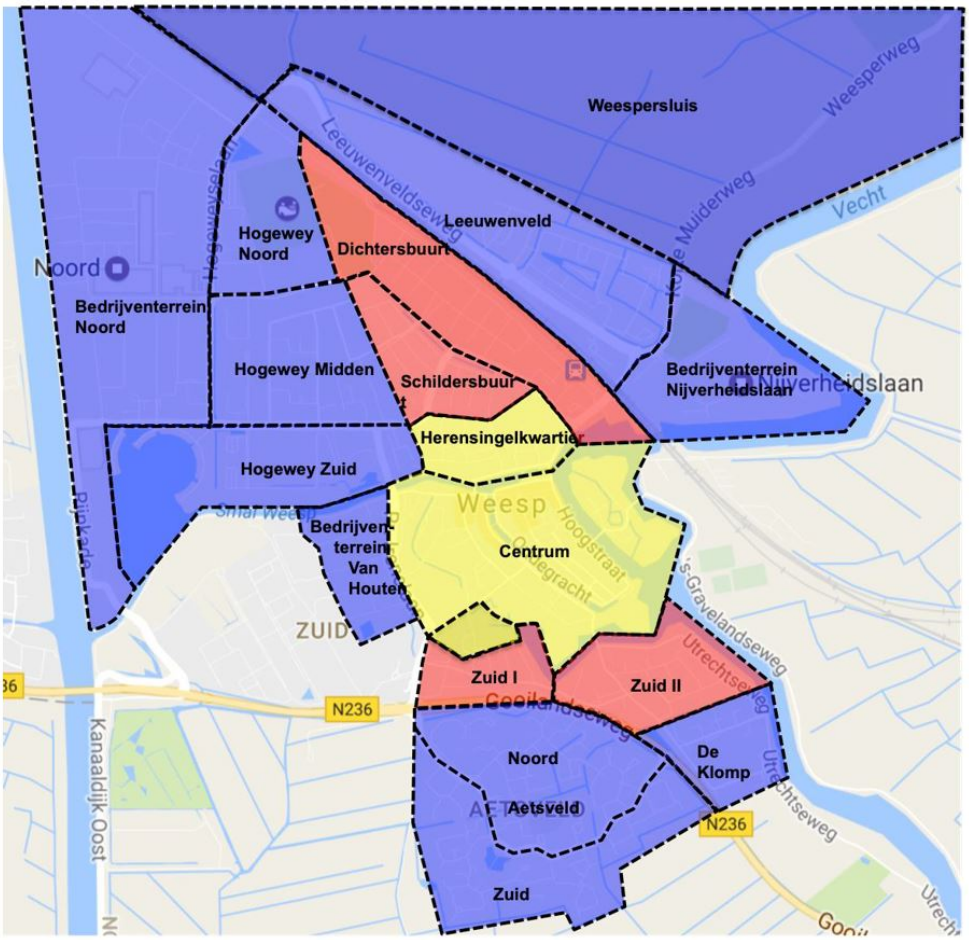


Figuur 1.1: CBS Wijkindeling
Bron: Gemeente op maat 2011

Waarbij het centrum en omliggende wijken (0000 Centrum, 0002 Plan Noord, 0003 Hogewey als sterk stedelijk zijn bestempeld (zie Figuur 1.1). De wijken aan de rand van Weesp (0001 Plan Zuid, 0004 Aetsveld, 0009 Bloemendalerpolder/Weespersluis) zijn ingedeeld in matig stedelijk. De landelijke gebieden Aetsveldsepolder en oostelijke Vechtoever zijn geclassificeerd als niet stedelijk.

Figuur 1.1 is gebaseerd op de situatie in 2010. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen in Weespersluis bestempelen we deze buurt als sterk stedelijk in plaats van matig stedelijk.

Naast de stedelijkheidsgraad wordt gekeken naar de ligging van het gebied, op basis waarvan het ingedeeld wordt in een categorie, conform de CROW. Er zijn een viertal categorieën te onderscheiden, namelijk centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied.



