

Onderwerp **Parkeerbesluit Wilderszijde**

Portefeuillehouder Jan-Willem van den Beukel, Kathy Arends

Registratienummer BR2000057

Datum Raad 25 juni 2020

Gevraagde beslissing:

1. De vigerende parkeernormen (T13.14282) voor appartementen in Wilderszijde te verlagen en aan te laten sluiten bij het huidig autobezit van de bewoners van appartementen in Lansingerland, en de normen voor bewoners-parkeren bij grondgebonden woningen en voor bezoekers-parkeren in Wilderszijde te handhaven.
2. Bij appartementen uit te gaan van gemiddeld één parkeerplaats op eigen terrein per appartement, zoals onderbouwd in het onderzoek van SPARK (T20.05627).
3. Dit in het nieuwe bestemmingsplan Wilderszijde publiekrechtelijk te borgen door deze lagere parkeernorm voor appartementen op te nemen, en privaatrechtelijk door via de verhuur- en koopovereenkomsten de huur/koop van gemiddeld één parkeerplaats per appartement op eigen terrein verplicht te stellen (incl. een in dat kader verplichtend kettingbeding).
4. Potentiële huurders en kopers van appartementen in Wilderszijde hiervan bewust te maken, door in alle verkoop- en verhuuruitingen de informatie op te nemen dat Wilderszijde een duurzame wijk wordt waarvoor een lager autogebruik en -bezit in belangrijke mate bijdraagt aan de kwaliteit van een klimaatadaptieve woon- en verblijfsomgeving.
5. Het autobezit van bewoners van appartementen in Wilderszijde en de parkeerdruk bij appartementen in Wilderszijde te monitoren ten opzichte van de verlaagde parkeernorm voor Wilderszijde.
6. De parkeernorm ruimtelijk adaptief te maken door de openbare ruimte zodanig te ontwerpen dat het mogelijk is binnen de vastgestelde hoeveelheid buurtgroen additionele parkeerplaatsen voor appartementen te realiseren.
7. In de planuitwerking rekening te houden met de mogelijkheden om voldoende te kunnen accommoderen ten behoeve van elektrisch laden van voertuigen wanneer de ontwikkeling van het gebruik en bezit van elektrische motorvoertuigen daar in de praktijk om vraagt.

0. Samenvatting

De ontwikkeling van Wilderszijde tot een klimaatadaptieve, duurzame woonwijk waarin het aangenaam wonen en verblijven is, vraagt om een inrichting van de openbare ruimte die daarmee in lijn is. Op basis van het Masterplan is een proefverkaveling gemaakt. Daaruit blijkt dat de woningbouwopgave met bijbehorende vigerende parkeernormen veel openbare ruimte vergt die daardoor bij appartementen niet optimaal kan worden ingevuld met voldoende klimaatadaptieve elementen. Een lagere parkeernorm voorkomt dat parkeergelegenheid voor

de leegstand wordt aangelegd en daarmee ten koste gaat van de kwaliteit van de openbare ruimte.

In het aangenomen amendement (T19.21875) bij de vaststelling van het beslisdocument Masterplan Wilderszijde op 28 november 2019 roept de raad op om voor Wilderszijde de parkeernorm vooralsnog niet te verlagen. Tevens is verzocht om periodieke monitoring van het autobezit, alsmede elektrische auto's in Wilderszijde en de wijk zo te ontwerpen dat beleid kan worden gevoerd dat volgend is op de ontwikkelingen in de praktijk. De raad heeft tegelijkertijd vastgesteld dat: 'Voor Wilderszijde wordt onderzocht om in afwijking van de binnen de gemeente geldende parkeernorm voor appartementen een lagere parkeernorm te hanteren'. Dit onderzoek is afgerond en in de beeldvormende raad van 20 april jl. uitvoerig toegelicht.

Uit het onderzoek van SPARK (T20.05627) blijkt dat het autobezit van bewoners waarvoor de appartementen worden gebouwd lager ligt dan waar de vigerende parkeernormen vanuit gaan. SPARK stelt dat een lagere parkeernorm daardoor mogelijk is bij appartementen. Door SPARK is aangegeven dat monitoring van het autobezit en de parkeerdruk van belang is om eventueel bij te kunnen stellen en die mogelijkheid ook te borgen.

