

Aan : VVD Gennep – Beppie Bosten
Van : Cristel Voesten
CC : Frank Pubben
Datum : 8 april 2024

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

Vragen aangaande Nota Parkeernormen Gennep 2024 / Parkeervisie Gennep:

Parkeervisie:

1) Hoeveel bouwvergunningen zijn de afgelopen 10 jaar (dit is immers circa de beleidsduur van het huidige beleid) verleend waarbij geen of onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein zijn gerealiseerd maar tegelijkertijd geen bijdrage is gedaan aan het parkeerfonds? En hoeveel woningen/appartementen zijn er in het centrum van Gennep zonder parkeerplaats op eigen terrein?

Deze vraag is niet te beantwoorden zonder een uitgebreid onderzoekstraject te doorlopen. Deze informatie is niet beschikbaar binnen de huidige beschikbare data.

2) Qua woningbouw. Er wordt gesteld dat het aantal inwoners in Gennep gelijk blijft, maar hoeveel woningen gaan we de komende 5 jaar naar verwachting bouwen en hoeveel daarvan in het centrum van Gennep?

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.

We kunnen op dit moment niet concreet aangeven hoeveel woningen er de komende jaren in Gennep en in het centrum gerealiseerd gaan worden.

3) In de evaluatie van het huidige beleid ontbreekt in onze ogen de handhaving op parkeren. Vandaar dat we sowieso de vraag hebben hoeveel boetes hebben de BOA's sinds invoering van de beleidsregels blauwe zone in 2018 per jaar uitgeschreven in het kader van handhaving?

Deze cijfers rondom handhaving gaan maximaal tot 3 jaar terug. V.w.b. het handhaven op parkeren is uit de cijfers niet te herleiden of dit specifiek voor de blauwe zone is geweest.

In de jaren 2021 t/m 2023 zijn er in totaal 231 verbalen uitgeschreven voor het foutief parkeren van een voertuig.



4) Wat is het gemiddeld autobezit per inwoner in de gemeente Gennep? En wat is het gemiddeld bezit fietsen?

Over deze informatie beschikt de gemeente niet.

5) Bij de parkeerdrukmeting zijn op specifieke momenten metingen verricht, kunt u toelichten waarom voor deze momenten is gekozen? Zijn dat bijvoorbeeld de piekmomenten bij onze lokale supermarkten? En is er in de meting onderscheid gemaakt tussen blauwe zone en vrij parkeren? En waarom staat er niet vermeld wat de parkeerdruk is per plein in het centrum?

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.

Op figuur 2, pagina 9 is de parkeerdruk per plein in het centrum van Gennep af te lezen.

6) Hoeveel ontheffingen parkeren blauwe zone hebben we momenteel verstrekt? En hoeveel parkeervakken blauwe zone telt onze gemeente?

Van de 458 blauwe zone parkeerplekken zijn er op dit moment 93 ontheffingen parkeren blauwe zone actief, en 3 ontheffingen parkeerverbod Nieuwstraat.

7) Er wordt gesteld dat ondergronds parkeren niet mogelijk is vanwege de hoge archeologische waarde. Wij hebben onvoldoende zicht op de archeologie in onze gemeente, dus geldt die hoge waarde voor de hele gemeente of zouden we een kaart kunnen maken waarbij we zeggen binnen welk gebied het ondergronds parkeren wel of niet kan?

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.

8) Eerder heeft de gemeenteraad een motie aangenomen over parkeren in de gracht in Gennep. Hoe staat het momenteel met de uitvoering van de motie? Wanneer zijn de parkeerplaatsen gereed?

Deze staat niet in de actieve lijst van moties. Wij zijn niet bekend met deze motie. Er is wel een motie bekend over de ruimtelijke kwaliteitsimpuls van de groene gracht. Hierin is o.a. de volgende tekst opgenomen: *“tevens de inrit bij parkeerterrein De Poel betrokken dient te worden om fraaier in te richten, waarbij ook gedacht wordt aan beperkt dwarsparkeren op (groene) halfverharding, en het omgeven door*



groenstruikhagen voor een natuurlijke inpassing.”

Deze motie is nog in beraad. Er is (nog) geen zicht op realisatie van parkeerplaatsen.

