



Kenmerk : Ruimte/**62131**

Startnotitie

4e herziening “Nota parkeernormen auto en fiets” en herziening “Parapluplan Retail en Nota parkeernormen auto en fiets”.

Datum:	donderdag 1 april 2021
Status:	Concept
Opsteller:	Erik Landman/Sander van Nieuwenhuizen/Odile de Man
Ambtelijk opdrachtgever:	Mignon Bogaard/Leontine Kok
Bestuurlijk opdrachtgever:	Harrie Dijkhuizen/Nermina Kundic

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	4
1.1	ACHTERGROND/UITGANGSSITUATIE/AANLEIDING	4
1.2	PROBLEEMSTELLING	4
1.3	DOELSTELLING EN BEOOGD RESULTAAT	6
2.	ONDERBOUWING (PROJECT)OPDRACHT	7
2.1	MOTIVERING OM OPDRACHT PROJECTMATIG AAN TE PAKKEN	7
2.2	WAT ZIJN DE VEREISTEN OM OP OPDRACHT UIT TE VOEREN	7
2.3	OMVANG VAN DE OPDRACHT	7
3.	HOOFDKENMERKEN PROJECT/OPDRACHT	9
3.1	TYPE PROJECT/OPDRACHT	9
3.2	WIE WORDT DE AMBTELIJK EN BESTUURLIJK OPDRACHTGEVER.....	9
3.3	WIE WORDT DE PROJECTLEIDER	9
3.4	PARTICIPATIE.....	9
3.5	RAAKVLAKKEN C.O. RELATIES MET ANDER PROJECTEN/OPDRACHTEN	9
3.6	LOOPTIJD OPDRACHT	10

1. Inleiding

1.1 Achtergrond/uitgangssituatie/aanleiding

De gemeenteraad stelde in september 2017 het 'Parapluplan Retail en Nota parkeernormen auto en fiets' vast. Met dit bestemmingsplan werden alle verwijzingen in de vigerende bestemmingsplannen in heel Soest vervangen door de meest recente versie van de Nota Parkeernormen (Nota parkeernormen auto en fiets 3e herziening, slimmer en beter). Bij de vergunningverlening voor de bouw van woningen, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen wordt getoetst aan dit bestemmingsplan met bijbehorende bijlagen.

Uit de praktijk (afdeling Dienstverlening, V&H) is onlangs gebleken dat, door fouten in hier boven beschreven parapluplan, een effectieve toetsing aan de Nota parkeernormen, op een wijze die in lijn ligt met de bedoeling van de raad, soms niet mogelijk is. Deze omissie moet, juridisch gezien, worden gerepareerd.

Daarnaast is er ook aanleiding om de Nota parkeernormen zelf aan te passen. Kleine aanpassingen die voortkomen uit ervaringen met toetsing aan de Nota parkeernormen bij vergunningverlening. Eventuele aanpassingen zijn ook gewenst omdat een afvaardiging van de raad (fractievoorzitters) op 16 maart een bijeenkomst had waarin is gesproken over de parkeernormen. Uit dit gesprek kwamen enkele onderzoeksvragen waarop een inhoudelijke terugkoppeling gewenst is.

Deze startnotitie geeft inzicht in de wijze waarop zowel de 4e herziening "Nota parkeernormen" en de herziening van het parapluplan "Retail en Nota parkeernormen auto en fiets" wordt opgepakt. Er wordt ingegaan op de inhoudelijke technisch noodzakelijke aanpassingen van beide documenten, de nog te onderzoeken aandachtspunten, de wijze van betrekken van de raad, de organisatiestructuur van dit project en de planning.

1.2 Probleemstelling

Parkeernormen in bestemmingsplannen

Om de nieuwe 4e Nota parkeernormen van toepassing te laten zijn op alle nieuwe bouwplannen in Soest moeten de volgende drie hiaten in het huidige stelsel van bestemmingsplannen worden gerepareerd:

Ten eerste bevat het Parapluplan Nota parkeernormen auto en fiets, die voor alle bestemmingsplannen in Soest de verwijzing bevat naar de meest recente Nota parkeernormen, geen dynamische verwijzing. Dit betekent dat iedere nieuwe versie van de Nota parkeernormen niet automatisch van toepassing is op nieuwe bouwplannen in die bestemmingsplannen.

Ten tweede is de verkeerde versie van de Nota parkeernormen als bijlage opgenomen bij het Paraplubestemmingsplan Nota parkeernormen auto en fiets. Als bijlage bij de regels is per abuis de Nota parkeernormen van 6 juni 2017 (3e herziening) opgenomen. Dit is een conceptversie en niet de versie met datum 28 september 2017 die in de gemeenteraad is behandeld. Gevolg daarvan is dat de conceptversie nu vigerend is. Verschillen zitten met name in (onjuiste) verwijzingen en de parkeernorm voor sociale woningbouw (die is hoger in de versie van 6 juni).

