

## BEANTWOORDING RAADSVRAGEN

**Nummer** : 118-168  
**Onderwerp** : beleidsregels parkeernormen 2025  
**Portefeuillehouder** : Harm Scheepstra  
**Datum** : 16 mei 2025

---

*Vragen van de fractie van VVD Waterland aan het college van burgemeester en wethouders (ingezonden op 23 februari) en beantwoording daarvan door het college van burgemeester en wethouders in cursief.*

*Aler aan de beantwoording van de vragen toe te komen, heeft het college behoefte iets te zeggen over het karakter van de onderhavige beleidsregels.*

*Het gaat om spelregels, die op voorhand structuur en ordening aanbrengen voor situaties die zich niet alle dagen voordoen. Het oogmerk is, zoals bekend, om een goede maatvoering tot stand te brengen voor parkeren bij nieuwbouw.*

*Daar waar initiatiefnemers af willen wijken van de standaardnormen vraagt dat een motivering en zal gesprek tussen gemeente en initiatiefnemers altijd wenselijk zijn. En dat kan, zo blijkt ook uit de regels, maatwerk geven. Daarbij past wel de eis zo duidelijk mogelijk te zijn op voorhand, maar niet de illusie alles zo te kunnen regelen, dat een digitaal ja/nee altijd mogelijk is. De gelegenheid “vooroverleg” te voeren, biedt in dit verband de noodzakelijke ruimte.*

### 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 vele kernen wordt een (relatief) hoge 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?

### **Antwoord 1**

*Een initiatiefnemer van een plan is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerruimte op eigen terrein (zie punt 2.3.1. van de beleidsregels). Onder bijzondere omstandigheden vallen situaties waar het aanleggen van parkeerplaatsen ruimtelijk, juridisch of verkeerskundig op eigen terrein niet mogelijk is.*

### **Toegankelijkheid toepasselijke normen**

Een ander uitgangspunt in de regels is dat wordt aangesloten bij de zogenaamde CROW-normen voor parkeren (zowel m.b.t. auto als m.b.t. fiets). Het gaat daarbij om niet-openbaar toegankelijke normen, waarvoor moet worden betaald (en flink ook!). Ook andere normen waarnaar wordt verwezen 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?

### **Antwoord 2a**

*Onderaan pagina 1 (paragraaf 1.3 punt 4) staat “De relevante NEN-normen en CROW-publicaties liggen samen met deze beleidsregels ter inzage bij de gemeente.”*

### **Vraag 2b**

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

### **Antwoord 2b**

*Onderaan pagina 1 (paragraaf 1.3 punt 4) staat “De relevante NEN-normen en CROW-publicaties liggen samen met deze beleidsregels ter inzage bij de gemeente.”*

### **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?

### **Antwoord 2c**

*Wordt meegerekend omdat Galgeriet zorgt voor toename aantal inwoners van Monnickendam. En daarmee dus de omgevingsadressendichtheid.*

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 rijdsnelheid). 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 'vervoers-concept' 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”?

### Antwoord 3

*Voor de stedelijkheidsgraad wordt er alleen gekeken naar de adressenomgevingsdichtheid. De aanwezigheid van HOV is van belang als een ontwikkelaar een reductie op het aantal aan te leggen parkeerplaatsen wil. De uitval van de laatste anderhalf jaar van bussen uit de busverbinding naar Marken heeft geen rol gespeeld bij het indelen van de Marken 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?