9) U zegt dat het bestaande parkeeroverschot ruimte zou bieden om na te denken over andere beleidsambities in de openbare ruimte, dat zou dan ten koste gaan van huidige parkeerplaatsen. Wij betwijfelen dat er een parkeeroverschot is in de praktijk, maar deze stelling roept wel de vraag op waar wat dan bedoelt wordt qua ‘andere invulling’ van deze parkeerplaatsen?

In verband met klimaatadaptatie zou vergroening een ‘andere invulling’ kunnen zijn. Op dit moment liggen er geen plannen om dit toe te passen.

10) In hoeverre is rekening gehouden met het veranderende levenspatroon van mensen, dat wil zeggen: winkels die langer open zijn, mensen die vaker thuiswerken, ouderen die hun auto’s slechts sporadisch gebruiken? Want in dit soort situaties kan niet gesteld worden dat parkeerplaatsen die overdag beschikbaar zijn voor bezoekers (van winkels) in de avond en nacht ook beschikbaar zijn voor bewoners, of andersom?

Hier is geen rekening mee gehouden.

11) Wij missen in de parkeervisie een bredere kijk op de laadpaalinfrastructuur. Denk bijvoorbeeld aan het te lang parkeren bij laadpalen, de wenselijkheid van laadpalen in de woonwijken t.o.v. reguliere parkeerplekken en de basisvraag in hoeverre laadpaalinfrastructuur een taak is voor gemeenten?

Voor elektrische voertuigen in de blauwe zone geldt het zelfde beleid dan voor brandstof gedreven voertuigen. Hier mag dus niet langer geladen worden dan de toegestane parkeertijd, tenzij er een ontheffing blauwe zone is verleend.

Laadpalen worden door bewoners aangevraagd bij de leverancier van laadpalen en dat is op dit moment Vattenfall. Zij vragen hiervoor bij de gemeente een vergunning aan en geven een voorkeurslocatie aan.

Ook kiest Vattenfall er soms voor om op strategische plaatsen een laadpaal te plaatsen en vragen hiervoor ook een vergunning aan bij de gemeente.

12) Invalideparkeerkaart. Kunt u aangeven of gezien de toenemende vergrijzing van de samenleving effect zal hebben op een hoger aantal aanvragen voor invalideparkeerkaarten?

Nee, dat kunnen wij helaas niet aangeven.

13) We zien in de praktijk bijzondere ontwikkelingen waardoor reguliere parkeerplaatsen verdwijnen: denk aan de parkeerplaatsen die voor de politie worden gebruikt of het feit dat maaltijdleveranciers overdag diverse parkeerplaatsen blokkeren op het Europaplein. Hoe kunnen we met het huidige en toekomstige beleid hier beter mee omgaan om dit soort zaken beter te sturen?



Bij de ingebruikneming van het nieuwe politiebureau is bij de vergunningverlening ingestemd met de onttrekking van 4 parkeerplaatsen t.b.v. het parkeren van politievoertuigen. De privéauto's van de medewerkers dienen elders geparkeerd te worden.

14) Als we kijken naar het toekomstperspectief automobilititeit van het ministerie dan is het wagenpark in Nederland de afgelopen 20 jaar met 70% gegroeid, en inmiddels wordt uitgegaan van 500 auto's per 1.000 inwoners. Naar verwachting stijgt het aantal tot 2040 met 10 miljoen auto's in Nederland, dus komen we op 523 auto's per 1.000 inwoners. Dus waar we volgens deze berekening nu te maken hebben met 8,5 duizend auto's gemiddeld in onze gemeente worden dat er ruim 8,9 duizend auto's in 2040. Dan hebben we het nog niet over bezoekers in onze gemeente, maar puur over het autobezit. In hoeverre heeft u in de parkeervisie rekening gehouden met autonome ontwikkelingen rondom autobezit en parkeerdruckte?

Zoals aangegeven, zullen we met de ontwikkelingen die er zijn, deze visie over 2 jaar weer herzien als dit nodig mocht zijn.

Parkeernormen:

15) Wij ontvangen graag een kopie van de kengetallen voor parkeren uit de CROW publicatie 381 waarnaar wordt verwezen zodat we zelf een beeld kunnen krijgen bij de gehanteerde parkeernormen.

Als de gebruikte normen in twijfel worden getrokken, mag de raad altijd deze publicatie nazien. We kunnen die niet zelf verstrekken.