Borging van de voorgestelde parkeeroplossing vindt ten eerste plaats door de parkeervisie in Wilderszijde op te nemen in alle communicatie, verkoop- en verhuuruitingen. De visie op de duurzame wijk die Wilderszijde is -en meer specifiek over parkeren in Wilderszijde- klinkt nadrukkelijk door in de informatie over de wijk, zodat potentiële huurders en kopers beseffen dat Wilderszijde een bijzondere woonwijk wordt waar 'de auto te gast is' en het bezit en gebruik van de auto niet primair voorop staat. Ten tweede door de parkeernorm publiek-rechtelijk vast te leggen in het bestemmingsplan. Ten derde door de parkeeroplossing privaatrechtelijk vast te leggen in huur- en koopovereenkomsten. Tenslotte wordt de parkeeroplossing geborgd door bij de inrichting van de openbare ruimte parkeerverboden in te stellen in woonstraten (m.u.v. parkeerplaatsen voor mindervaliden) en een beperkte parkeerduur bij bezoekersparkeerplaatsen in te stellen. Dit laatste zorgt ervoor dat bewoners niet op de bezoekersparkeerplaatsen gaan staan.

De voorgestelde parkeeroplossing is adaptief en kan aangepast worden naar gelang dat nodig is. Als in de toekomst uit monitoring blijkt dat de parkeerbehoefte anders is dan de toegepaste parkeernorm, kan passend binnen het nieuwe bestemmingsplan Wilderszijde (met verbrede reikwijdte) de norm worden bijgesteld. Zo kan de norm nog verder worden verlaagd indien de toename van fietsgebruik, OV-gebruik en/of gebruik van deelmobiliteit daar aanleiding voor geeft. De parkeernorm kan ook terug omhoog worden bijgesteld om toch extra parkeren in de directe omgeving van de appartementencomplexen mogelijk te maken. Dit wordt planologisch mogelijk gemaakt door het gebied dubbelbestemmingen te geven (bijvoorbeeld wonen, groen en verkeersdoeleinden) en ruimtelijk is dit mogelijk doordat er in de verkavelings- en inrichtingsplannen rekening mee wordt gehouden.

In aansluiting op de parkeervisie kan relatief eenvoudig worden ingespeeld op eventuele ontwikkelingen in elektrisch rijden. Omdat bewoners op eigen terrein parkeren, en bezoekers geclusterd aan de randen van de buurten of nabij de wijkontsluitingsweg, kan er op een efficiënte manier worden voorzien in (extra) laadinfrastructuur.

1. Aanleiding/ context met tijdlijn

Bij de vaststelling van de beleidsuitgangspunten van het Masterplan voor Wilderszijde op 28 november is een amendement aangenomen, waarin wordt verzocht om vast te houden aan de vigerende parkeernormen, ook voor appartementen. Tegelijkertijd is vastgesteld om onderzoek te doen naar de mogelijkheden naar een verlaagde parkeernorm voor appartementen. Dit onderzoek is inmiddels door SPARK uitgevoerd en aan dit voorstel gehecht.

Het parkeeronderzoek van SPARK naar de parkeerbehoefte bij appartementen en voor de doelgroepen in Wilderszijde heeft uitgewezen dat een lagere normering voor appartementen in Wilderszijde passend zou zijn. Daarom wordt dit parkeerbesluit nu parallel aan het voorstel voor het Masterplan aan de raad voorgelegd.

2. Maatschappelijk effect

Met minder parkeerplaatsen ten behoeve van de appartementen kan de openbare ruimte waarbinnen de appartementencomplexen komen, efficiënter, effectiever en groener worden ingericht. De wijk wordt daarmee klimaatadaptiever en qua woon- en leefmilieu aantrekkelijker. Dit sluit aan bij de ambities voor de wijk Wilderszijde. De aanleg van minder parkeerplaatsen levert daarnaast een kostenbesparing op.

3. Argumenten

1.1 De vigerende parkeernormen zijn te hoog.

De vigerende parkeernormen komen niet overeen met het aantal auto's dat de bewoners van appartementen in Wilderszijde in de praktijk bezitten. Handhaving van de vigerende normen voor appartementen zou op basis hiervan leiden tot leegstand van parkeerplaatsen. De vrijkomende ruimte kan voor klimaatadaptieve doeleinden worden benut.

