

## 1.4 Bepaling van de hoogte van de parkeernormen

De parkeernormen zijn bepaald op basis van:

1. landelijke parkeerkcijfers (CROW);<sup>1</sup>
2. gegevens over autobezit en -gebruik in Groningen;<sup>2</sup>
3. de locatie binnen de stad van een bouwinitiatief;
4. aanbevelingen onderzoek adviesbureau Oranjewoud.

Hieronder volgt per item een toelichting.

### 1. Landelijke parkeerkcijfers

Er bestaat geen landelijke wettelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkcijfers. Dit zijn richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen. Ook is er de 'Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV 2004) waarin de richtlijnen voor bijvoorbeeld uitritten zijn opgenomen.

De parkeerkcijfers en het ASVV zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW.

Onze parkeernormen zijn gebaseerd op deze landelijke parkeerkcijfers. We hebben hierbij gekeken naar de stedelijkheidsgraad van Groningen op basis van de omgevingsadressendichtheid<sup>3</sup>.

### 2. Autobezit en autogebruik in de gemeente Groningen

Het aantal auto's per huishouden is in Groningen de afgelopen vijf jaar nagenoeg constant gebleven. In de afgelopen 5 jaar (2006 – 2011) was het gemiddelde autobezit per huishouden elk jaar 0,6. In 2010 stonden er 66.885 auto's in totaal geregistreerd, terwijl dat er in 2006 nog 63.300 waren (bron: CBS Statline Databank 2011).

Het Rijk hanteert vier scenario's, waarbij de groei van het autobezit per huishouden uitkomt op 12 tot 19 procent. Voor de parkeernormen gaan we uit van een gemiddeld scenario voor autobezit in 2040. Dit jaar lijkt ver weg, maar we houden hierbij rekening met de levensduur van gebouwen.

Het autobezit per huishouden verschilt per soort gebied en type woning (zie tabel 1). Een gemiddeld hoger autobezit betekent vooral in woonwijken een extra vraag naar parkeerplaatsen.

aantal auto's (in particulier bezit) per woning	Binnenstad	Vooroorlogse wijken	Naoorlogse wijken	totaal
rijwoning (huur)	0,38	0,46	0,79	0,70
rijwoning (koop)	0,64	0,71	0,96	0,90
(half) vrijstaande woning	0,84	0,69	1,12	1,10
appartement (tot 200.000 euro)	0,41	0,49	0,46	0,47
appartement (vanaf 200.000 euro)	0,56	0,64	0,77	0,65
onbekend	0,27	0,44	0,25	0,31
<b>Totaal</b>	<b>0,45</b>	<b>0,52</b>	<b>0,71</b>	<b>0,63</b>

bron: VOLIS 01/01/2008 en Mosaic 2009 (RDC-databank)

**Tabel 1. Autobezit per woning in Groningen in 2009**

De parkeernormen in deze beleidsregels zijn dan ook gedifferentieerd naar de locatie binnen de stad en naar type woning.

### 3. Locatie binnen de stad

We hanteren voor veel functies verschillende parkeernormen voor verschillende locaties in de stad (zie tabel 1.). De dynamiek van de binnenstad is immers anders dan die van de ringwijken en de buitenwijken. In de ringwijken treffen we een andere combinatie van functies aan dan in de binnenstad of de buitenwijken aan de rand van de stad. Er is een wisselwerking tussen de bereikbaarheid van de functies en het soort functies dat zich op een bepaalde locatie vestigt.

<sup>1</sup> Publicatie 182 CROW 'Parkeerkcijfers – Basis voor parkeernormering'.

<sup>2</sup> Afdeling Beleidsontwikkeling, RO/EZ, Gemeente Groningen.

<sup>3</sup> het gemiddelde aantal adressen per vierkante kilometer dat een adres binnen zijn omgeving heeft. Voor de bepaling van de omgevingsadressendichtheid van een gemeente wordt het gemiddelde berekend van de dichtheden van alle afzonderlijke adressen binnen die gemeente.

Als bij een bepaalde functie de locatie niet van invloed is op de parkeerbehoefte, dan brengen we geen onderscheid aan en gelden de parkeernormen voor de gehele gemeente.