### Antwoord 4

- A. *Op pagina 22 / hoofdstuk 5 staat omschreven wat in de beleidsregels onder eigen terrein wordt verstaan:*

*Eigen terrein: het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.*

*Deze definitie komt inderdaad overeen met bovenstaand punt 1. Dit kan in geval van appartementen meerdere gestapelde woningen bevatten, maar ook één of meerdere percelen betreffen waar bijvoorbeeld vrijstaande of rijtjeswoningen worden gebouwd. In dit laatste geval worden parkeerplaatsen op eigen terrein meegenomen zoals beschreven in paragraaf 2.3.2. Oftewel, paragraaf 2.3.2. is niet van toepassing bij een collectieve parkeervoorziening onder een appartementencomplex.*

- B. *Voor de volledigheid, op pagina 12 / paragraaf 2.3.1. staat omschreven wat in de beleidsregels onder parkeren op eigen terrein wordt verstaan: “Met het begrip “parkeren op eigen terrein” wordt bedoeld: “ruimte voor parkeren of stallen van auto’s in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming.”*

*De definitie van eigen terrein hoeft met het bovenstaande niet te worden aangescherpt.*

### **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?

### **Antwoord 5a**

*Het onderzoek zoals opgenomen in bijlage is enkel uitgevoerd om inzicht te krijgen in het autobezit van bewoners op een tweetal nieuwbouwlocaties. Op een doordeweekse nacht zijn bewoners doorgaans thuis en zijn er geen bezoekers aanwezig. Er is daarom niet op andere momenten in de week een onderzoek uitgevoerd.*

*In antwoord op uw vraag, het parkeeronderzoek zoals opgenomen in bijlage is nadrukkelijk niet uitgevoerd ter onderbouwing van een ruimtelijke ontwikkeling en voldoet daarom niet aan de eisen van de beleidsregels.*

### **Vraag 5b**

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

### **Antwoord 5b**

*Het onderzoek zoals beschreven in paragraaf 2.3.3. dient om aan te tonen dat een nieuwe ontwikkeling geen overlast in de directe omgeving oplevert. Dit betekent dat het onderzoek moet worden uitgevoerd op de momenten dat er sprake is van extra parkeerders.*

### **Vraag 5c**

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

### **Antwoord 5c**

*Zie antwoord 5b. Het onderzoek moet worden uitgevoerd door een objectieve partij, bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau. Deze bureaus zijn allemaal bekend met de beschreven werkwijze en het uitvoeren van parkeeronderzoeken op de maatgevende momenten.*

*De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente worden afgestemd. Daartoe kan vooroverleg dienstig zijn.*

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?

#### **Antwoord 6a**

*Onderszoekbureau Trajan heeft in november 2024 een parkeeronderzoek uitgevoerd in de binnenstad van Monnickendam en de omliggende schil. In januari 2024 is een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd. Ook in Marken is recent een parkeeronderzoek uitgevoerd.*

#### **Vraag 6b**

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

#### **Antwoord 6b**

*Het college gaat in het najaar van 2025 parkeerdruk onderzoeken uitvoeren in Broek in Waterland, Ilpendam, Zuiderwoude en Watergang.*

#### **Correcties voor dubbelgebruik**

Volgens de beleidsregels zijn er verschillende omstandigheden die een verlaging van de parkeer-verplichting 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 parkeer-plaats 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?

#### **Antwoord 7a**

*Scherpe observatie. In dit rekenvoorbeeld is dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers toegepast. Hierbij wordt er dus vanuit gegaan dat beide van dezelfde parkeercapaciteit gebruik kunnen maken. Dit had als toelichting vermeld moeten staan. Dat wordt in de herpublicatie meegenomen.*

**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?

**Antwoord 7b**

*Ja – we zullen dit verduidelijken in de beleidsregel.*

**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 volgens 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?

**Antwoord 8**

*Ja, dat klopt.*

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 fietsenstallingsvoorziening 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?

**Antwoord 9a**

*In de openbare ruimte dient voor woningen rekening te worden gehouden met 0,5 fietsparkeervoorziening per woning voor bezoekers. Idealiter is dit op het perceel waarop de ontwikkeling plaatsvindt. Echter, vanuit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving is er geen verplichting om dit te doen waardoor de gemeente dit ook niet kan afdwingen.*

**Vraag 9b**

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

**Antwoord 9b**

*Ja.*

**Vraag 9c**

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

**Antwoord 9c**

N.v.t.

