

Aan : D66
Van : Cristel Voesten
CC : Frank Pubben
Datum : 2 april 2024

Onderwerp : Beantwoording technische vragen D66 – Nota Parkeernormen Gennep 2024 / Parkeervisie Gennep

Vragen aangaande parkeervisie:

1. In de visie wordt rondom het woord Gennep soms het woord kern, centrum of gemeente gebruikt. Waar in de visie alleen over Gennep gesproken wordt mogen wij dan aannemen dat hier de gemeente als geheel bedoeld wordt?

Ja.

2. In de parkeervisie wordt gesteld dat het aantal inwoners van Gennep voorlopig vrijwel gelijk blijft. Welke prognose is hiervoor gebruikt en wat wordt bedoeld met voorlopig?

Dit uitgangspunt voor de parkeervisie is één-op-één afgeleid uit de ‘omgevingsvisie Gennep’. In paragraaf 3.2 van deze omgevingsvisie wordt ingegaan op bevolkingsontwikkelingen. Daarin wordt onder andere aangegeven dat de bevolking van de gemeente Gennep over de afgelopen 15 jaar maar met circa 1% is toegenomen. Bovendien is de verwachting geschetst dat de bevolking van de gemeente Gennep naar verwachting stabiel blijft tot 2029 en daarna kan gaan krimpen. Binnen de gemeente Gennep zien we de vergrijzing toenemen. Dit betekent dat het sterftecijfer hoger is dan het geboortecijfer. Daarentegen zien we een stijging van de (im)migratie, waardoor het aantal inwoners vrijwel gelijk blijft.

3. Wat wordt in de visie bedoeld met ‘bijzondere woonvormen’.

Intramurale zorgeenheden, niet zelfstandige woonvormen.

4. In de parkeervisie wordt aangegeven dat Centrum Gennep het kernwinkelgebied van de kern Gennep is. Kunnen wij hiervan een kaartje/staatoverzicht ontvangen wat er met dit gebied bedoeld wordt?

Bron: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR649362/1> BIZ verordening.



als aangewezen gebied, bedoeld in artikel 1 van de Verordening Bedrijveninvesteringszone Centrum Gennep 2021 - 2025, geldt het op onderstaande kaart gearceerde gedeelte.



5. Is figuur 1 de huidige situatie of de wenselijke situatie? Waarom wijkt deze afbeelding af van het parkeerdrukonderzoek (figuur 2)?

Figuur 1 is de wenselijke situatie. Figuur 2 wijkt hier niet van af, omdat dit de parkeerdruk betreft op de dinsdagmiddag. Dit staat los van de wenselijke situatie.

6. In de parkeervisie wordt gesteld dat sommige oudere wijken een hogere parkeerdruk kennen door de schaarse openbare ruimte. Waarom is hier parkeerregulering (blauwe zone) niet gewenst?

Het liefst reguleren we zo min mogelijk. We zijn terughoudend in het realiseren van blauwe zones, omdat blauwe zones gehandhaafd moeten worden, we geen wildgroei willen aan blauwe zones en de daarbij horende ontheffingen.

7. In de visie wordt aangegeven dat de visiepunten leidend zijn voor het oplossen van de parkeervraagstukken in de gemeente. Welke vraagstukken zijn er?



De ruimte binnen de gemeente Gennep is schaars. Parkeren eist de nodige ruimte. Dit komt onder druk te staan door de volgende ontwikkelingen op het gebied van klimaatadaptatie, wonen, economische vitaliteit en leefbaarheid.

8. Aangegeven wordt dat er in Gennep (gemeente of kern?) beperkte openbare ruimte is en ondergronds parkeren vanwege de hoge archeologische waarde geen optie is. Op verschillende plekken in de kern Gennep is toch ondergronds parkeren gerealiseerd. Graag een toelichting waarom het geen optie is.

We hebben inmiddels een archeologische verwachtingenkaart, waaraan maatregelen gekoppeld zijn, met als doel om het bodenarchief zoveel mogelijk te beschermen. Indien dit niet mogelijk is dient archeologisch onderzoek plaats te vinden, een zeer dure aangelegenheid. Een parkeergarage zal in een gebied met hoge archeologische verwachtingen (Gennep) dus een enorm dure aangelegenheid zijn. Vanuit vroegere tijden (totdat over het bodemarchief Europese afspraken werden vastgesteld) is veel waardevol materiaal verloren gegaan.