Dit publicatie is via de CROW als digitale kennismodule aan te schaffen of als drukwerk.

<https://www.crow.nl/publicaties/toekomstbestendig-parkeren>

ISBN: 9789066286665

Kosten drukwerk € 88,00 excl. 9% btw.

16) Waarom wordt het 'stimuleren van duurzamere en actievere mobiliteitskeuzes' gezien als doelstelling voor de gemeentelijke parkeernormen? Is dat niet eerder een afweging die in een integraal mobiliteitsbeleid moet worden gemaakt in plaats van een lokaal parkeerbeleid?

In het Collegeprogramma 2022-2026 staan de ambities van het College voor deze ambtsperiode. Hierin onder andere de ambitie uitgesproken dat Gennep een groene, toekomstbestendige gemeente wil zijn.

In beleidstukken en projecten proberen we de ambitie na te streven.

17) Waarom is het 'bieden van meer flexibiliteit' een doelstelling in de toepassing van parkeernormen? Volgens de Van Dale is een norm 'een gedragsregel die door de leden van een gemeenschap als min of meer vanzelfsprekend wordt beschouwd'. Dus als we cijfers afspreken voor parkeerplaatsen als zijnde een norm, dan beschouwen we die als raad als vanzelfsprekend bij nieuwe ontwikkelingen. Hoe valt dit te rijmen met de term 'flexibiliteit'? In hoeverre is de kaderstelling vanuit de raad met betrekking tot de parkeernormen nog



bepalend, wanneer door college of ambtenarij flexibiliteit aan de door de raad gestelde kaders kan worden toegepast?

Als bij een woningbouwproject niet aan de norm kan worden voldaan, bieden we flexibiliteit door middel van een anterieure overeenkomst.

18) In hoeverre sluit het 'creëren van duidelijkere spelregels' aan bij de mate van willekeur die ontstaat door het 'bieden van meer flexibiliteit'?

Er is geen willekeur in flexibiliteit bieden. Er zijn 3 stappen;

1. De initiatiefnemer verzorgt parkeerplekken op eigen terrein.
2. De initiatiefnemer verzorgt parkeerplekken elders
3. Er worden afspraken vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Met deze 'flexibiliteit' willen we ervoor zorgen dat er geen woningstop komt.

19) Onze fractie bekruipt het gevoel dat college en organisatie meer belang hechten aan fietsparkeren dan aan parkeerplaatsen voor auto's, dat valt onder meer op doordat in de Nota Parkeernormen de fietsparkeernormen prevaleren boven de autoparkeernormen. In hoeverre is dit een terechte zorg van onze fractie?

In de teksten staat dat de fiets gelijkwaardig is aan de auto op plaatsen, dus geen voorrang. Het stimuleren van een keer de fiets pakken in plaats van de auto sluit aan bij de ambities van deze coalitie. Duurzaamheidsbeleid, klimaatadaptatie.

20) In het juridisch kader wordt uitsluitend ingegaan op het gebruik van parkeernormen ten behoeve van een omgevingsvergunning. Voor de realisatie van kamerbewoning is in het verleden regelmatig het instrument van een exploitatievergunning gehanteerd conform de gemeentelijke APV. In vergunningverlening werd door de gemeente daarbij gesteld dat de geldende parkeernormen niet op de exploitatievergunning van toepassing zouden zijn. In hoeverre gelden deze nieuwe parkeernormen ook voor ontwikkelingen die geen betrekking hebben op een aanvraag omgevingsvergunning?

Voor het realiseren van nieuwe kamerbewoning binnen de gemeente is altijd een omgevingsvergunning vereist. Deze vergunning wordt onder meer getoetst aan het beleid 'Huisvesting internationale werknemers'. Op grond van dit beleid mogen maximaal 5% van de panden in een straat worden gebruikt ten behoeve van kamerbewoning. Voor deze omgevingsvergunning geldt ook dat rekening moet worden gehouden met het woon- en leefklimaat in de omgeving. Als de verwachting bestaat dat een ontwikkeling tot kamerbewoning zal leiden tot een verslechtering van de parkeersituatie waardoor het woon- en leefklimaat onder druk komt te staan, kan het college de vergunning weigeren.