Figuur 1.2: Wijkindeling van het onderzoeksgebied

Op basis van figuur 1.2. wordt de volgende indeling gehanteerd:
- *Centrum (geel):* Centrum, Herensingelkwartier, deel Zuid I
- *Schil centrum (rood):* Schildersbuurt, Dichtersbuurt, Zuid I en Zuid II
- *Rest bebouwde kom (blauw):* Hogewey Noord, Hogewey Midden, Hogewey Zuid, Leeuwenveld, Aetsveld Noord, Aetsveld Zuid, De Klomp, Bedrijventerreinen
- *Buitengebied:* Aetsveldsepolder en oostelijke Vechtoever

Weesp kiest ervoor om de volgende parkeerkencijfers te hanteren:
- Voor het Centrum (geel) worden de minimum parkeerkencijfers uit de vigerende CROW publicatie gehanteerd.
- Voor de Schil centrum, Rest bebouwde kom en Buitengebied worden de gemiddelde (tussen minimum en maximum) parkeerkencijfers uit de vigerende CROW publicatie gehanteerd.

1.3. Berekening parkeervraag

Onderstaand een tabel zoals deze in de publicatie van de parkeerkencijfers van de CROW (2018) zijn opgenomen.

Koop, huis, tussen/hoek									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aantal laadpunten
	min.	max	min.	max	min.	max	min.	max	
Zeer sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	0,3-0,5% per woning
Sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,6	2,4	
Matig stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	1,6	2,4	
Weinig stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	
Niet stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	
Opmerking: Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning, reeds verwerkt in de cijfers									

Voor een bouwontwikkeling in het centrum is bovenstaand vastgesteld dat dit valt onder Sterk stedelijk en Centrum, waarbij het uitgangspunt is om het minimum parkeerkencijfer toe te passen. Dit resulteert

dan in een parkeernorm van 1,0 parkeerplaatsen per woning, inclusief 0,3 voor bezoekersparkeren. Het 'aandeel laadpunten' staat voor het percentage laadpunten waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het weergegeven kencijfer is dus inclusief het aantal openbare laadpunten. Het aandeel aan laadpunten is 0,5% per woning.

Koop, huis, tussen/hoek									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aantal laadpunten
	min.	max	min.	max	min.	max	min.	max	
Zeer sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	0,3-0,5% per woning
Sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,6	2,4	
Matig stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	1,6	2,4	
Weinig stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	
Niet stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	
Opmerking: Aandeel bezoekers 0,3 pp per woning, reeds verwerkt in de cijfers									

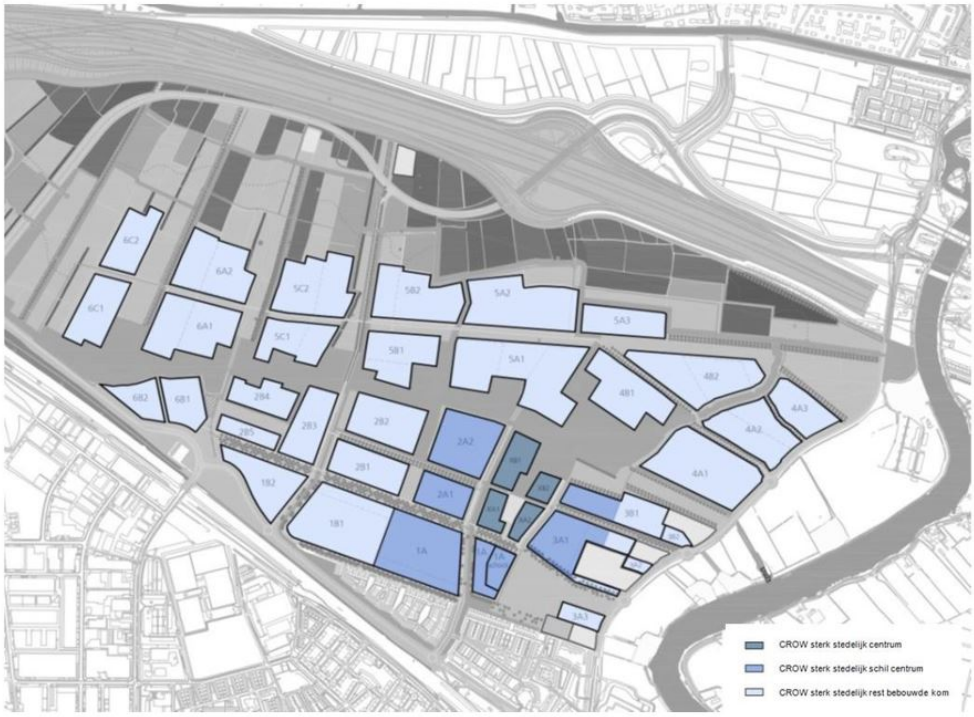
Voor een bouwontwikkeling in Aetsveld geldt matig stedelijk, Rest bebouwde kom, gemiddelde tussen min en max. Dit resulteert in een parkeernorm van 1,9 ((1,5+2,3)/2) parkeerplaatsen per woning, inclusief 0,3 voor bezoekersparkeren. Het aandeel aan laadpunten is 0,5% per woning.