#### 4. Advies Oranjewoud

In 2009 heeft adviesbureau Oranjewoud in onze opdracht de Nota Parkeernormen 2008 beoordeeld. Hierbij is gekeken naar de kwaliteit en de kwantiteit van de parkeernormen en naar de normen in relatie tot de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De algehele indruk van de nota van 2008 was goed.

In het volgende schema staan de conclusies en aanbevelingen van Oranjewoud. In zes gevallen hebben we de aanbevelingen van het onderzoeksbureau niet overgenomen. Deze zijn gemerkt met een rood blokje (■). De motivering hiervoor is opgenomen na het overzicht.

<b>Deel I Kwaliteit van de parkeernormen</b>			
<i>Opzet Nota Parkeernormen Algemeen:</i>			
1	+	Opzet en structuur zijn helder	
2	+/-	Zorg voor duidelijkere kaarten indeling stedelijke zones	■
3	+/-	Zorg dat tabel garages/opritten niet bij andere tabellen staat	■
<i>Parkeernormen voor woningen:</i>			
4	+	Eenvoud in normeringen	
5	+	Norm op basis van BVO en niet op basis van prijsklasse woning	
6	+	Indeling stedelijke zones in 4 in plaats van 3 zones (CROW indeling)	
7	+/-	Verduidelijk definitie studentenhuisvesting	■
8	+/-	Verduidelijk en verlaag parkeernorm sociale huur	■
9	+/-	Kijk beter naar de mobiliteit van jonge en oude senioren	■
10	+/-	Kijk naar differentiatie van normen in koop/huur	■
11	+/-	Verlaag het aantal categorieën qua BVO voor woningen	■
12	+/-	Kijk naar differentiatie norm niet-grondgebonden woning naar locatie stad	■
13	+/-	Neem een norm voor aan huis verbonden beroepen op	■
<i>Parkeernormen voor winkels:</i>			
14	+	De normen voldoen	
15	+/-	Verhelder de definities van PDV en GDV	■
16	+/-	Stel bandbreedtes in voor PDV en GDV	■
<i>Parkeernormen voor kantoren en bedrijven:</i>			
17	+	Onderverdeling in 4 stedelijke zones	
18	+	Keuze tussen normering op basis van fte én BVO	
19	+/-	Kijk naar definitie kantoor en bedrijf	■
20	+/-	Kijk naar lage normen kantoren (deels afwijkend van het CROW)	■
<i>Parkeernormen overige categorieën:</i>			
21	+	De parkeernormen voldoen	
22	+/-	Geef crèches, peuterspeelzalen etc, wellicht indicatieve norm	■
23	+/-	Geef medische en maatschappelijke diensten wellicht indicatieve norm	
24	+/-	Normeer Dansstudio etc. op basis van m <sup>2</sup> BVO in plaats van 'banen'	
<b>Deel II Afstemming van de parkeernormen op de nieuwe Wro</b>			
25		Hou de ontwikkelingen rond de wetgeving tussen VROM (nu I&M) en VNG in de gaten	■
26		Sluit zo mogelijk aan bij de definities en begripsbepalingen in de RO Standaarden 2008 en in Strakke Plannen	
27		Huidige normering is te gedetailleerd en gedifferentieerd voor opname in een bestemmingsplan	■
28		Maak de normen ruimtelijk verankerbaar, d.w.z. objectgericht, dus per BVO en niet (alleen) per fte	■
29		De geografische indeling in zones komt niet overeen met de indeling in bestemmingsplannen	■
30		Veranker afwijkende parkeernormafspraken (bijv. Europapark) in bestemmingsplan	■

*Niet overgenomen adviezen:*

*Aanpassing stedelijke zonering (advies 6)*

In vorige versies van de beleidsregels voor parkeernormen hanteerden wij normen voor 4 verschillende zones: de 'binnenstad', 'vooorlogse wijken', 'naoorlogse wijken' en 'uitleggebieden en wijken na 2000'. Soms werden ook bedrijventerreinen en het gebied rondom het Centraal Station als aparte zone beschouwd.

Het adviesbureau heeft geconstateerd dat de Groningse indeling in vier zones afwijkt van de landelijke richtlijn van het CROW, die drie stedelijke zones hanteert. Hoewel het adviesbureau hierin geen bezwaar zag, hebben we toch besloten onze stedelijke zones aan te passen aan de landelijke richtlijn.