(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?

**Antwoord 10a**

*Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is een in Nederland gebruikelijke term voor stads- en streekvervoer dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming, comfortvoorziening en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig. Dit betreft onder andere de R-Net buslijnen richting Amsterdam.*

**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?

**Antwoord 10b**

*Nee want de HOV-haltes in Waterland zijn geen stabiele verzameling.*

**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?)

**Antwoord 11**

*De ontwikkelaar moet bij de aanvraag een getekende overeenkomst met een deelauto aanbieder aanleveren waarin staat dat bij oplevering van de beoogde ontwikkeling deelauto's worden geplaatst overeenkomstig de parkeerbalans. Op basis hiervan wordt door de gemeente ingestemd met een verlaging van het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Dit kan niet op basis van een intentie. De details (zoals opleverdatum, onder voorbehoud omgevingsvergunning etc.) moeten door initiatiefnemer en aanbieder worden uitgewerkt.*

#### Extra kwaliteit aan woonomgeving

Wij lezen dat voor alle reductiefactoren geldt dat ze tezamen maximaal 20% reductie van de parkeer-verplichting 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?

#### **Antwoord 12a**

*Het realiseren van minder parkeerplaatsen door bijvoorbeeld plaatsing van één of meerdere deelauto’s of de nabijheid van HOV betekent een kostenbesparing voor de initiatiefnemer. Het is aan de ontwikkelaar om aan te tonen wat voor kwaliteitsimpuls hij daardoor kan geven aan de ontwikkeling.*

*Bij een ontwikkeling zijn verschillende mogelijkheden om aan de parkeereis te voldoen zoals bijstellen van het ruimtelijk programma of onderzoek gebruik parkeercapaciteit openbare ruimte. Als een reductiefactor wordt toegepast, dan moet de kostenbesparing worden ingezet om de woonomgeving een extra impuls te geven. Vormgeving en maatvoering van de openbare ruimte zullen onderwerp zijn van overleg tussen initiatiefnemers en gemeente.*

#### **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?

#### **Antwoord 12b**

*Het is aan de initiatiefnemer om dit uit te werken en aan te geven wat de extra kwaliteit is. Dit is altijd maatwerk en wat mogelijk is wordt niet op voorhand voorgeschreven. Als een initiatiefnemer hier vragen over heeft, dan kan deze contact opnemen met de gemeente en worden de mogelijkheden vanuit onder andere openbare ruimte, duurzaamheid, mobiliteit samen verkend. Ook dit element kan in vooroverleg aan de orde komen.*

#### **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?

#### **Antwoord 13a**

*De bezoekersnorm geldt voor alle type woningen.*

**Vraag 13b**

Geldt de hier genoemde norm dan per kamer?

**Antwoord 13b**

*Bij kamerverhuur en kortstondig toeristisch overnachten moet inderdaad worden uitgegaan van het aantal kamers. Binnen de bebouwde kom moet voor kamerverhuur worden uitgegaan van 0,2 parkeerplek 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 kan worden geïndexeerd.

**Vraag 14a**

Is dat een omissie of bewust?

**Antwoord 14a**

*De huurgrenzen voor sociale huur worden jaarlijks geactualiseerd op basis van landelijke huurregelgeving. De laatst geldende huurregelgeving is van toepassing op deze beleidsregels. Dit gaan we voor de volledigheid toevoegen aan de beleidsregels.*

**Vraag 14b**

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

**Antwoord 14b**

*Ja.*

**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?

**Antwoord 15a**

*Bij het berekenen van de parkeerverplichting moet worden uitgegaan van de typen woningen zoals beschreven onder paragraaf 3.1. Dit komt overeen met CROW publicatie 744 Parkeercijfers 2024. Sociale koop komt alleen terug in het rekenvoorbeeld in bijlage 2.*

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?