21) Onder 2.3 wordt een hardheidsclausule omschreven. Vanuit welk vigerend mandaat kan het besluit afwijken van de nota parkeernormen? Onze fractie is van mening dat bij vaststelling van nieuwe parkeernormen ook mogelijk bestaande mandaten op dit vlak komen te vervallen



en de raad derhalve opnieuw mandaat zou moeten verlenen aan het college voor afwijking van de nieuwe parkeernormen. Het zou namelijk een bewuste keuze van de raad moeten zijn of we een dergelijke mandaatsregeling überhaupt wenselijk vinden of dat de raad, bijvoorbeeld bij woningbouwprojecten vanaf 5 woningen, zelf de besluitvorming zou willen nemen. In elk geval zou de raad in het raadsbesluit expliciet moeten besluiten tot mandaat voor het college. De vraag is dus of deze alinea in lijn is met vigerende mandaatsbesluiten en in hoeverre het college bevoegd is submandaat te verlenen aan ambtenaren?

Er is geen sprake van mandaat in deze maar van delegatie. Onder mandaat wordt verstaan: de bevoegdheid om in naam van een bestuursorgaan besluiten te nemen. Onder delegatie wordt verstaan: het overdragen door een bestuursorgaan, in dit geval de raad, van zijn bevoegdheid tot het nemen van besluiten aan een ander die deze onder eigen verantwoordelijkheid uitoefent, in dit geval het college.

Als de parkeernota door de gemeenteraad wordt vastgesteld en de gemeenteraad geeft daarbij het college de bevoegdheid om van de beleidsregel af te wijken zoals bij een hardheidsclausule, hétzij met toepassing van artikel 4:84 Awb, hétzij om redenen die in de beleidsregel vermeld staan, dan is het college bevoegd om af te wijken van de beleidsregel. Geeft de gemeenteraad die bevoegdheid niet, dan kan uitsluitend de gemeenteraad afwijken van de regels gesteld in de Parkeernota.

22) Onder 2.4 wordt uitgegaan van een overgangsregeling: welke lopende bouwprojecten vallen onder deze overgangsregeling en wat zijn de gevolgen daarvan voor de parkeervoorzieningen in de gemeente en specifiek het centrum van Gennep?

Dit is niet inzichtelijk.

a. Tevens geeft u aan dat projecten waarvoor een intentie-, samenwerkings- of anterieure overeenkomst is gesloten vallen onder het overgangsrecht. In hoeverre valt dit te rijmen met geldende jurisprudentie dat parkeernormen altijd via het bestemmingsplan (omgevingsplan) en/of de omgevingsvergunning moeten worden vastgelegd? Zie Raad van State 201410585 waarin expliciet is gemeld dat indien beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening moet worden gehouden met de wijziging.

In beginsel dient bij besluitvorming rekening te worden gehouden met het geldende beleid. Hier bestaan evenwel uitzonderingen op. Onder meer kan in verband met de rechtszekerheid bepaald worden dat het oude beleid moet worden toegepast. In gevallen waarin reeds een overeenkomst is gesloten tussen gemeente en initiatiefnemer waarbinnen parkeerafspraken zijn vastgelegd, verzet de rechtszekerheid zich ertegen dat op deze ontwikkelingen het nieuwe beleid wordt toegepast.

23) Onder 3.2 wordt de gebiedsindeling omschreven, dat roept wel enkele vragen op:



a. Lezen wij goed dat u de gehele bebouwde kom van de stad Gennep aanmerkt als 'centrumgebied' of maakt u alsnog onderscheid tussen het centrum in de kern van Gennep en de overige wijken, in Gennep-Oost, -West en -Zuid?

Met centrumgebied bedoelen we het gebied rond het winkelcentrum in de kern van Gennep

b. In de kaart van de grenzen bebouwde kom lezen wij dat deze is van 01-01-2015, zien wij dit goed? Want sindsdien is de bebouwde kom op enkele plekken in onze gemeente weldegelijk aangepast. Hoezo wordt dus geen recentere kaart gehanteerd?

De kaart die gehanteerd is is slechts gebruikt ter verduidelijking. De gehanteerde cijfers zijn recent.

