



RAADSVRAGEN ZONDER ANTWOORD

Nummer : 118-167
Onderwerp : beleidsregels parkeernormen 2025
Portefeuillehouder : Harm Scheepstra
Datum : 23 februari 2025

Vragen van de fractie van VVD Waterland aan het college van burgemeester en wethouders (ingezonden op 23 februari 2025)

Aanleiding/toelichting:

De fractie van de VVD Waterland heeft kennis genomen van de recent gepubliceerde en inwerking getreden Beleidsregels Parkeernormen 2025. Over deze beleidsregels zal ter vergadering van 27 februari 2025 worden gedebatteerd. Hieronder treft u vast de belangrijkste vragen aan die onze fractie heeft over de Beleidsregels, gerubriceerd per onderwerp.

“Zeer bijzondere omstandigheden”

In de veel kernen wordt een (relatief) hoe parkeerdruk ervaren. Daarom is het goed dat uitgangspunt van deze regels is dat bij nieuwe ontwikkelingen parkeren volledig op eigen terrein wordt opgelost, behoudens zeer bijzondere omstandigheden. Welke omstandigheden tot een afwijkende verplichting kunnen leiden blijft onduidelijk in dit document.

Vraag 1

Kunt u voorbeelden noemen en/of de criteria benoemen die het college voornemens is te hanteren om te bepalen of sprake is van zeer bijzondere omstandigheden?

Toegankelijkheid toepasselijke normen

Een ander uitgangspunt in de regels is dat aangesloten wordt bij de zogenaamd e CROW normen voor parkeren (zowel die m.b.t. auto als die m.b.t. fiets). Het gaat daarbij om niet-openbaar toegankelijke normen, waarvoor betaald moet worden (en flink ook!). Ook andere normen waarnaar verwezen wordt in de beleidsregels zijn niet-openbaar toegankelijk, maar bevinden zich achter een “pay-wall” (NEN 2443, NEN 2580, ASVV 2021).

Vraag 2a

Zijn de meest actuele versies van deze normen altijd in te zien op het Gemeentehuis door belanghebbenden?

Vraag 2b

Bent u bereid dat met zoveel woorden te vermelden in de Beleidsregels?

Stedelijkheidsgraad

Om te berekenen hoeveel parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd zijn diverse factoren van belang: de stedelijkheidsgraad, het type ontwikkeling en de prijs daarvan. Uit par. 2.2.1 blijkt dat er een nieuwe indeling qua stedelijkheidsgraad heeft plaatsgevonden, met name m.b.t. Monnickendam: daar wordt in deze regels een hogere stedelijkheidsgraad aangehouden in verband met nieuwe ontwikkelingen die leiden tot een hogere omgevingsadressendichtheid, en daarmee tot een lagere parkeernorm. Galgenriet wordt echter met zoveel woorden genoemd als gebied waarop de regels niet van toepassing zijn. Waarom wordt deze ontwikkeling dan wel meegerekend voor het bepalen van de stedelijkheidsgraad van Monnickendam?

De kernen Marken en IJpendam zijn ingedeeld in de categorie “weinig stedelijk” “vanwege hun compactheid en hoogwaardig openbaar vervoer”. De regels bevatten geen definitie van het begrip “hoogwaardig openbaar vervoer”.

Volgens Wikipedia is Hoogwaardig openbaar vervoer, afgekort HOV, een in Nederland gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming (hoge gemiddelde rijnsnelheid). Andere kenmerken zijn comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Bij HOV wordt waarde gehecht aan de uitstraling omdat men het totale 'vervoersconcept' als een 'product' aan de reiziger wil kunnen 'verkopen'.

Vraag 3

In theorie is mogelijk sprake van HOV, maar in de praktijk zien we dat met name Marken al jaren kampt met uitvallende busverbindingen. Is daar rekening mee gehouden bij het indelen van die kern in de categorie “weinig stedelijk”?

Categorie-indeling

Het lijkt erop dat het begrip “Eigen terrein” op twee verschillende manieren wordt gebruikt in de regels:

1. Om het terrein mee aan te duiden waarop de ontwikkeling als geheel plaatsvindt,
2. Om percelen mee aan te duiden die gerealiseerd worden in het kader van de nieuwe ontwikkeling (bijvoorbeeld in par. 2.3.2). Op die percelen te realiseren parkeerplaatsen zijn niet openbaar toegankelijk.