9. Aangegeven wordt dat er bij het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen gezorgd wordt dat de fiets een gelijkwaardige plek krijgt ten opzichte van de auto. Gaat er ook iets gebeuren in de bestaande situatie binnen de openbare ruimte?

Nee.

10. Hoe gaat het inzetten van alternatief vervoer (en wat wordt hiermee bedoeld?) eruitzien?

We hebben nog geen concrete plannen voor het inzetten van alternatief vervoer, maar de volgende voorbeelden stimuleren we:

- fiets;
- deelauto's (dit project is uitgerold in Gennep en wachten we reacties af of er interesse voor is);
- wensbus;
- het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen;
- het mogelijk maken van restcapaciteit in de openbare ruimte op grotere loopafstand te benutten.

11. Een aantal vragen over de parkeerdrukmeting:
- a. Wat waren de eisen aan dit parkeeronderzoek?

In de basis moet het parkeeronderzoek worden uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. Daarnaast is representativiteit van het parkeeronderzoek van belang. Daarbij moet in ieder geval rekening worden gehouden met werkzaamheden, vakantieperiodes, etc. De tellingen moeten vooral een beeld geven van de parkeerdruk in een 'normale' week. Daarbij moet op verschillende momenten gemeten worden omdat de parkeerdruk niet constant is en verschilt afhankelijk van het moment waarop de tellingen zijn uitgevoerd.



- b. Mogen wij de volledige parkeerdrukmeting ontvangen?

Ja, zie bijlage.

- c. Indien dit niet in de meting staat, wat waren de weersomstandigheden op deze dagen?

Nazomerse dagen.

- d. Waarom is er niet op vrijdagmiddag, vrijdagavond en zaterdagochtend gemeten terwijl dit vooral voor het winkelgebied drukke momenten zijn?

Er is gekozen om te meten op dinsdag en donderdag omdat dit in zijn algemeenheid de drukste werkdagen zijn. Daarmee zijn deze dagdelen ook representatief voor de parkeersituatie gedurende de rest van de week. Daarnaast is de zaterdagmiddag gemeten omdat deze over het algemeen ook drukker is dan de zaterdagochtend.

- e. In figuur 2 zien wij de parkeerdruk op dinsdagmiddag. Wij zien hier dat bijvoorbeeld de openbare parkeerplaats bij het Wilhelminaplein niet meegenomen is en de 'privéparkeerplaats' van de Aldi wel. Op welke manier is tot stand gekomen waar de parkeerdrukmeting zou plaatsvinden?

De focus bij het bepalen van het onderzoeksgebied lag rondom het winkelgebied in het centrum van Gennep. Daaraan zijn een aantal belangrijke parkeerlocaties toegevoegd. Voor de uitvoerbaarheid van een parkeeronderzoek is het belangrijk om grenzen te trekken. Het kan zijn dat sommige locaties – zoals de parkeerplaatsen aan het Wilhelminaplein net niet in het onderzoeksgebied zit.

12. Mogen wij de volledige uitwerking van de enquête en de resultaten ontvangen?

Ja, zie bijlage.

Vragen aangaande parkeernormen:

1. In bijlage 3 (autoparkeernormen) is de term seniorenwoning niet gekoppeld aan een BVO. De term 'seniorenwoning' is geen juridische term. Waarom wordt dit niet gekoppeld aan een BVO?

De term 'seniorenwoning' is in de Nota Parkeernormen als volgt gedefinieerd: *“Een zelfstandige woning voor mensen met zorg binnen handbereik. Deze woningen zijn blijvend geschikt of eenvoudig geschikt te maken voor bewoners van alle leeftijden met een zorgvraag, vooral bedoeld voor ouderen en gehandicapten”*. Dit type woning is gericht op een specifieke woondoelgroep met een ander (lager) autobezit. Daarom geldt voor dit type woning een aparte parkeernorm. In lijn met de vorige Nota Parkeernormen uit 2015 is gekozen om de parkeernorm per woning toe te passen en



niet te koppelen aan de oppervlakte van de woning zoals wel bij reguliere woningen is gedaan.

2. In bijlage 3 (autoparkeernormen) is kamerverhuur opgenomen. In onze gemeente is kamerverhuur voornamelijk gekoppeld aan arbeidsmigranten met eigen auto. Graag een toelichting op deze norm.