24) Onder 3.4 betreft het de parkeernormen per functie

a. Er wordt aangegeven dat voor woonfuncties wordt uitgegaan van aantal m² bvo. Eerder is echter opgemerkt dat zou worden uitgegaan van CROW publicatie 381 d.d. 2018, daarin wordt bij woonfuncties onderscheid gemaakt tussen type woningen, dus bijvoorbeeld vrijstaand of tussenwoning. Kunt u toelichten waarom hier voor een andere benadering is gekozen en welk effect zou het volgen van de CROW categorisering van woontypes hebben op de parkeernormen?

Hiervoor is gekozen omdat het CROW veel type woningen koppelt aan prijscategorieën: duur, goedkoop en midden. Bij het toetsen van een omgevingsvergunning is vaak niet bekend in welke categorie een bepaalde woning valt. Bovendien zijn in de huidige woningmarkt de prijzen van woningen aan flinke veranderingen onderhevig. Daarom is het eenduidiger en beter uitvoerbaar om de parkeernormen te koppelen aan de oppervlakte van de woning. Veel gemeenten maken deze keuze. Het CROW werkt aan nieuwe kencijfers voor autoparkeren en gaat de kencijfers in de toekomst ook koppelen aan oppervlakte van woningen.

b. Voor de bezoekersparkeernorm wordt gesteld dat deze voorheen 0,2 per woning was, maar dat deze norm achterhaald is en dat een norm van 0,2 beter zou aansluiten. Zijn de genoemde getallen in deze alinea correct? In onze beleving was de bezoekersparkeernorm van CROW voorheen op 0,3 parkeerplaats per woning, waarmee we dus in het nieuwe beleid tot een verlaging van de norm zouden komen in centrum en bebouwde kom. Is onze analyse correct?

De bezoekersnorm lag inderdaad voor alle type woningen op 0,3. Voor het centrum en de bebouwde kom is deze verlaagd naar 0,2.
Het cijfer in de norm is aangepast.

c. Voor de fietsparkeernormen wordt gesteld: 'In Gennep zien we als gelijkwaardig alternatief liever een gezamenlijke fietsparkeervoorziening', dit dus in tegenstelling tot een individuele berging waar plek is voor een fiets. Klopt het dat wij met deze richtlijn aanvullende (ofwel strengere) eisen opleggen bovenop het bouwbesluit?



Nee, er worden geen eisen gesteld bovenop het bouwbesluit. Het bouwbesluit verplicht initiatiefnemers om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren van circa 5m², maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven. Een gezamenlijke fietsparkeervoorziening is zo'n alternatief. Er moet dan nog steeds een berging gerealiseerd worden voor 2,7 m² voor het opbergen van spullen.

En hoezo zouden we dit moeten doen?

Omdat een gezamenlijke fietsenstalling beter gebruikt wordt en er op die manier ook kwaliteitseisen aan het fietsparkeren gesteld kunnen worden.

En welke bestaande problematiek noopt ons tot het beleid dat wij bij transformatie van bestaande bouw naar woningen van initiatiefnemers verwachten alsnog een fietsparkeervoorziening te realiseren terwijl dit niet juridisch afdwingbaar is?

Ook al is fietsparkeren oplossen bij transformaties niet juridisch afdwingbaar, het is toch belangrijk om ook hier goede kwalitatieve fietsparkeerplaatsen te vragen. Het niet oplossen van fietsparkeren op eigen terrein betekent dat fietsen in de openbare ruimte geparkeerd moeten worden. Dat kan in de toekomst zorgen voor overlast in de openbare ruimte en kan ervoor zorgen dat bewoners minder snel een fiets hebben / gebruiken als deze niet goed en veilig gesteld kan worden.

d. Bezoekersparkeernorm fiets. Hoe komt u tot een minimale norm van 0,5 fietsparkeerplaatsen per woningen voor bezoekers? Op basis van welke landelijke cijfers is dit opgenomen?

Op basis van de CROW Fietsparkeerkencijfers 2019 is deze bezoekerparkeernorm voor de fiets bepaald.

e. Tot slot wordt op pagina 13 een opsomming van overige niet-woonfuncties gemaakt en wordt aangegeven dat bij afwijkende gevallen gekeken moet worden naar meest vergelijkbare functie dan wel een aparte berekening moet worden uitgevoerd. Het lijkt ons zinvol om in dat geval ook te verwijzen naar geldende jurisprudentie voor vergelijkbare functies en actuele CROW publicaties, bent u het met ons eens?