Het CROW hanteert drie zones: centrum, schil / overloopgebied, rest bebouwde kom.

Voor Groningen hebben we dit vertaald in:

1. Binnenstad
2. Ringwijken
3. Buitenwijken

We sluiten hierdoor nog beter aan bij de landelijke kencijfers en we hopen hiermee ook minder conflicten te ondervinden tussen de zonering in de Beleidsregels Parkeernormen en de grenzen van bestemmingsplannen.

*Mobiliteit van jonge en oude senioren (advies 9)*

Het adviesbureau adviseerde om verschil te maken tussen de mobiliteit van jonge (en mobiele) senioren en oudere (en minder mobiele) senioren. Wij hebben dit niet direct overgenomen omdat het normeren op basis van (bewoning door) doelgroepen niet 'bestemmingsplanproof' is. Ons uitgangspunt is dat normen gekoppeld moeten zijn aan een ruimtelijk object en niet aan een sociaal-demografische doelgroep.

Het is ook geen oplossing om de parkeernorm te koppelen aan seniorenwoningen. Deze mogen immers bewoond worden door mensen vanaf 55 jaar. Vooral onder deze jonge senioren is de mobiliteit nog hoog. Zie ook het artikel in bijlage 1 van deel I over autogebruik en autobezit onder 65-plussers. Een lagere parkeernorm past hier niet bij.

De parkeernormen voor woningen (tabel A1) zijn daarom niet aangepast op seniorenwonen. Maar: als een initiatiefnemer aannemelijk kan maken dat woningen door minder mobiele ouderen bewoond gaan worden, mag er wél gebruik worden gemaakt van de parkeernormen voor beschermd wonen (tabel A5: Zorgvoorzieningen).

*Differentiatie norm niet-grondgebonden woning naar locatie stad (advies 12)*

Het adviesbureau heeft ons gevraagd te kijken naar de mogelijkheden om de parkeernormen voor niet-grondgebonden woningen te differentiëren naar de locatie binnen de stad. Wij vinden dat dit advies niet verenigbaar is met advies 11 om minder categorieën voor woningen vast te leggen. Meer categorieën geeft een schijnnaauwkeurigheid. Ook heeft de praktijk de laatste jaren uitgewezen dat er op dit punt geen discussies zijn geweest. Daarom hebben we de parkeernormen voor niet-grondgebonden woningen niet nader gedifferentieerd naar locatie binnen de stad.

*Bandbreedtes voor PDV, GDV, crèches, peuterspeelzalen en kinderdagverblijven, medische en maatschappelijke diensten (advies 16, 22 en 23)*

Het advies om bandbreedtes te hanteren, hebben we niet overgenomen. Bandbreedtes zijn te gevoelig voor interpretatie. Daarnaast is de achterliggende gedachte van het hanteren van bandbreedtes dat op deze manier maatwerk geboden kan worden. Voor maatwerk zien we genoeg mogelijkheden binnen het Stappenplan.

*Ruimtelijk verankerde parkeernormen (advies 28)*

Het adviesbureau stelde vast dat sommige van onze parkeernormen niet 'bestemmingsplanproof' waren. Dat wil zeggen dat ze niet gekoppeld waren aan een ruimtelijk meetbare, vaste eenheid zoals bedrijfsvloeroppervlakte. In deze beleidsregels zijn de parkeernormen zo veel mogelijk objectgericht.

Voor een ziekenhuis betekent dit bijvoorbeeld dat er nu niet alleen genormeerd kan worden op basis van parkeerplaatsen per bed (een eenheid die niet in het bestemmingsplan opgenomen mag worden), maar ook op basis van 100 m<sup>2</sup> gebruiksoppervlakte (GO).

Bij diverse andere functies waarbij eerst alleen de parkeernorm per werknemer werd gehanteerd, bestaat nu ook de mogelijkheid om te normeren per 100 m<sup>2</sup> GO. De parkeernormen die we hiervoor opgenomen hebben, zijn vaak gebaseerd op de kencijfers van andere, maar vergelijkbare functies. Het CROW had in die gevallen de kencijfers voor de daadwerkelijk te normeren functie niet beschikbaar.