Ten derde is de Nota parkeernormen ook integraal als bijlage bij de regels opgenomen. Daarmee is de Nota parkeernormen zelf ook verworden tot juridische regels. Dit is niet de bedoeling in het kader van de flexibele manier van beleid doorvoeren in bestemmingsplannen.

Schrijffoutjes in bestemmingsplannen

Bij de toetsing aan bestemmingsplannen, voor het mogelijk maken van bouwplannen, hebben we enkele taal- en schrijffouten ontdekt door de jaren heen. Deze foutjes hebben in sommige gevallen negatieve effecten op de uitvoering van de regels in het bestemmingsplan. Om de bouwplannen effectief te kunnen blijven toetsen is het repareren van deze kleine hiaten wenselijk.

4e Nota Parkeernormen

Een nieuw paraplubestemmingsplan biedt ook de kans om de parkeernota inhoudelijk te wijzigen. We grijpen de kans aan om met de 4e herziening een aantal onduidelijkheden waar we de afgelopen jaren tegenaan zijn gelopen op te pakken en te verbeteren.

Het gaat om de volgende punten die in gesprekken met ontwikkelaars en door de toetsing bij het team vergunningverlening naar voren zijn gekomen:

1. De parkeerdruk in het bestaande openbaar gebied mag door een ontwikkeling niet toenemen. Dat is het uitgangspunt bij de parkeernota. Met de huidige regels kan de parkeerdruk onbedoeld toch toenemen als een pand van functie verandert. De bestaande parkeerdruk op het openbaar gebied kan dan verschuiven naar bijvoorbeeld de nachtperiode, als omwonenden thuis zijn.
2. We zien dat eigenaren hoge (huur)tarieven voor het gebruik van parkeerplaatsen kunnen vragen, waardoor gebruikers alsnog in de omgeving parkeren en parkeerplaatsen leeg komen te staan.
3. We krijgen vragen over lagere parkeernormen bij het gebruik van deelauto's. We willen deelauto's graag stimuleren, maar ook uitleggen waarom in de meeste gevallen lagere parkeernormen niet op zijn plaats zijn als er deelauto's geplaatst worden.
4. Een parkeerplaats mag ook op terrein van de burens liggen. De huidige regels geven onvoldoende zekerheid om instandhouding daarvan af te kunnen dwingen.
5. In de parkeernota staan de minimale afmetingen van parkeervakken, maar de minimale afmetingen van toegangswegen ontbreken.
6. In de praktijk blijkt het moeilijk om bij kleine ontwikkelingen (tot 5 woningen) openbare parkeerplaatsen voor bezoekers aan te leggen. Hier is mogelijk een uitbreiding van de regel die nu voor 1 of 2 woningen geldt op zijn plaats.
7. We hebben een flexibiliteitsbepaling voor kleine ontwikkelingen. Er hoeft nooit 1 parkeerplaats aangelegd te worden. In sommige grensgevallen moeten dan meteen 2 parkeervakken aangelegd worden. Hier zou een aftrek van 1 parkeerplaats op zijn plaats zijn.
8. De uitzondering voor beroep of bedrijf aan huis en de flexibiliteitsbepaling vallen nu onder de ontheffingsmogelijkheid van B&W. De procedure wordt eenvoudiger als we hier een standaardregel van maken.
9. Woningen van 45, 60, 80 en 120 m² hebben geen parkeernorm. Dit kunnen we oplossen door in de classificering 'tot en met' op te nemen in plaats van 'tot'. We kunnen daarbij duidelijker formuleren dat de normen gelden per wooneenheid (of per kamer bij kamerverhuur).
10. De definities van internetwinkels en perifere detailhandel sluiten niet aan bij de definities in de bestemmingsplannen en een parkeernorm ontbreekt voor overheidsgebouwen binnen een maatschappelijke bestemming.

De fractievoorzitters hebben daarnaast ingezoomd op een aantal deelonderwerpen die we betrekken bij de inhoudelijke herziening. Hieruit kwamen de volgende punten naar voren.

11. *Zorgcentra e.d.; als zo'n functie langdurig aan de orde is, kan wellicht een verlaging van de norm overwogen worden; wens is dan wel om als ooit de functie verandert, opnieuw een afweging te maken en daarbij dan ook de eerdere verlaging mee te kunnen nemen;*
12. *Sociale woningbouw: is het verantwoord om de parkeernorm te verlagen? Nu lijkt het er zelfs op dat corporaties juist kleine woningen bouwen om maar een beperkt aantal parkeerplaatsen te realiseren! (Norm is in Soest afhankelijk van het vloeroppervlak van een*

woning); hoe verhoudt zich de Soester norm met die van andere gemeenten en wat zijn de ervaringen?