Eens. Als een aparte berekening nodig is, dan is het logisch om te kijken naar de meest actuele informatie om de parkeervraag voor een bepaalde functie in te schatten.

25) Onder 4.2. wordt gesproken over salderen. Hierbij wordt in onze ogen onterecht uitgegaan van uitsluitend situaties waarbij in de huidige situatie reeds voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, feit is echter dat er in verschillende buurten in de gemeente sprake is van parkeerdruk. In hoeverre is het in die zin logisch om als uitgangspunt bestaande parkeerplaatsen voor saldering te mogen gebruiken terwijl deze parkeerplaatsen in de praktijk door parkeerdruk niet bestaan. Ter verduidelijking: zeker in oude Gennepse wijken is het zo dat er voor bestaande woningen al nauwelijks voldoende parkeerplaatsen zijn: Stel er zijn 10 woningen met slechts 5 parkeerplaatsen, dan zou bij omvorming van woning tot kamerverhuur



wel een theoretisch aantal van bijvoorbeeld 2 parkeerplaatsen als saldering mogen worden gebruikt terwijl die 2 helemaal niet beschikbaar zijn in de praktijk. Bent u het met ons eens dat dit vraagstuk onvoldoende is meegewogen in de saldering?

Nee, zoals aangegeven bij de uitgangspunten op pagina 15, worden de meest actuele parkeernormen gebruikt van zowel de nieuwe als bestaande functies.

26) 5.1. randvoorwaarden

a. Bij de maximaal acceptabele loopafstanden zijn per functie en gebied afstanden opgenomen, waarop zijn deze afstanden gebaseerd? Vooral als we kijken naar CROW publicatie uit 2021 met betrekking tot acceptabele loopafstanden valt bijvoorbeeld op dat de afstand auto tot supermarkt of apotheek tussen 100-250 meters bedraagt, terwijl in de parkeernota bij overige functies en centrum (waar deze overige functies zijn) over een afstand van 300 meter wordt gesproken. Terwijl voor fietsers (vaste bezoekers) een afstand van 0 meter is opgenomen in de nota terwijl CROW uitgaat van 50-150 meters. Dus waarom mogen auto's verder weg staan dan in de CROW norm en fietsen juist dichterbij staan dan CROW norm?

Voor vaste gebruikers is het uitgangspunt dat het fietsparkeren wordt opgelost op eigen terrein. Hier wordt in principe niet van afgeweken. Daaruit volgt een feitelijke loopafstand van 0 meter tot de bestemming. Voor het fietsparkeren van bezoekers geldt een langere loopafstand.

Voor het autoparkeren geven de acceptabele loopafstanden een maximum aan. Vaak zal de loopafstand korter zijn. Het CROW geeft kencijfers die gemeenten moeten vertalen naar hun eigen normen. In het centrum is het belangrijk dat er iets meer flexibiliteit gezocht wordt in het vinden van parkeeroplossingen gezien de schaarse ruimte. Vandaar dat hier gekozen is om een iets grotere loopafstand te hanteren voor overige functies. Dat geeft bijvoorbeeld meer mogelijkheden om bestaande autoparkeerplaatsen te gebruiken als daar restcapaciteit beschikbaar is.

CROW heeft samen met onder anderen provinciale wegbeheerders richtlijnen ontwikkeld voor de veilige inrichting. De richtlijnen van CROW zijn geen norm of wetgeving. Wel zijn de richtlijnen gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en/of praktijkervaring uit Nederland en buitenland.

b. Vrijstelling voor kleine bouwprojecten. Is deze vrijstelling ook al onderdeel van het vigerende beleid of is dit een beleidswijziging? In hoeverre geldt bij de parkeervraag van maximaal 3 autoparkeerplaatsen dat hierin ook al saldering mag zijn meegewogen? Hoe komen we tot de conclusie dat deze bouwontwikkeling 'een beperkt effect hebben op de parkeerdruk in de openbare ruimte', dit is toch een algemene claim die niet zomaar geldt voor de hele gemeente? En daarbij wordt aangegeven 'dat het parkeren van auto's bij dit soort ontwikkelingen vaak niet op eigen terrein opgelost kan worden', maar geldt in dit soort situaties niet simpelweg het parkeerfonds? En krijgen bewoners van deze ontwikkeling automatisch een ontheffing blauwe zone wanneer ontwikkeling plaatsvindt in het centrum van Gennep?

