Bijlage 1
Inhoudelijke wijzigingen 4e Nota Parkeernormen ten opzichte van de 3e Nota Parkeernormen

Een nieuw paraplubestemmingsplan biedt ook de kans om de parkeernota inhoudelijk te wijzigen. We grepen 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.

Tijdens de bijeenkomst van de fractievoorzitters eerder dit jaar kwamen wensen naar voren over sociale huurwoningen en zorgwoningen.

1. Voor sociale huurwoningen pasten we in overleg met de woningcorporaties de klassen aan, zodat deze beter aansluiten bij de praktijk en ervaringen van de corporaties. Dit naar aanleiding van de informatiebijeenkomst met de gemeenteraad en woningcorporaties op 3 juni 2021. De laagste norm geldt nu bijvoorbeeld voor woningen t/m 55 m^2 gebruiksoppervlak in plaats van 45 m^2.
2. De parkeernorm voor zorgcentra e.d. blijft ongewijzigd. We legden tijdens de informatiebijeenkomst uit welke mogelijkheden er vanuit het bestemmingsplan zijn om hier flexibel mee om te gaan en welke risico's dit heeft. Dit krijgt geen plek in de parkeernota.

In de 4e herziening van de parkeernota pasten we daarnaast de volgende punten aan die in gesprekken met ontwikkelaars en door de toetsing bij het team vergunningverlening naar voren zijn gekomen en die we hebben toegelicht tijdens de informatiebijeenkomst met de gemeenteraad op 3 juni 2021:

1. De parkeerdruk in het bestaande openbaar gebied mag door een ontwikkeling niet toenemen. Dat is het uitgangspunt bij de parkeernota. Met de bestaande regels kon de parkeerdruk onbedoeld toch toenemen als een pand van functie verandert. De bestaande parkeerdruk op het openbaar gebied kon dan verschuiven naar bijvoorbeeld de nachtperiode, als omwonenden thuis zijn. Dit beperken we in paragaaf 3.4 van de 4e herziening door te kijken naar de parkeerdruk op verschillende momenten van de dag.
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. Met een nieuwe bepaling in paragraaf 4.1.1 kan het college ingrijpen als de beoogde doelgroep van parkeerplaatsen structureel uitwijkt naar alternatieve parkeermogelijkheden in de omgeving.
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. Dat hebben we gedaan met bijlage 5. We hebben in paragraaf 5.3 wel enige flexibiliteit voor het college opgenomen om mee te werken aan een gebiedsontwikkeling waar andere vormen van mobiliteit centraal staan.
4. Een parkeerplaats mag ook op terrein van de buren liggen. De huidige regels geven onvoldoende zekerheid om instandhouding daarvan af te kunnen dwingen. De nieuwe bepalingen in paragraaf 4.3.2 regelen dit met een notariële akte.
5. In de parkeernota staan de minimale afmetingen van parkeervakken, maar de minimale afmetingen van toegangswegen ontbraken nog. In paragraaf 4.1.2 hebben we hier invulling aan gegeven.
6. In de praktijk blijkt het moeilijk om bij kleine ontwikkelingen (tot 5 woningen) openbare parkeerplaatsen voor bezoekers aan te leggen. De ontheffing die nu voor 1 of 2 woningen geldt hebben we in paragaaf 4.1.3 uitgebreid voor plannen tot en met 5 woningen.
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. In paragraaf 5.2 hebben we de flexibiliteitsbepaling bij kleine ontwikkelingen nu ruimer geformuleerd.
8. De uitzondering voor beroep of bedrijf aan huis en de flexibiliteitsbepaling vielen onder de ontheffingsmogelijkheid van B&W. De procedure is eenvoudiger geworden door hier in hoofdstuk 5 een standaardregel van maken.
9. Woningen van 45, 60, 80 en 120 m2 hadden per abuis geen parkeernorm. Die vielen tussen de klassen. Dit lossen we op door in de classificering in bijlage 1 'tot en met' op te nemen in plaats van 'tot'. We formuleren daarbij duidelijker dat de normen gelden per wooneenheid (of per kamer bij kamerverhuur).
10. De woningklassen in bijlage 1 pasten we aan. We hebben nu meer woningklassen, zodat de verschillen tussen klassen kleiner worden. Daarmee voorkomen we dat projectontwikkelaars woningen kleiner maken vanwege het grote verschil in parkeernorm.
11. De definities van internetwinkels en perifere detailhandel sloten niet aan bij de definities in de bestemmingsplannen en een parkeernorm ontbrak voor overheidsgebouwen binnen een maatschappelijke bestemming. Dit pasten we aan in bijlage 1.