Vraag 4

Bent u, om de duidelijkheid van de regels te vergroten, bereid de terminologie aan te passen zodat duidelijker is op welk type eigen terrein wordt bedoeld en het begrip “eigen terrein” alleen te gebruiken zoals dat is gedefinieerd op p. 22, dus in de betekenis van 1 hierboven?

Berekening parkeerverplichting

Voor het bepalen van de parkeerverplichting is een doorslaggevende rol weggelegd voor (de verhouding tussen) het aantal aanwezige parkeerplaatsen van de laatst toegestane situatie (hierna: huidige parkeervoorzieningen) en de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling (hierna: parkeervraag). Dat roept de vraag op of er voldoende gegevens beschikbaar zijn waaruit blijkt hoe de huidige parkeervoorzieningen zijn.

We lezen in de regels dat het aan de aanvrager is een onderzoek in te dienen waaruit die gegevens blijken. Zo'n onderzoek moet volgens de regels (par. 2.3.3) representatief zijn, dat wil zeggen een door een objectieve partij uitgevoerde parkeerdrukmeting op verschillende momenten, dagen en tijden (buiten vakantieperiode), waarbij ook rekening dient te worden gehouden met andere ruimtelijke ontwikkelingen. Bijlage 2 bij de regels heet “uitkomsten parkeeronderzoek”. Men zou verwachten dat dit een onderzoek is dat voldoet aan de in de regels gestelde voorwaarden, maar niets blijkt minder waar. De

in deze bijlage gerapporteerde resultaten blijken gebaseerd op één enkele meting tijdens een doordeweekse nacht.

Vraag 5a

Waarom voldoet dit onderzoek niet aan de eisen die daaraan worden gesteld in de beleidsregels?

Vraag 5b

Stel nu dat een aanvrager een vergelijkbare meting doet als in bijlage 2 gerapporteerd. Neemt u daarmee genoegen?

Vraag 5c

En wat nu als de aanvrager erop wijst dat het onderzoek vergelijkbaar is met dat in de regels?

Indien een aanvrager kan aantonen dat de totale parkeerdruk onder de 85% blijft, zou toestemming verleend kunnen worden voor het realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte i.p.v. eigen terrein, lezen wij.

Vraag 6a

Beschikt het college over gegevens waaruit de huidige parkeerdruk in de kernen blijkt, zodat gegevens van een aanvrager daarmee kunnen worden vergeleken?

Vraag 6b

Zo niet, is het college van plan die gegevens op korte termijn te (laten) verzamelen?

Correcties voor dubbelgebruik

Volgens de beleidsregels zijn er verschillende omstandigheden die een verlaging van de parkeerverplichting rechtvaardigen (daarover zo meer). Daarnaast kan er gecorrigeerd worden voor zogenaamd “dubbelgebruik”, dat op p. 22 als volgt gedefinieerd is: bij dubbelgebruik wordt dezelfde auto parkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De auto parkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbel gebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootste is, niet samenvalt voor de verschillende functies.”

Uit de toelichting in par. 2.2.3 blijkt ook dat deze correctie alleen bedoeld is voor ontwikkelingen waarin sprake is van verschillende functies, omdat er dan sprake kan zijn van “verschillende patronen van tijden waarop gebruikers aanwezig zijn” (NB: bedoeld wordt hier natuurlijk waarop de auto’s van gebruikers geparkeerd staan”). Op p. 10 staat een tabel die de percentages bevat waarmee ingeval van meerdere functies kan worden gerekend.

De regels wekken dus de onmiskenbare indruk dat alleen ingeval van meerdere functies meg worden gecorrigeerd voor dubbelgebruik en dat lijkt ons terecht.

Wij hebben dan ook met verbazing kennisgenomen van het rekenvoorbeeld in bijlage 1. Dat ziet op een ontwikkeling van uitsluitend woningen, en er is in dit voorbeeld dus geen sprake van meerdere gebruiksfuncties. Toch wordt hier bij stap 3 (p. 24) gemeld dat het “mogelijk [kan] zijn dat er minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden.” En: “het drukste moment is maatgevend en daarmee bepalend voor de parkeereis”.

Vraag 7a

Waarom wordt in dit voorbeeld gecorrigeerd voor dubbelgebruik terwijl er geen sprake is van meerdere gebruiksfuncties?

Vraag 7b

Bent u het met ons eens dat het voorbeeld verwarring en onterechte verwachtingen kan dekken en bent u bereid het aan te passen op dit punt?