Dilemma's die daarbij door de fractievoorzitters zijn gewisseld en aan de orde moeten komen:

- a. *Het niet door ontwikkelaars realiseren van parkeerplaatsen, maar later wel door de gemeente omdat het alsnog noodzakelijk blijkt te zijn, leidt tot (ongewenste) kosten voor de lokale overheid in plaats van voor de ontwikkelaars.*
- b. *Aarzeling is er om op voorhand parkeernormen te verlagen, de (omliggende) buurt mag er geen overlast van ervaren; als voorbeeld van hoe het niet zou moeten, wordt de wijk Hokekwartier in Amersfoort genoemd; door weinig parkeerplaatsen is parkeer "drama" ontstaan;*
- c. *Hoe ver wil je gaan met het gebruiken van openbare ruimte voor parkeerplaatsen, wetend dat parkeermogelijkheden op eigen particulier terrein niet meer worden benut (bijv. garage die als bijkuchen wordt gebruikt).*

Een algehele herziening van het beleid inzake parkeernormen ligt, op basis van bovenstaande lijst en van bijeenkomst van de fractievoorzitters, niet voor de hand.

1.3 Doelstelling en beoogd resultaat

Het doel van dit project is om zorg te dragen voor voldoende parkeerplaatsen met een toekomstbestendig, juridisch sluitend toetsingskader.

Het hebben van voldoende parkeerplaatsen levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en (economische) vitaliteit van Soest en Soesterberg. Het hanteren van parkeernormen en het vasthouden aan de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen hoort daarbij. De "Nota parkeernormen auto en fiets" bevat de parkeernormen van de gemeente Soest. De parkeernota is een bestuurlijk instrument, waarmee de gemeenteraad de kaders voor het parkeerbeleid bepaald. Het doel van de nota is ervoor zorgen dat vraag en aanbod naar parkeerplaatsen met elkaar in balans blijven en duidelijkheid te bieden aan ontwikkelaars over de eisen die we omtrent parkeren stellen.

Door verankering van de beleidsnormen uit de Nota parkeernormen in de bestemmingsplannen worden deze normen ook juridisch afdwingbaar bij de toetsing van bouwplannen aan deze bestemmingsplannen.

2. Onderbouwing (project)opdracht

2.1 Motivering om opdracht projectmatig aan te pakken

Beide inhoudelijke documenten (Nota parkeernormen en parapluplan) behoren tot de reguliere werkzaamheden van de afdeling Ruimte. Rede om dit project projectmatig aan te pakken is gelegen in de verwevenheid van juist die inhoudelijke documenten.

Het een heeft geen betekenis zonder de ander. Door beide processen samen te brengen en gelijk op te laten lopen verzekeren wij een bepaalde doorlooptijd die zo effectief mogelijk wordt ingezet waarbij zo snel mogelijk de doorwerking van de beleidsregels is gegarandeerd in de vigerende bestemmingsplannen in Soest.

Daarnaast wordt dit project projectmatig aangepakt omdat niet alleen de afdeling Ruimte maar ook de afdeling Dienstverlening (V&H) en de afdeling Samenleving (wonen en zorg) worden betrokken bij de inhoudelijke vraagstukken van beide documenten.

Projectmatig werken helpt bij een heldere samenwerkingslijn binnen de gehele organisatie.

2.2 Wat zijn de vereisten om op opdracht uit te voeren

Gezien het feit dat het opstellen van beide inhoudelijke documenten behoort tot de reguliere werkzaamheden van de afdeling Ruimte, is geen extra capaciteit noodzakelijk van de projectleiders. De bijdrage van andere afdelingen zal beperkt blijven tot een eenmalige adviesvraag bij de inhoudelijke vraagstukken.

Aangezien een uitgebreide participatie bij dit project achterwege blijft (zie 3.4) en enkel een sessie met de raad gewenst is, zullen de vereisten voor het uitvoeren van dit project beperkt blijven tot hetgeen beschreven is in deze startnotitie. De inzet van extra tijd, middelen, financiën e.d. is dan ook niet aan de orde.

2.3 Omvang van de opdracht

Dit project ziet enkel op de een juiste juridische doorvoering van de 4e herziening Nota parkeernormen in de vigerende bestemmingsplannen. Dit project ziet expliciet niet op de oplossing voor binnenstedelijke verdichting en ontsluiting. Deze onderwerpen komen mogelijk aan de orde in de Omgevingsvisie en mobiliteitsvisie.