2.1 Het instellen van een lagere parkeernorm voor appartementen is verantwoord.

Het autobezit van de mensen die de verschillende typen appartementen huren of kopen ligt lager (variërend van 0,7 tot 1,4 per appartement) dan waar in de vigerende parkeernormering voor Lansingerland (1,1 - 1,7 per appartement) vanuit wordt gegaan. Dit blijkt uit het onderzoek (T20.05627) dat SPARK heeft uitgevoerd. Dit biedt de mogelijkheid om het parkeren op eigen terrein ten behoeve van bewoners van de appartementen in te richten op de lagere parkeernorm. Door uit te gaan van de lagere parkeernormen bij appartementen voor bewoners, is er nog steeds voldoende parkeercapaciteit voor de beoogde doelgroepen in Wilderszijde. NB. Voor grondgebonden woningen is het niet nodig om de parkeernormen te verlagen, omdat de bewoners op basis van hun autobezit op eigen erf of op gezamenlijk eigen terrein eenvoudig

kunnen voorzien in de benodigde parkeeropgave conform de vigerende en thans nog immer actuele Nota Parkeernormen Gemeente Lansingerland, uit 2014.

3.1 Het parkeren bij appartementen in Wilderszijde is juridisch geborgd.

Het bestemmingsplan dwingt de realisatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen af conform de daarin gestelde normering. Tegelijkertijd biedt het soort bestemmingsplan (verbrede reikwijdte) voor Wilderszijde de mogelijkheid voor een parkeeroplossing die aangepast kan worden als dat nodig is, zonder dat daarbij een nieuwe bestemmingsplan-procedure doorlopen hoeft te worden (zie ook onder 6.1). Naast publiekrechtelijk wordt de parkeeroplossing ook privaatrechtelijk geborgd, door in huur- en koopcontracten van appartementen duidelijk op te nemen hoeveel parkeerplaatsen een appartement ter beschikking heeft. Dit wordt via een kettingbeding doorgelegd naar alle daaropvolgende bewoners.

4.1 Het duurzaam karakter van Wilderszijde is vooraf duidelijk voor potentiële bewoners.

Wilderszijde wordt een duurzame woonwijk. Potentiële huurders en kopers krijgen die boodschap mee via de informatie die wordt verstrekt over Wilderszijde. Bewoners zijn zich daardoor bewust van het karakter van de wijk en de wijze waarop parkeren in de wijk is georganiseerd. Geïnteresseerde bewoners beseffen daardoor al vóórdat ze er komen wonen dat ze (gemiddeld) maar één parkeerplaats hebben.

5.1 Het monitoren van autobezit en parkeerdruk leidt tot een verantwoord besluit.

Door autobezit en parkeerdruk bij appartementen in Wilderszijde te monitoren blijft de actuele parkeerbehoefte continu in beeld. Dit leidt ertoe dat inzichtelijk wordt of en wanneer de parkeernorm bijgesteld moet worden. Het bestemmingsplan (zie onder 3.1) biedt daar de mogelijkheid voor. De resultaten van de monitoring van autobezit en parkeerdruk bij appartementen uit de eerdere bouwfasen (+/- tot 2025) worden daarbij benut om de parkeeroplossing bij appartementen van latere bouwfasen (+/- na 2025) passend te maken bij wat op dat moment nodig is. Dit zorgt voor een toekomstbestendige oplossing.

6.1 Gewijzigde omstandigheden kunnen ruimtelijk worden opgevangen.

In het bestemmingsplan krijgen sommige gebieden een dubbelbestemming (bijvoorbeeld wonen, groen en verkeer), zodat het mogelijk is om de bestemming eenvoudig te wijzigen wanneer veranderende omstandigheden daarom vragen. Indien de parkeernorm vanwege gewijzigde omstandigheden verder verlaagd kan worden, kunnen de parkeerplaatsen met een dubbelstemming gewijzigd worden in groen. Als de parkeernorm verhoogd moet worden geldt hetzelfde: dan wijzigt buurtgroen met dubbelbestemming alsnog naar verkeersdoeleinden. Door hier rekening mee te houden bij de totstandkoming van alle inrichtings- en verkavelingsplannen, kunnen gewijzigde (parkeer)omstandigheden altijd ruimtelijk worden opgelost. In de hoofdstructuur - die in het Masterplan wordt vastgelegd - komen geen dubbelbestemmingen, zodat deze structuur als (klimaatadaptieve) kwaliteit altijd verzekerd is.