Verlaging van de parkeerverplichting

Volgens de beleidsregels zijn er verschillende omstandigheden (in de regels “duurzame vormen van mobiliteit” genoemd), die een verlaging van de parkeerverplichting rechtvaardigen zonder dat sprake is van “uitzonderlijke omstandigheden”:

- Extra fietsparkeerruimte
- Nabijheid HOV
- Inzet deelauto's bij woningen

Extra fietsparkeerruimte

De (auto)parkeerverplichting kan met maximaal 10% worden verlaagd (in een verhouding 5 extra fietsplekken in plaats van 1 autoparkeerplaats) als de ontwikkelaar extra fietsparkeerruimte creëert. Daarbij geldt blijkens de toelichting op p. 11 dat die fietsparkeerplekken op eigen terrein moeten worden gerealiseerd en toegankelijk moeten zijn voor gebruikers én bezoekers.

Vraag 8

Begrijpen wij goed dat deze eis betekent dat deze fietsplekken niet kunnen worden gerealiseerd op individuele percelen die ontstaan als gevolg van de ontwikkeling?

In hoofdstuk 4 wordt specifiek aandacht besteed aan parkeernormen voor fietsen. Wij zien daar dat er een verplichting geldt bij iedere nieuwbouwwoning een afsluitbare berging te realiseren waarin fietsen kunnen worden gestald en dat daarnaast bij woningen “in de openbare ruimte rekening moet worden gehouden met 0,5 fietsparkeervoorziening per woning voor bezoekers”. Vervolgens lezen we “[...] daarom eisen we dat de fietseninstallingsvoorziening op eigen terrein wordt opgelost.

Vraag 9a

Is onze indruk juist dat het college hier de woorden “openbare ruimte” gebruikt om plekken mee aan te duiden op het perceel waarop de ontwikkeling plaatsvindt, die geen individueel eigendom van derden worden?

Vraag 9b

Valt dit gebruik wat het college betreft onder de definitie van “openbare ruimte” die op p. 22 wordt gegeven?

Vraag 9c

Zo niet, bent u bereid andere terminologie te hanteren in de regels met het oog op het verduidelijken daarvan?

(vgl ook de vragen hierboven onder het kopje categorie-indeling)

Nabijheid hoogwaardig openbaar vervoer

Volgens de beleidsregels is een reductie van de parkeerverplichting met maximaal 10% mogelijk als een ruimtelijke ontwikkeling “op minder dan 200 meter van een HOV-Halte (R-Net) wordt gerealiseerd”

Wij constateerden net al dat de bepaling van de stedelijkheidsgraad van Marken mede ingegeven is door de gestelde aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer en dat die kwalificatie in elk geval op dit moment onterecht lijkt.

Los daarvan geldt het volgende. De termen hoogwaardig openbaar vervoer komen met enige regelmaat voor in de beleidsregels, maar een definitie daarvan op p. 22 ontbreekt.

Vraag 10a

Bent u bereid die alsnog toe te voegen en zo ja, welke definitie bent u voornemens te hanteren?

Vraag 10b

Bent u bereid een overzicht op te nemen in de Beleidsregels waaruit blijkt welke in de Gemeente aanwezige OV-haltes kwalificeren als HOV-halte?

Inzet deelauto's

Indien een ontwikkelaar met behulp van een overeenkomst kan aantonen dat gedurende minimaal 1-0 jaar commercieel aangeboden deelauto's beschikbaar zijn, kan de parkeerverplichting met maximaal 20% worden verlaagd, zo staat op p. 11.

Vraag 11

Dit roept de vraag op welke eisen er aan zo'n overeenkomst worden gesteld? Moet die bijvoorbeeld zijn getekend? Zo ja, hoe verhoudt die eis zich tot de fase waarin de beoordeling moet plaatsvinden? (m.a.w.: hoe kan een initiatiefnemer verplicht worden een overeenkomst te tonen op een moment dat onzeker is of de ontwikkeling wel vergund wordt?)

Extra kwaliteit aan woonomgeving

Wij lezen dat voor alle reductiefactoren geldt dat ze tezamen maximaal 20% reductie van de parkeerverplichting kunnen opleveren en dat ze alleen kunnen worden toegepast als de "ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving."

In veel gevallen zal een ontwikkelaar de reductie beogen te bereiken omdat er simpelweg geen plek is voor het realiseren van de volledige parkeerbehoefte. In zo'n geval is er dus geen sprake van besparing die kan worden ingezet voor een ander doel.