**Antwoord 15b**

*In paragraaf 3.1 staan verschillende appartementsvormen beschreven.*

**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?

**Antwoord 16a**

*De acceptabele loopafstanden staan in tabel 4, paragraaf 2.3.3. Dit betreft de loopafstand van een geparkeerde auto naar bijvoorbeeld de woning.*

*De grens voor verlaging van de parkeerverplichting vanwege nabijheid HOV is 200 meter (paragraaf 2.2.4). Het beoogde bouwwerk is maximaal 200 meter verwijderd van een HOV bushalte.*

*Beide punten staan los van elkaar.*

**Vraag 16b**

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

**Antwoord 16b**

*Zie het antwoord hierboven.*

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<sup>e</sup> alinea) en hoe verhoudt dit uitgangspunt zich tot de schaarste van parkeerplekken die überhaupt aanleiding is voor het opstellen van de beleidsregels?

**Antwoord 17a**

*Ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet leiden tot overlast in de nabije omgeving. Dit wordt geregeld door de geactualiseerde parkeernormen.*

*Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het niet de bedoeling dat een initiatiefnemer meer parkeerplaatsen dan nodig moet realiseren (en betalen) om een eventueel historisch tekort in de omgeving op te vangen. Hierover kunnen uiteraard wel aanvullende afspraken tussen gemeente en initiatiefnemer worden gemaakt.*

**Vraag 17b**

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

**Antwoord 17b**

*In de beleidsregels wordt gewerkt met vaste parkeernormen zonder bandbreedte. Het is bij een ruimtelijke ontwikkeling dus niet toegestaan om meer of minder parkeerplaatsen te realiseren dan op basis van de regels is vereist. Immers, het toestaan dat meer parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd gaat altijd ten kostte van andere functies in de openbare ruimte (zoals bijvoorbeeld groen).*

### 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?

### **Antwoord 18**

*Bij het berekenen van de parkeerverplichting wordt afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats: bij kleiner dan 0,5 wordt naar beneden afgerond, bij 0,5 of hoger wordt naar boven afgerond. Aanpassing op dit punt heeft niet de voorkeur.*

*Standaard afronding naar boven betekent dat wanneer de maximale parkeerbehoefte bijvoorbeeld 3,1 parkeerplaats is, er 4 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd waarvan er 1 het grootste deel van de tijd onbenut is.*

### 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?

### **Antwoord 19**

*De beleidsregels schrijven voor hoeveel parkeerplaatsen er bij een ontwikkeling moeten worden gerealiseerd en welke eisen er aan de parkeerplaats worden gesteld. Hiermee willen we voorkomen dat een ontwikkelaar parkeerplaatsen intekent die te klein zijn om een auto op te zetten.*

*Projectontwikkelaars en architecten zijn bekend met de landelijke ontwerprichtlijnen zoals die bijvoorbeeld in het ASVV 2021 staan. Het is niet gebruikelijk om deze ontwerprichtlijnen - al dan niet voor de volledigheid - allemaal aan de beleidsregels parkeernormen toe te voegen. Zoals uit antwoord 2a blijkt is deze informatie goed bereikbaar.*

### 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?

### **Antwoord 20**

*We gaan de volgende definities toevoegen aan de beleidsregels:*

- *Parkeerbilans: met een parkeerbilans wordt de parkeereis berekend en onderbouwd of en in welke mate dubbelgebruik van een parkeervoorzieningen door verschillende functies mogelijk is. Hierbij wordt op verschillende tijdstippen gekeken naar het gebruik door de verschillende functies.*
- *Openbare parkeerplaats: een voor alle parkeerders vanaf de openbare weg toegankelijke parkeerplaats.*
- *Parkeercapaciteit: het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is voor een bepaalde functie in een bepaald gebied.*

*Parkeervraag en parkeerbehoefte zijn feitelijk hetzelfde. Bij de tekstuele aanpassing van de beleidsregels gaan we een van beide gebruiken.*

*Parkeerplaatsverplichting = Parkeerverplichting: het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.*