7.1 De vastgestelde parkeervisie voor Wilderszijde maakt het mogelijk om efficiënt te kunnen inspelen op een toename in de behoefte aan laadpalen.

Naast de parkeernormering heeft de raad in het amendement (T19.21875) ook verzocht om de elektrische laadinfrastructuur in Wilderszijde mede af te laten hangen van de hoeveelheid elektrische auto's in de toekomst. Dit is te organiseren als gevolg van de vastgestelde parkeervisie, waarbij wordt geparkeerd op eigen terrein en waar bezoekers parkeren aan de rand van de woonbuurten of nabij de wijkontsluitingsweg. Juist geclusterde parkeervoorzieningen voor zowel bewoners (afgesloten parkeerterreinen voor appartementen en rijwoningen) als bezoekers (openbare parkeerterreinen) maken het goed mogelijk om eenvoudig in te spelen op de behoefte om elektrisch op te kunnen laden. In de planuitwerking worden daarom voorzieningen opgenomen die het mogelijk maken om eenvoudig de oplaadpunten in te passen en verder uit te rollen. Daarmee wordt voorkomen dat er meer parkeerplaatsen zijn met een laadpaal dan waar behoefte aan is. Door de hoeveelheid laadpalen afgestemd te houden op de behoefte in de praktijk, wordt voorkomen dat er voor niet-elektrische auto's onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig is in Wilderszijde.

4. Kanttekeningen

4.1 Wilderszijde als duurzame wijk is mogelijk niet voor iedereen aantrekkelijk.

De duidelijkheid vooraf bij potentiële huurders en kopers over het karakter van de wijk draagt eraan bij dat toekomstige bewoners zich bewust zijn van het type woonwijk en daarmee ook anders tegen autobezit en -gebruik aankijken. Volgens het amendement (T19.21875) moet worden voorkomen dat beleidskeuzes het wonen in Wilderszijde ontmoedigen. Het nadrukkelijk uitdragen van het duurzame karakter van Wilderszijde kan mogelijk potentiële bewoners afschrikken.

6.1 Een ruimtereservering voor parkeren legt beperkingen op aan het type openbaar groen.

Rekening houden met de vigerende parkeernorm door middel van een ruimtereservering (met dubbelbestemmingen) buiten het eigen terrein van de appartementen legt beperkingen op aan het type groen. Wanneer geen rekening hoeft te worden gehouden met een uitwisseling van groen voor parkeren, kunnen bijvoorbeeld bomen worden geplant in plaats van sober (laag) groen.

6.2 Eventuele extra gecreëerde parkeerplaatsen voor bewoners van appartementen zijn geen vaste, eigen parkeerplaatsen

Wanneer er na monitoring toch parkeerplaatsen buiten het eigen terrein van de appartementen nodig blijken, zijn dat in principe zogenaamde 'zwerfplekken' en geen vaste eigen parkeerplaatsen voor de bewoners van de appartementen. Deze plekken zijn dus ook minder goed afgeschermd dan de parkeerplaatsen op eigen terrein.

5. Financiële consequenties met dekkingsvoorstel

Er is in het Masterplan uitgegaan van de vigerende parkeernormen. Op basis van een proefverkaveling met afgerond 2.600 woningen (waarvan 1.040 appartementen) is het aantal

parkeerplaatsen berekend. Ook is berekend hoeveel parkeerplaatsen er bespaard kunnen worden wanneer de verlaagde parkeernorm van gemiddeld één parkeerplaats per appartement in Wilderszijde wordt toegepast. Dit leidt tot een indicatieve besparing op de kosten van circa € 5 miljoen. Het gaat daarbij om de kosten voor gebouwde parkeervoorzieningen bij betaalbare woningen.

6. Juridische aspecten

Aan het toepassen van de voorgestelde parkeernormen voor appartementen in Wilderszijde zijn twee belangrijke voorwaarden verbonden. De parkeernormen moeten zowel publiekrechtelijk als privaatrechtelijk worden geborgd. De lagere parkeernorm voor appartementen wordt publiekrechtelijk in het bestemmingsplan geregeld. Daarnaast wordt privaatrechtelijk met marktpartijen in overeenkomsten vastgelegd dat er gemiddeld één parkeerplaats op eigen terrein bij de appartementen aanwezig is. In de verhuur-/verkoopovereenkomsten wordt dit vervolgens (incl. kettingbeding) vastgelegd met de bewoners.