Vraag 12a

Betekent dat dat in zo'n geval de reductie wordt geweigerd?

Vraag 12b

Zo niet, kunt u dan toelichten wat precies bedoeld wordt met "het toevoegen van extra kwaliteit aan de woonomgeving" en hoe daarop wordt getoetst?

Parkeernormen wonen

De tabel op p. 17 en 18 bevat de verplichte aantallen op eigen terrein te realiseren autoparkeerplaatsen voor gebruikers en is voorzien van enkele toelichtende opmerkingen.

De eerste opmerking heeft betrekking op bezoekersparkeerplaatsen. Daarvoor wordt blijkens deze opmerking een norm gehanteerd van 0,2 parkeerplek per woning binnen de bebouwde kom en daarbuiten van 0,3.

Vraag 13a

Dit roept de vraag op of deze eis voor elk type woning geldt dat in de tabel wordt genoemd en dus ook op kamerverhuur aan studenten en kortstondig toeristisch overnachten?

Vraag 13b

Geldt de hier genoemde norm dan per kamer?

Sociale huur wordt gedefinieerd door een maximum huurprijs te noemen met daarbij de opmerking dat die uit 2024 dateert, maar zonder de opmerking dat die geïndexeerd kan worden.

Vraag 14a

Is dat een omissie of bewust?

Vraag 14b

Bent u bereid toe te voegen dat het om jaarlijks te indexeren bedragen geldt in het eerste geval?

Sociale koop wordt hier niet gedefinieerd (alleen uit het voorbeeld in bijlage 1 blijkt welke grens er wordt gehanteerd: € 355.000).

Vraag 15a

Zou het niet wenselijk zijn op deze plek toe te lichten wat bedoeld wordt met sociale koop (en daarbij meteen duidelijk te maken of het de kale aankoopprijs betreft, of die inclusief KK indien daarvan sprake is), inclusief een opmerking over het al dan niet indexeren van deze grens?

Nu zou bijvoorbeeld een maisonnette niet onder de definitie vallen, omdat sprake is van meerdere woonlagen, terwijl dat wel degelijk een appartement kan zijn.

Vraag 15b

Zou het niet logischer zijn v.w.b. de definitie van appartement aan te sluiten bij hét kenmerk daarvan, te weten dat sprake is van een aandeel in een groter geheel?

Diverse losse opmerkingen

Acceptabele loopafstand

In de tabel op p. 14 is te vinden welke loopafstand van auto tot ontwikkeling acceptabel wordt geacht ingeval van verschillende functies. Die gegevens corresponderen niet met gegevens die elders in de regels worden gehanteerd, zodat onduidelijk is welke normen nu gelden.

Zo staat in de tabel dat een afstand van 300 meter tussen auto en woning voor de binnenstad van Monnickendam acceptabel is en voor andere woonwijken 200 meter. Op p. 24 wordt in het rekenvoorbeeld echter gewerkt met 100 meter, hetgeen ook logischer lijkt omdat volgens de tabel op p. 14 een bezoeker minder ver geacht wordt te hoeven lopen dan een bewoner.

Vraag 16a

Wat zijn de acceptabele loopafstanden waarmee het college voornemens is te gaan werken?

Vraag 16b

Als die afwijken van het voorbeeld uit bijlage 1, zal de daarin opgenomen berekening dan worden verbeterd?

Toestemming nodig ingeval van meer parkeerplekken dan noodzakelijk?

Waarom nemen de regels tot uitgangspunt dat er niet méér plekken dan het noodzakelijke minimumaantal mogen worden gerealiseerd?

Vraag 17a

Hoe biedt dat “duidelijkheid voor alle betrokkenen” (vgl. p. 9 4^e alinea) en hoe verhoudt dit uitgangspunt zich tot de schaarste van parkeerplekken die überhaupt aanleiding is voor het opstellen van de beleidsregels?

Vraag 17b

Is het college bereid de toestemmingsverplichting ingeval van meer parkeerplaatsen te laten vervallen?

Afronden uitkomst rekensom

Tot nu toe werd altijd naar boven afgerond. Het college zegt in de beleidsregels voornemens te zijn voortaan naar beneden af te ronden bij een uitkomst die tot een getal met decimalen leidt. Wij zijn daar niet voor, omdat een behoefte die groter is dan een rond getal dus leidt tot de noodzaak van een extra plek. Als de uitkomst 3,4 is, en er worden maar 3 plekken gecreëerd kunnen we ervan uit gaan dat er in elk geval één auto extra in de openbare ruimte moet worden geparkeerd, hetgeen in strijd is met de uitgangspunten van de beleidsregels.