1.4. Nieuwe ontwikkelingen versus inbreiding of functiewijziging

In het geval van nieuwe ontwikkelingen wordt de berekeningsmethode van hierboven gehanteerd. Op het moment dat het inbreidingsprojecten betreft of functiewijzigingen van bestaande panden/gebouwen dan wordt de parkeervraag voor de nieuwe functies eveneens volgende bovenstaande methode berekend. Omdat echter voor de oude functies ook reeds een parkeercapaciteit was toegerekend, wordt deze afgezet tegen de berekende parkeercapaciteit voor de nieuwe functies (nieuw minus oud). Indien er meer parkeercapaciteit noodzakelijk is (dus nieuw minus oud > 0), dan dient het verschil (resultaat van nieuw minus oud) aan parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

1.5. Weespersluis

Voor Weespersluis worden de parkeernormen overgenomen zoals die in de “Aanvulling parkeernota Weesp 2007, Normen voor parkeren in de Bloemendalerpolder in Weesp (15 maart 2018)” zijn vastgesteld. (zie figuur 1.3) Met het vaststellen van de nu voorliggende nota komt de nota van maart 2018 te vervallen. Dat betekent dat de parkeernorm niet een minimum of een maximum norm kent maar dat het dé norm is. Daarnaast worden de CROW parkeerkencijfers gehanteerd.



Figuur 1.3: Gebiedsindeling Bloemendalerpolder tbv parkeernormen

2. Fiets

2.1. Uitgangspunten
Voor fietsvoorzieningen wordt er een verschil gemaakt tussen bestaande en nieuw te ontwikkelen locaties.

Voor bestaande locaties kan door middel van onderzoek (tellingen) de behoefte naar fietsparkeervoorzieningen worden vastgesteld. Op het moment dat er wijzigingen plaatsvinden kan een prognose gemaakt worden van de veranderende vraag naar fietsparkeren. Hoe de totale vraag vervolgens verdeeld wordt over de verschillende fietsparkeervoorzieningen is afhankelijk van factoren als locatie, loopafstand, bewaakt/onbewaakt, tariefstelling e.d. Door middel van beleidskeuzes kan hier richting aan gegeven worden.

Op het moment dat er nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden kan er geen onderzoek (tellingen) plaatsvinden om de behoefte naar fietsparkeren vast te stellen. In dat geval kan er met behulp van CROW Parkeerkencijfers publicatie de parkeernorm voor fietsparkeren van de desbetreffende functie bepaald worden. Ook hierbij is de gebiedsindeling zoals beschreven in paragraaf 1.1. van toepassing. Daarnaast wordt een bandbreedte gebruikt tussen gemeenten met een zeer laag fietsgebruik, hier wordt de minimum parkeernorm toegepast, en met een zeer hoog fietsgebruik, hier is de maximum parkeernorm van toepassing.