Dit is hetzelfde als in de Nota Parkeernormen Gennep 2015.



Nee niemand krijgt automatisch een ontheffing.

27) Onder 5.3. wordt over ontheffingsmogelijkheden gesproken, bij wie ligt de bevoegdheid tot besluitvorming over deze ontheffingen? College, ambtenaren of raad?

College

a. Onder stap 6 wordt tevens vermeld dat afspraken over aangelegde parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, kijkend naar Raad van State 201410585 is het vastleggen in omgevingsplan en/of omgevingsvergunning dan niet vereist? Zie immers ook de eigen tekst onder 7.1 in de parkeernota.

Vastleggen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is niet vereist. In een omgevingsvergunning worden uitsluitend parkeerplaatsen op particulier terrein geregeld. In de uitspraak waarnaar verwezen wordt, ging het erover dat er in de regels van het bestemmingsplan geen koppeling was gemaakt met de parkeernormen in het parkeerbeleid. Dat is hier niet aan de orde.

28) Parkeernormen auto

a. Bij kamerbewoning valt op dat we van voorheen per kamer 0,6 (centrum) en 0,7 (rest bebouwde kom en buiten bebouwde kom) nu gaan naar 0,4 (centrum en buiten bebouwde kom) en 0,5 (bebouwde kom). Is deze verlaging van de norm afkomstig uit nieuwe landelijke cijfers?

Ja – dit is in lijn met landelijke kencijfers van het CROW. In de parkeernormen voor wonen is een onderscheid gemaakt in het parkeren voor bewoners en bezoekers. Opgeteld is de norm voor kamerverhuur gelijk aan de oude norm (Bijvoorbeeld in het centrum geldt dat de norm op $0,4 + 0,2 = 0,6$ ligt).

b. In algemene zin valt op dat in het buitengebied de norm altijd lager is dan in de bebouwde kom, juist buiten de bebouwde kom ben je toch meer afhankelijk van een auto?

Dit klopt. Het ziet er naar uit dat voor sommige categorie woningen de normen zijn omgedraaid. Hoe dit heeft kunnen gebeuren weten we niet. De autoparkeernormen zouden hoger of gelijk moeten zijn in het buitengebied t.o.v. de bebouwde kom. Hieronder een voorstel zoals de normen zouden moeten zijn – in lijn met de landelijke kencijfers.

Deze zijn aangepast in de Nota en als volledigheid in de bijlage toegevoegd.

Functie	Eenheid	Centrum		Bebouwde kom		Buiten bebouwde kom	
		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers



Woning kleiner dan 50 m2 BVO	Per woning	1,1	0,2	1,3	0,2	1,4	0,3
Woning tussen 50-75 m2 BVO	Per woning	1,2	0,2	1,6	0,2	1,7	0,3
Woning tussen 75-100 m2 BVO	Per woning	1,3	0,2	1,7	0,2	1,8	0,3
Woning groter dan 100 m2 BVO	Per woning	1,6	0,2	2,1	0,2	2,1	0,3
Woning sociale huur ¹	Per woning	0,8	0,2	1,3	0,2	1,4	0,3
Kamerverhuur	Per kamer	0,4	0,2	0,4	0,2	0,5	0,3
Seniorenwoning	Per woning	1,0	0,2	1,2	0,2	1,3	0,3
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per woning	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,3
Woonhuis met maatschappelijke functie	Per 100 m2 BVO	2,8	0,2	2,8	0,2	2,8	0,2

29) Bijlage 4. In hoeverre zijn de aanwezigheidspercentages voor de functie woningen ook daadwerkelijk van toepassing op alle woontypes. Wij willen in overweging geven dat bij kamerverhuur vaak sprake is van ploegendienst of dat bij seniorenwoningen auto's vaak ook overdag thuis staan. Is dat meegewogen in de voorliggende percentages?

De aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op landelijke kencijfers van het CROW. Er zijn geen aparte kencijfers beschikbaar voor verschillende typen woningen. Met de aanwezigheidspercentages wordt een algemeen beeld geschetst van het percentage bewoners dat tegelijkertijd parkeert. Fluctuaties zoals in de beschreven voorbeelden zijn hierin meegenomen.