Vraag 18

Bent u bereid de regels op dit punt aan te passen naar het oude beleid, waarbij dus altijd naar boven wordt afgerond?

Maatvoering parkeervoorzieningen

Een ontwikkelaar moet natuurlijk weten welke eisen er gesteld worden aan de afmetingen van parkeervoorzieningen. De regels bevatten wel informatie over de mate waarin het aantal op individuele percelen te realiseren plekken moet worden gecorrigeerd in verband met de niet-openbare toegankelijkheid daarvan, inclusief gegevens over afmetingen van die percelen, maar nergens staat hoe groot een individuele plek (minimaal) moet zijn en welke overige eisen er gelden (minimale rijbanbreedte etc.). De regels verwijzen wat dat betreft uitsluitend naar aanbevelingen (ASVV 2021) die niet openbaar toegankelijk zijn. Zelfs indien de meest recente versie van deze normen altijd te raadplegen zou zijn op het gemeentehuis, lijkt het toch handig dat de allerbelangrijkste informatie daaruit uit de Beleidsregels zelf kenbaar is.

Vraag 19

Bent u daartoe bereid?

Ontbrekende definities

Wij constateerden al dat diverse begrippen die vaker of minder vaak in de beleidsregels worden gehanteerd niet gedefinieerd zijn in de tabel op p. 22 of op p. 18, waar definities zijn opgenomen die relevant zijn voor de categorie indeling. Naast de begrippen die wij al noemden, gaat het om:

- Parkeerbalans
- Parkeervraag
- Parkeerbehoefte
- Parkeercapaciteit
- Parkeerplaatsverplichting
- Openbare parkeerplaats

Vraag 20

Bent u bereid ook deze begrippen te definiëren in hoofdstuk 5 van de beleidsregels?

Fietsparkeernormen ingeval van ontbreken norm voor beoogde functie

Onder het kopje “bepalen van de fietsparkeerverplichting” staat dat voor bepaalde functies geen normen zijn vastgesteld. Daarop volgt de mededeling “voor deze functies gelden dan ook geen fietsparkeernormen” en dan: “dit laat onverlet dat een aanvrager wel zorg moet dragen voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen”.

Vraag 21

Dit roept de vraag op hoe de aanbieder bij afwezigheid van enige norm moet bepalen wanneer sprake is van “voldoende” fietsparkeerplaatsen en hoe dit gecontroleerd wordt. Graag een toelichting.

Tekst onder kopje “elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters

Aan het einde van deze paragraaf is tekst weggevallen.

Vraag 22

Wat had hier moeten staan?

Formulering beleidsregel 6

Op p. 12 staat in rood lettertype regel 6 geformuleerd. Die sluit in zoverre niet aan bij hetgeen dat daaraan vooraf gaat dat ontbreekt dat verlaging van de parkeernorm alleen in uitzonderlijke omstandigheden gerechtvaardigd kan zijn. Nu lijkt het alsof aantonen dat realisatie op eigen terrein al voldoende zou zijn om af te wijken van het uitgangspunt.

Vraag 23

Bent u bereid de formulering van deze regel aan te passen om misverstanden over de reikwijdte daarvan te voorkomen?

Aanleggen nieuwe parkeerplaatsen in openbare ruimte

Op p. 15 licht het college toe aan welke criteria getoetst wordt ingeval van een verzoek om aanleg van parkeerplekken in de openbare ruimte. De eerste twee criteria zijn inderdaad als eis geformuleerd. Dat geldt niet voor het derde: onduidelijk is hoe de te maken afweging moet uitvallen om in aanmerking te komen.

Vraag 24

Bent u bereid de tekst van het derde bulletpoint te herformuleren tot een eis?

Handhaving/monitoring**Vraag 25**

Hoe bent u voornemens te controleren of aan een opgelegde parkeerverplichting is voldaan?

Vraag 26

Wat zijn de consequenties van het niet daaraan voldoen?

Vraag 27

Bent u bereid de antwoorden op deze twee vragen op te nemen in de beleidsregels?

Vraag 28

Bent u bereid dit beleid periodiek te evalueren om te bezien of het recht doet aan de feitelijke situatie?