

Technische vragen

Datum indiening:
Registratienummer:

Aan het college

Onderwerp: Parkeren

Inleiding

In voorbereiding op de bespreking van de nota parkeernormen, die voorzien is op 20 december in de raad, hebben wij nog een aantal technische vragen. Te lezen valt dat het doel is dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet leiden tot (een toename) van het parkeertekort in de omgeving en daarnaast dat het parkeerbeleid duidelijkheid biedt aan de werkwijze van het opstellen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de nota zijn beleidsregels opgenomen met besluitpunten:

Vragen

Met betrekking tot besluitpunt 1d Reductiefactoren (nb de vragen gaan zowel over fietsparkeren als autoparkeren):

1. In hoeverre zijn ervaringscijfers binnen de gemeente meegenomen bij de toepassing van de reductiefactoren (zie ook de uitspraken van Henselmans in het NHD dat tot nog toe niet veel gebruik wordt gemaakt van deelvervoer).

Antwoord: Ervaringscijfers binnen de gemeente Dijk en Waard zijn voor deze Nota Parkeernormen 2022 nog niet geanalyseerd, omdat de voorliggende reductiefactoren op deze manier nog niet zijn toegepast. De ervaring met het (pioniers)project Groene Trede heeft wel tot inzicht geleid dat er op dit onderdeel duidelijkere beleidsregels wenselijk zijn, zowel voor gemeente als ontwikkelaar. Daarin wordt in de Nota Parkeernormen 2022 voorzien.

2. In hoeverre zijn gebruikgegevens uit andere gemeenten voor de reductiefactoren meegenomen in de overwegingen.

Antwoord: Er zijn steeds meer gemeentes die reducties toepassen, maar op dit moment is geen specifiek (cijfermatig) onderzoek bekend in hoeverre dit daadwerkelijk leidt tot vermindering van de parkeervraag. Wel is duidelijk dat een deelauto de mobiliteit vergroot van mensen in met name stedelijke gebieden, waar de ruimte voor een privéauto schaarser wordt. Steeds meer deelauto's zijn 24 uur per dag beschikbaar en vormen daarmee een steeds beter alternatief voor de eigen auto.

Het denken vanuit autogebruik in plaats van autobezit past binnen de mobiliteitstransitie.

Uit recent onderzoek blijkt ook dat met name de fiets en e-bike kansrijk zijn als alternatief voor de auto, mits barrières worden weggenomen. Dan gaat het om bijvoorbeeld fietsregelingen vanuit werkgevers, betere fietspaden en een goede fietsenstalling bij herkomst en bestemming. Met name bij appartementencomplexen is een goed beveiligde, comfortabele en makkelijk toegankelijk fietsenstalling geen wettelijk vereiste. Door toepassing van de reductiefactor worden ontwikkelaars gestimuleerd om dit aspect een goede plek te geven binnen de ontwikkeling.

3. Is er indien geen getallen op basis van werkelijk gebruik/ ervaringscijfers zijn gebruikt, gebruik gemaakt van schattingen?

Antwoord: Over de effectiviteit van deelauto's lopen de schattingen uiteen, namelijk dat 1 deelauto 4 tot 15 'prive'auto's kan vervangen. Er is gekozen om aan de lage kant te gaan zitten. Bovendien wordt aangesloten bij ervaringen van andere gemeentes door een maximum te stellen aan het aandeel parkeerplaatsen dat vervangen mag worden door deelauto's en door afspraken voor langere tijd vast te leggen in een overeenkomst. Bovendien moet er in het gebied parkeerregulering zijn ingevoerd.

4. Indien gebruik is gemaakt van schattingen hoe gaat u deze in de toekomst toetsen om het genoemde doel te halen?

Antwoord: In zone-A en B houden we actief een parkeerbalans bij, waarbij ook regelmatig parkeeronderzoeken worden gedaan. Ook kunnen ervaringen in en buiten de gemeente aanleiding zijn om bij te sturen. Het integraal parkeerbeleid gaat hier verder invulling aan geven.