7. Duurzaamheid

Minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte biedt betere mogelijkheden voor een meer klimaat adaptieve woon- en leefomgeving. Dit past in het beleid van Lansingerland voor klimaatadaptatie, waarin wordt gestreefd naar een omgeving die is aangepast op de klimaatverandering richting 2050.

8. Extern draagvlak / burgerparticipatie

Met de provincie is gesproken over de conclusies van het door SPARK verrichtte onderzoek en de toepassing van de voorgestelde lagere parkeernorm voor appartementen in Wilderszijde. De provincie heeft aangegeven dat dit past in haar beleid gericht op planoptimalisatie; het verlagen van parkeernormen gericht op het verbeteren van de ontwikkelingsmogelijkheden en het verdichten bij woningbouwlocaties.

9. Verdere procedure

Na besluit wordt de parkeernorm verwerkt in het bestemmingsplan en bij de gebiedsmarketing en -communicatie wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de parkeervisie en de te hanteren parkeernormen in Wilderszijde.

Bijlagen

1. Nota Parkeernormen Gemeente Lansingerland (T13.14282);
2. Rapportage SPARK Lagere parkeernormen appartementen Wilderszijde (T20.05627)
3. Amendement A2019-019 'Adaptief parkeren' (T19.21875)

Datum Raad 25 juni 2020

Registratienummer BR2000057

Onderwerp **Parkeerbesluit Wilderszijde**

De raad van de gemeente Lansingerland;
Na het voorstel gelezen te hebben

Op basis van de argumenten

- De vigerende parkeernormen zijn te hoog.
- Het instellen van een lagere parkeernorm voor appartementen is verantwoord.
- Het parkeren bij appartementen in Wilderszijde is juridisch geborgd.
- Het duurzaam karakter van Wilderszijde is vooraf duidelijk voor potentiële bewoners.
- Het monitoren van autobezit en parkeerdruk leidt tot een verantwoord besluit.
- Gewijzigde omstandigheden kunnen ruimtelijk worden opgevangen.
- De vastgestelde parkeervisie voor Wilderszijde maakt het mogelijk om efficiënt te kunnen inspelen op een toename in de behoefte aan laadpalen.

Besluiten

1. De vigerende parkeernormen (T13.14282) voor appartementen in Wilderszijde te verlagen en aan te laten sluiten bij het huidig autobezit van de bewoners van appartementen in Lansingerland, en de normen voor bewoners-parkeren bij grondgebonden woningen en voor bezoekers-parkeren in Wilderszijde te handhaven.
2. Bij appartementen uit te gaan van gemiddeld één parkeerplaats op eigen terrein per appartement, zoals onderbouwd in het onderzoek van SPARK (T20.05627).
3. Dit in het nieuwe bestemmingsplan Wilderszijde publiekrechtelijk te borgen door deze lagere parkeernorm voor appartementen op te nemen, en privaatrechtelijk door via de verhuur- en koopovereenkomsten de huur/koop van gemiddeld één parkeerplaats per appartement op eigen terrein verplicht te stellen (incl. een in dat kader verplichtend kettingbeding).
4. Potentiële huurders en kopers van appartementen in Wilderszijde hiervan bewust te maken, door in alle verkoop- en verhuuruitingen de informatie op te nemen dat Wilderszijde een duurzame wijk wordt waarvoor een lager autogebruik en -bezit in belangrijke mate bijdraagt aan de kwaliteit van een klimaatadaptieve woon- en verblijfsomgeving.
5. Het autobezit van bewoners van appartementen in Wilderszijde en de parkeerdruk bij appartementen in Wilderszijde te monitoren ten opzichte van de verlaagde parkeernorm voor Wilderszijde.

6. De parkeernorm ruimtelijk adaptief te maken door de openbare ruimte zodanig te ontwerpen dat het mogelijk is binnen de vastgestelde hoeveelheid buurtgroen additionele parkeerplaatsen voor appartementen te realiseren.
7. In de planuitwerking rekening te houden met de mogelijkheden om voldoende te kunnen accommoderen ten behoeve van elektrisch laden van voertuigen wanneer de ontwikkeling van het gebruik en bezit van elektrische motorvoertuigen daar in de praktijk om vraagt.

Dit Raadsbesluit is vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 25 juni 2020,

de griffier,

drs. Marijke Walhout