2.2. Berekening parkeervraag
De fietsparkeernormen die opgenomen zijn in de CROW Parkeerkencijfers publicatie, zijn alleen voor solitaire functies (en dus niet voor wonen).

Voorbeeld berekeningsmethode
Stel het betreft een projectontwikkeling met 2.500 m2 bvo kantoren (3 bedrijven) in de schil van het centrum van Weesp.

Dan wordt naar de CROW parkeerkencijfers gekeken:
- *2.500 m2 bvo kantoren: de kantoren vallen in dit geval onder schil centrum gebied en dan de gemiddelde parkeernorm oftewel het kencijfer, kortom 2 fietspp per 100 m2 bvo voor personeel*
- *2.500 m2 bvo kantoren: voor bezoekers geldt een vast kencijfer ongeacht het gebied, kortom 6 fietspp per balie/bedrijf met een minimum van 6 fietsparkeerplaatsen*

Dit resulteert in de volgende berekening van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen:
2.500 m2 bvo / 100 m2 bvo x 2 fietsparkeerplaatsen = 50 fietsparkeerplaatsen voor personeel en 3 balies/bedrijven x 6 fietsparkeerplaatsen = 18 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers
Kortom er zouden 68 fietspp nodig zijn voor deze ontwikkeling.

3. Oplaadpunten
In de CROW publicatie zijn ook kencijfers voor oplaadpunten opgenomen. Hierbij in onderscheid gemaakt tussen een drietal categorieën:
- Wonen
- Werken
- Bezoeken

Daarnaast is er de keuze tussen terughoudend en actief beleid ten aanzien van oplaadpunten. Weesp kiest ervoor om een actief beleid te voeren en het maximum percentage van het totale aantal openbare parkeerplaatsen uit de vigerende parkeerkencijfers van de CROW voor het realiseren van oplaadpunten te hanteren.

In afwijking van het in de CROW gehanteerde aandeel laadpunten wordt bij nieuwbouwontwikkelingen met meer dan 100 woningen een aandeel laadpunten (in openbaar gebied) van minimaal 1 laadpunt per 50 woningen geëist.

4. Maatwerk

4.1. Afwijken
In sommige gevallen kan maatwerk noodzakelijk of gewenst zijn. Met een gedegen onderbouwing kan het college besluiten af te wijken van de standaard vastgestelde parkeernormen.

4.2. Parkeerfonds
Weesp wil een parkeerfonds oprichten. Het doel van een parkeerfonds is dat als projecten op geen enkele manier kunnen voldoen aan de vereiste parkeernormen de projectontwikkelaar de te realiseren parkeerplaatsen kan afkopen. Er wordt per parkeerplaats een bedrag van € 20.000, prijspeil 2019 (jaarlijks te indexeren), gestort in het parkeerfonds. De gemeente kan dit geld gebruiken om openbare parkeerplaatsen (auto/fiets) te realiseren. Wanneer de projectontwikkelaar op geen enkele manier de vereiste

parkeerplaatsen binnen het project kan realiseren en niet bereid is de parkeerplaatsen af te kopen, wordt niet voldaan aan de vereiste parkeernormen en zal er geen bouwvergunning worden verstrekt voor de ontwikkeling.

De volgende scenario's zijn mogelijk:

1. De projectontwikkelaar realiseert het conform de parkeernormen vereiste aantal parkeerplaatsen binnen het project; de betreffende doelgroepen komen niet in aanmerking voor een vergunning omdat er parkeren op eigen terrein is voorzien.
2. De projectontwikkelaar stort het verschuldigde bedrag (aantal parkeerplaatsen vermenigvuldigd met geldende bedrag per parkeerplaats) in het parkeerfonds van de gemeente; de betreffende doelgroepen kunnen, indien ze voldoen aan de voorwaarden, in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Indien het maximaal aantal vergunningen is uitgegeven komen ze op de wachtlijst voor een vergunning.