5. Indien gebruik is gemaakt van ervaringsgetallen ontvangen wij die graag.

Antwoord: Op de website van kennisplatform CROW is bijvoorbeeld over deelvervoer veel informatie te vinden. <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home>

6. In voorbeeld 3 van bijlage 5 is de berekening met een reductiefactor 0,4 te zien. Hierdoor zakt de norm voor de woningen van respectievelijk van 1 naar 0,6, van 0,9 naar 0,5 en van 0,8 naar 0,4. In de nota wordt genoemd dat de normen nooit zaken onder de bandbreedte van de CROW-normen. Kunt u de bandbreedte aangeven voor dit voorbeeld.

Antwoord: De CROW kencijfers bandbreedte is:

Koop midden **0,9 – 1,7** -> gemiddeld 1,3 (waarvan 0,3 bezoek)
Koop klein **0,8 – 1,6** -> gemiddeld 1,2 (waarvan 0,3 bezoek)
Koop studio toegevoegde norm 0,1 lager dan "klein" (zie besluitpunt 1b),

De parkeernorm in de vraag is dus exclusief bezoekersdeel. Inclusief bezoekersdeel zakt de parkeernorm voor de woningen dus van 1,3 naar 0,9 (koop midden); van 1,2 naar 0,8 (koop klein) en van 1,1 naar 0,7 (koop studio).

7. Kunt u de bandbreedte aangeven voor dit voorbeeld en voor de andere woningen/ gebouwen en functies in de nota?

Antwoord: De bandbreedte voor woningen is de gemiddelde norm +/- 0,4.

Voor alle andere functies dan wonen is de bandbreedte telkens van een andere omvang. Desgewenst kan dit ook worden aangegeven voor andere functies dan

wonen, maar dat moet voor 90 functies worden gedaan in 4 deelgebieden, dus 360 bandbreedtes. Bovendien gelden voor deze functies geen reducties.

Met betrekking tot besluit e en f

8. In de nota worden termijnen genoemd waarbij ontwikkelaars parkeervoorzieningen buiten het eigen gebied kunnen creëren en ook termijnen voor het aanbieden van deelgebruik. Waarop zijn die termijnen gebaseerd?

Antwoord: Hierbij is aangesloten bij de termijn gehanteerd door gemeente Rotterdam (waarbij een periode van 10 jaar heeft standgehouden bij de Raad van State). Het gaat om zekerheid te geven voor een langere periode. Een langere periode dan 10 jaar is voor veel aanbieders van deelmobiliteit vanwege onzekerheid te groot.

9. Hoe rijmt u die termijnen met investeringen en afschrijvingstermijnen van bijvoorbeeld een parkeergarage aan te leggen door gemeente dan wel investeerder?

Antwoord: Er is geen relatie gelegd tussen de termijn van 10 jaar en de afschrijvingstermijnen van een parkeergarage, zie ook ons antwoord bij vraag 8.

10. Hoe borgt u dat de partij waar u nu afspraken mee maakt dat gedurende de genoemde termijnen ook daadwerkelijk zal kunnen uitvoeren qua liquiditeit en solvabiliteit van de genoemde ontwikkelende werkmaatschappij/ moedermaatschappij?

Antwoord: We nemen de afspraken op in een anterieure overeenkomst. Ook in de omgevingsvergunning worden voorschriften opgenomen.

Met betrekking tot besluitpunt 2:

11. Wordt hiermee bedoeld een overgangsregeling te hanteren voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor het college voor de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met een andere parkeernorm gebaseerd op het dan vigerende door de gemeenteraden vastgestelde beleid?

Antwoord: Ja. Het gaat erom dat eerder gemaakte afspraken met ontwikkelaars over parkeren blijven gelden zoals vastgelegd in bijvoorbeeld een nota van uitgangspunten. Zoals bijvoorbeeld in langlopende projecten als Westerdel. Partijen kunnen er ook voor kiezen om de nieuwe Nota Parkeernormen 2022 als nieuw uitgangspunt te hanteren.