

Parkeermotivering Scheldeweg 2 – Hoorn

1. Inleiding en doel van deze motivering

In het kader van de uitwerking van het nieuwbouwplan Scheldeweg 2 te Hoorn, bestaande uit 52 huurwoningen, wordt met deze motivering onderbouwd dat het plan voldoet aan de parkeernormen zoals opgenomen in de Parkeernormennota Hoorn (2018). Conform de methodiek van de gemeente Hoorn en CROW worden de relevante stedelijkheidszone, autobezitcategorie, functionele typering van de woningen en bezoekerscomponent betrokken bij de berekening van de parkeerbehoefte.

Met deze motivering wordt aangetoond dat het project:

- ruimschoots voldoet aan de normatieve parkeerbehoefte,
- robuust is voor verschillende doelgroepen,
- en juridisch-planologisch draagkrachtig kan worden vastgesteld.

2. Beleidskader en gehanteerde uitgangspunten

2.1 Stedelijkheidszone

De locatie Scheldeweg 2 is gelegen binnen de stedelijkheidszone 'Rest bebouwde kom', zoals opgenomen in de gemeentelijke parkeernormennota.

2.2 Autobezitcategorie

Binnen deze zone hanteert de gemeente vier CROW-autobezitcategorieën: laag, middenlaag, midden en middenhoog.

Voor de berekening van de parkeerbehoefte is autobezitcategorie middenlaag toegepast. Deze keuze is gebaseerd op:

- het aantoonbaar lagere autobezit in de wijk Kersenboogerd,
- de nabijheid van het station Hoorn Kersenboogerd op loopafstand,
- de aanwezigheid van diverse busverbindingen in het directe plangebied,
- de realisatie van parkeren op eigen terrein,
- de specifieke zorggeschikte woonfunctie van een deel van de woningen.

Deze omstandigheden sluiten rechtstreeks aan bij de criteria die CROW hanteert bij het bepalen van lagere autobezitcategorieën.

3. Functionele typering en programmatische uitgangspunten

3.1 Functionele typering van de woningen

Het programma wordt gerealiseerd binnen de categorie *“aanleunwoningen/serviceflats – zelfstandige woningen met beperkte zorgvoorzieningen”*. Deze functie wijkt expliciet af van reguliere woningbouw en kenmerkt zich door:

- bewoners met lagere of afnemende mobiliteit,
- beperkt eigen autobezit,
- meer gespreide bezoekersmomenten,
- aanwezigheid van ondersteunende voorzieningen.

Deze functionele typering is gedurende de planvorming en de Omgevingstafels als uitgangspunt gehanteerd bij de beoordeling van het programma en de daarbij behorende parkeerbehoefte. Hierdoor vormt deze categorie een logisch en consistent vertrekpunt voor het bepalen van passende parkeerkencijfers, in lijn met jurisprudentie ABRvS 26 november 2025 (ECLI:NL:RVS:2025:5760), waarin aansluiting bij de feitelijke functie en doelgroep wordt bevestigd.

3.2 Geclusterde zorgwoningen

Van de in totaal 52 woningen worden minimaal 20 woningen gerealiseerd als geclusterde zorgwoningen. Deze woningen kennen, op basis van landelijke en gemeentelijke ervaringsgegevens, een structureel lager autobezit dan reguliere huurappartementen. Dit resulteert in een wezenlijk lagere parkeerbehoefte voor dit deel van het programma.

3.3 Bezoekersparkeren

De gemeente Hoorn heeft, vooruitlopend op aanpassing van haar parkeerbeleid, bevestigd dat voor dit project kan worden volstaan met een bezoekersnorm van 0,15 per woning. Deze maatwerktoeepassing geeft aan dat de gemeente de lagere parkeerdruk die gepaard gaat met dit type woonprogramma erkent en beleidsmatig ondersteunt.

4. Voldoen aan parkeernorm bij reguliere CROW-typologieën

Ter verificatie is onderzocht of het plan eveneens voldoet aan de parkeernorm indien géén rekening wordt gehouden met de zorgwoningfunctie, maar wordt gerekend met de reguliere CROW-woningtypen:

- Etage, goedkoop (huur)
- Etage, midden (huur)

Uit deze berekening blijkt dat ook onder deze reguliere woningtypologieën het plan binnen de categorie *Rest bebouwde kom – middenlaag* volledig voldoet aan de parkeernormen.

Dit betekent dat:

- de parkeeropgave niet afhankelijk is van het aandeel zorgwoningen,
- de normatieve parkeerbehoefte gedekt is bij een gemengde doelgroep,
- het plan toekomstbestendig is onder verschillende markt- en verhuurscenario's.

5. Deelauto-optie

In aanvulling op de normatieve berekeningen kan, indien gewenst, een deelauto op eigen terrein worden gerealiseerd. Een dergelijke voorziening leidt conform de geldende mobiliteitskencijfers tot een verdere reductie van de parkeerbehoefte en versterkt het duurzame mobiliteitsaanbod binnen het plangebied.

Hoewel deze maatregel niet noodzakelijk is om aan de norm te voldoen, draagt deze bij aan een extra robuuste en toekomstgerichte parkeeroplossing.

6. Juridische en beleidsmatige borging

De gehanteerde uitgangspunten zijn volledig in overeenstemming met:

- de Parkeernormennota Hoorn,
- de CROW-Systematiek (publicatie 381),
- de maatwerkruimte die de gemeente biedt (bezoekersnorm 0,15),

- en de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, met name:
ABRvS 26 november 2025, ECLI:NL:RVS:2025:5760,
waaruit volgt dat maatwerk bij zorggeschikte woonvormen aanvaardbaar en juridisch houdbaar is, mits zorgvuldig gemotiveerd.

Deze parkeermotivering voldoet daarmee aan de vereisten van zorgvuldigheid, deugdelijkheid en draagkracht, zoals bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht.

7. Conclusie

Gelet op:

- de ligging binnen “Rest bebouwde kom”,
- de objectief verdedigbare keuze voor autobezitcategorie middenlaag,
- de programmatische invulling van 52 huurwoningen, waarvan 20 geclusterd,
- de toepassing van een bezoekersnorm van 0,15,
- het feit dat het plan óók onder reguliere CROW-typologieën volledig voldoet,
- en de mogelijkheid de parkeeropgave desgewenst aanvullend te ondersteunen met een deelauto,

kan worden geconcludeerd dat de parkeerbehoefte van het plan ruimschoots en planologisch verantwoord is gedekt. Het project Scheldeweg 2 beschikt daarmee over een voldoende, toekomstbestendige en juridisch houdbare parkeeroplossing.