Meer specifiek ziet dit project op:

Intern

In de interne organisatie hebben wij inhoudelijke ondersteuning nodig bij de beantwoording van enkele vragen van de raad. Met name vraag nr. 11. vereist de expertise van medewerkers die zich bezighouden met het vraagstuk over wonen en zorg in Soest. Ook de juridische toetsing vanuit V&H van bouwplannen aan bestemmingsplannen die zien op wonen en zorg worden hierbij betrokken.

Extern

Partijen buiten de organisatie (omliggende gemeenten) worden benaderd voor de benchmark over de vraag van de raad nr. 12. Woningbouwcorporaties, die actief zijn binnen Soest, worden uitgenodigd om deel te nemen aan de informatie/opiniërende sessie met de raad. Naar aanleiding van eerdere gesprekken met woningcorporaties (o.a. gemeenteraad-on-tour bij Heilijgers in

Amersfoort), bestond/bestaat bij de raad de indruk dat de parkeernormen voor sociale woningbouw aan de hoge kant zijn.

De reactie van projectontwikkelaars, makelaars e.d. komen dagelijks bij de uitvoering van de reguliere bouwplantoetsing binnen bij de organisatie. Opmerkingen gemaakt door deze partijen zijn verwerkt in de lijst met aanpassingen (1 t/m 10). Specifieke uitvraag bij deze laatste groep is dan in dit traject ook niet noodzakelijk.

3. Hoofdkenmerken project/opdracht

3.1 Type project/opdracht

Met dit project voeren we gemeente breed het beleidsthema verkeer door in het juridische toetsingskader voor vergunningen via bestemmingsplannen.

3.2 Wie wordt de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever

Bestemmingsplan

Ambtelijk opdrachtgever:	Mignon Bogaard
Bestuurlijk opdrachtgever:	Harrie Dijkhuizen

Nota parkeernormen

Ambtelijk opdrachtgever:	Leontine Kok
Bestuurlijk opdrachtgever:	Nermina Kundic

3.3 Wie wordt de projectleider

Bestemmingsplan:	Sander van Nieuwenhuizen en Odile de Man
Nota parkeernormen:	Erik Landman

3.4 Participatie

Gezien de geringe omvang van de door te voeren wijzigingen in de 4e Nota parkeernormen wordt geen uitgebreid participatietraject doorlopen waarin makelaars, projectontwikkelaars, woningcorporaties en bedrijvenkringen betrokken worden. Bij de 3e herziening van de Nota parkeernormen is dit wel gedaan. Bij de volgende herziening van de Nota parkeernormen, waarbij groetere wijzigingen aan de orde zijn, zal dit natuurlijk wel worden gedaan.

Voor het bestemmingsplan geldt de reguliere ruimtelijke procedure met participatie. Zo wordt het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. Vervolgens wordt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage gelegd voor het indienen van beroep. De aankondiging van de mogelijkheden om te reageren op het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangekondigd via het huis-aan-huisblad, de website van de gemeente Soest en de Staatscourant.

3.5 Raakvlakken c.q. relaties met ander projecten/opdrachten

Er is een relatie tussen dit project en de doorvoering van de nieuwe Omgevingswet in de organisatie. Het stroomlijnen van een specifiek beleidsthema (verkeer) in bestemmingsplannen maakt de overgang naar een nieuw Omgevingsplan eenvoudig beter.

3.6 Looptijd opdracht

Startnotitie

19 april	PO
28 april	College
29 april	aanleveren agendacommissie
17 mei	agendacommissie
Eerste week juni	informatiebijeenkomst (technische briefing met woningcorporaties)

Ontwerp parapluplan Retail en Nota parkeernormen met 4e Nota parkeernormen

10 juni	aanleveren PO
14 juni	PO
22 juni	college
30 juni	publicatie

1 juli t/m 11 augustus ter inzage (de inzagetermijn valt gedeeltelijk in de zomervakantie)

Vaststelling parapluplan Retail en Nota parkeernormen met 4e Nota parkeernormen

26 augustus	nota van zienswijzen en stukken aanleveren
30 augustus	PO
7 september	B&W
16 september	aanleveren griffie
20 september	agendacommissie
7 oktober	raad I
14 oktober	raad II (vaststelling)

28 oktober t/m 8 december ter inzage vastgesteld parapluplan

9 december onherroepelijk (mits geen voorlopige voorziening of beroep bij de Raad van State)

Een zorgvuldig besluitvormingstraject staat voorop, maar omdat de uitkomst van groot belang kan zijn voor komende projecten, wordt wel voortvarendheid gevraagd.