#### 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.

### **Antwoord 21**

*In de CROW-publicatie Fietsparkeerkencijfers 2025 staat niet voor iedere functie overal een getal. Dit betekent dat het CROW voor de betreffende functie en gebied geen fietsparkeerkencijfer heeft. Wanneer bij een functie geen getal staat en bij een ontwikkeling toch een fietsparkeernorm nodig is, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de fietsparkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een fietsparkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt. Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager - op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen - aan te tonen welke fietsparkeernorm toepasbaar is. De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is. Dit gaan we ter verduidelijking toevoegen aan de beleidsregels.*

#### 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?

### **Antwoord 22**

*Er is hier inderdaad een deel weggevallen. De volledige tekst staat hieronder. Dit voegen we toe aan de beleidsregels:*

**Elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters:**

*Het gebruik van de elektrische fiets, buitenmaatse fietsen (waaronder de bakfiets) en (elektrische) scooters en scootmobielen neemt toe. We stellen echter geen normen voor het percentage fietsklemmen dat bij een ontwikkeling moet voldoende aan elektrisch fietsgebruik, gebruik van buitenmaatse fietsen en scooters/brommers. Het is aan de ontwikkelende partij om een inschatting te maken van het aantal klemmen dat geschikt moet zijn voor elektrisch fietsgebruik, gebruik van bakfietsen en brommers/scooters. Hiermee behouden we flexibiliteit en kunnen we inspelen op de meest recente wensen en eisen. Bij functies waarbij men voor de bedrijfsvoering afhankelijk is van scooters, brommers en andere vervoersmiddelen (zoals afhalen en bezorgen) dient op eigen terrein voldoende ruimte aanwezig te zijn voor het stallen van de benodigde voertuigen.*

**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?

**Antwoord 23**

*Beleidsregel 6 stelt dat de parkeerverplichting op eigen terrein moet worden opgelost, tenzij dit aantoonbaar niet mogelijk is (ruimtelijk, juridisch, verkeerskundig – zie ook vraag 1). Als parkeren op eigen terrein inderdaad niet mogelijk is, dan wordt gekeken naar de mogelijkheden zoals beschreven in paragraaf 2.3.3. (gebruik parkeercapaciteit openbare ruimte) en 2.3.4 (nieuwe parkeercapaciteit openbare ruimte). Deze beleidsregel zegt niets over verlaging van de parkeernorm en behoeft daarom geen aanpassing. De manier om de parkeerverplichting te berekenen staat in paragraaf 22.*

**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?

**Antwoord 24**

*Het derde criterium is locatieafhankelijk en omvat een integrale afweging van meerdere beleidsaspecten waarin verschillende belangen samen komen. Dit punt is daarom niet als eis op te nemen.*

**Handhaving/monitoring****Vraag 25**

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

**Antwoord 25**

*Conform de Omgevingsvergunning Bouwen hoort de bouw te worden afgemeld. Bij de schouw na de afmelding bouw hoort op de parkeerverplichting gecontroleerd te worden.*

**Vraag 26**

Wat zijn de consequenties van het niet daaraan voldoen?

**Antwoord 26**

*Bij constatering van in gebreke blijven tijdens de schouw is het mogelijk handhavend op te treden.*

**Vraag 27**

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

**Antwoord 27**

*Dit is geen onderdeel van de beleidsregels parkeernormen, maar zou deel moeten uitmaken van de omgevingsvergunningen.*

**Vraag 28**

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

**Antwoord 28**

*Beleid wordt altijd actief onderhouden. Mochten er grote veranderingen zijn in de samenleving dan kunnen we altijd kijken of aanpassing gewenst is. Wel moet worden opgemerkt dat bouwplannen en dus te bouwen huizen/functies er voor de langere termijn staan. Dus we hoeven ook niet mee met iedere feitelijke situatie. Verder is het wel altijd aan te raden, iedere 5 jaar te kijken of aanpassing gewenst is.*