Er is een aparte categorie parkeernormen voor kamerverhuur. Deze norm geldt per kamer omdat de omvang van een individuele kamer tot een ander autobezit leidt ten opzichte van reguliere woningen. Per kamer wordt rekening gehouden met een beperkte norm voor bewoners omdat dit soort kamerverhuur in de praktijk niet geschikt is om te bewonen door meerdere personen. Aanvullend geldt per kamer ook een parkeernorm voor het bezoekersparkeren.

3. Graag een toelichting op de voetnoot bij woning sociale huur. Wat wordt hier nu precies bedoeld?

De liberalisatiegrens markeert het scheidingspunt tussen een sociale huurwoning en een woning in de vrije sector binnen Nederland. Deze grens wordt gebruikt om te bepalen of een woning tot de categorie sociale huur behoort. Daarmee zijn ook aparte parkeernormen van toepassing. In de voetnoot is aangegeven dat het exacte bedrag van de liberalisatiegrens jaarlijks wordt vastgesteld door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. In 2024 is de grens vastgesteld op €879,66. Is de kale huurprijs van de woning lager dan dit bedrag, dan is er sprake van een sociale huurwoning.

4. In de overgangsregeling wordt gesproken over lopende bouwontwikkelingen. Kunnen wij een overzicht ontvangen van de projecten waar een intentie of samenwerkingsovereenkomst voor is en de projecten waar een ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp is vastgesteld?

Dit betreft algemeen overgangsrecht om ervoor te zorgen dat initiatiefnemers, waarvan de plannen reeds in een vergevorderd stadium zijn, niet onevenredig worden benadeeld door de inwerkingtreding van dit nieuwe beleid.

Er is geen overzicht opgesteld van de betrokken projecten.

5. Is dit het moment om het parkeerfonds op te heffen als de overgangsregeling nog van kracht is?

In het Parkeerfonds dat ingetrokken wordt zit sinds 2015 geen geld meer. En is sindsdien niet meer gebruikt bij projecten.

6. In geval van een kleine bouwontwikkeling is er geen parkeereis. Begrijpen wij het dan goed dat er voor een kleinschalige bouwontwikkeling voor kamerbewoning met vijf kamers geen parkeereis zou zijn?



Van een kleine bouwontwikkeling is sprake tot een (toename) van de parkeervraag met maximaal 3 autoparkeerplaatsen. Voor kamerverhuur in het centrum geldt een parkeernorm van 0,6 per kamer. Voor een bouwontwikkeling met vijf kamers op deze locatie komt dit neer op een parkeervraag van 3 parkeerplaatsen. Daarvoor geldt geen parkeereis en wordt het parkeren opgevangen binnen de bestaande parkeercapaciteit. In het huidige beleid was deze ontheffingsmogelijkheid ook al mogelijk. Buiten het centrum geldt een hogere parkeernorm en komt de toename van de parkeervraag – in het voorbeeld van een bouwontwikkeling met 5 kamers - boven de 3 parkeerplaatsen. Er moet dan worden voorzien in een parkeeroplossing op eigen terrein.

7. Lukt het de initiatiefnemer zelf niet om een oplossing te vinden, dan is maatwerk mogelijk met een goede onderbouwing. Maatwerk is dan per situatie een financiële afspraak in een anterieure overeenkomst. De parkeervisie geeft een richtlijn van 10.000 euro. Dit biedt veel speelruimte en onduidelijkheid. Waarom niet een vast bedrag en waarom wordt er niet gekozen om geen ontheffing af te geven wanneer er geen bijdrage plaatsvindt?

Belangrijk hier is om twee zaken uit elkaar te halen. Eén is de mogelijkheid om in overleg met de gemeente Gennep nieuwe auto- of fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen als het parkeren niet op eigen terrein opgelost kan worden. Als deze parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de bouwontwikkeling, dan zijn de kosten voor rekening van de initiatiefnemer. De rekening van de kosten die de gemeente hiervoor moet maken wordt één-op-één doorgelegd aan de initiatiefnemer. De afspraken worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

De andere is dat er in zeer uitzonderlijke gevallen altijd een mogelijkheid is voor maatwerk door het toepassen van een hardheidsclausule.