



Datum: 24 april 2019	Nummer raadsnota: 180843
Onderwerp: Actualisatie parkeernormen	

Portefeuillehouder: Witte	Bijlagen: 1. Nota Parkeernormen 2019 (Spark 4-4-2019) 2. Vergelijking bestaande- en nieuwe parkeernormen	Ter inzage:
-------------------------------------	---	--------------------

Voorstel:

1. De 'Nota Parkeernormen 2019' vast te stellen en deze te gaan gebruiken als toetsingsinstrument bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor het thema parkeren.
2. Kennis te nemen van het komende onderzoek naar de wijze waarop de Parkeerverordening 2005 en de beleidsregels inzake het verstrekken van parkeervergunningen zullen worden afgestemd op de Nota Parkeernormen 2019.

Samenvatting

Uw raad heeft in december 2009 de nota "Stilstaan in de toekomst" vastgesteld. Als onderdeel hiervan is een lijst met parkeernormen per functie opgenomen. In 2013 is het parkeerbeleid tussentijds geëvalueerd. Geconstateerd is toen dat er geen noodzaak was de parkeernormen te actualiseren daar de parkeernormen nog vielen binnen de bandbreedtes van de kengetallen van het CROW (waarvan de gemeentelijke normen waren afgeleid) van destijds. Vanuit uw raad is in 2016 middels een motie gevraagd de parkeernormen te herijken.

In 2017 is opdracht gegeven aan adviesbureau Spark om bovenstaande vraag uit te werken. Het gaat concreet om de actualisatie van de normen op basis van nieuwe landelijke kentallen. Hoe vertalen we landelijke cijfers naar de Oosterhoutse situatie en op welke wijze passen we deze toe? En hoe staat dit in verhouding tot een leefbare openbare ruimte, de ontwikkelingsmogelijkheden en het wenselijke toekomstbeeld van verkeer?

De wijze waarop we om willen gaan met het onderwerp parkeren is ambtelijk binnen de afdeling Stadsontwikkeling uitgewerkt waarin we zijn gekomen tot een aantal essentiële thema's waarbinnen keuzes moesten worden gemaakt. Uiteindelijk zijn deze thema's via het college (19 juni 2018) aan uw raad in een werkbijeenkomst voorgelegd (17 oktober 2018). Hiermee is richting gegeven in de uitwerking van de (nu voorliggende) notitie parkeernormen.

De overkoepelende ambitie is; de ontwikkelkansen in Oosterhout te vergroten en beter te benutten. Het huidige kader, oftewel de bestaande regels die in 2009 zijn vastgesteld, zijn té rigide. In de nieuwe regels worden niet alleen nieuwe parkeernormen voorgesteld, maar ook een geheel nieuw toepassingskader.

In bijlage 1 van deze nota is de 'Nota Parkeernormen 2019' van bureau Spark te vinden. In bijlage 2 is een overzicht gegeven van de bestaande parkeernormen uit 2009 en daarnaast de nieuwe op te hogen/ te verlagen parkeernormen.

Wij verzoeken u om bij alle communicatie rondom deze aanvraag altijd het zaaknummer 180843 te vermelden.

Op onderstaande thema's zijn richtinggevende keuzes gemaakt:

Ambitieniveau

De wens is om het centrumgebied te transformeren naar een gebied met een hogere verblijfskwaliteit; meer ruimte voor andere functies in het openbaar gebied en dat er een bijdrage kan worden geleverd aan milieudoelstellingen (klimaatadaptatie) en transformaties (van winkels naar woningen) mogelijk maakt.

Sturend of vraagvolgend

De wens is om voor nieuwe woonfuncties in het centrum lagere (sturende) parkeernormen te hanteren. Er is afstemming gezocht met het daadwerkelijke autobezit. Het gevolg daarvan is dat de parkeernorm voor nieuwe woonfuncties in het centrum, in vergelijking met de bestaande normen, iets naar beneden kan worden bijgesteld en in de range van kentallen óp de ondergrens zit.

Ook voor woonfuncties buiten het centrum is afstemming gezocht met het werkelijk autobezit. Het blijkt dan dat de parkeernormen zoals die in 2009 zijn vastgesteld door de raad passend zijn bij het huidige autobezit en derhalve niet aangepast hoeven worden. Afgezet tegen de range van kentallen van het CROW zitten we in het midden.

Binnen de parkeernorm wonen is het gebruikelijk een aandeel 'sociaal bezoek' te benoemen. In het huidige beleid wordt 0,3 aangehouden. In de nieuwe parkeernormen wordt voorgesteld te differentiëren op basis van binnen/ buiten centrum (0,2/ 0,3). Hiermee wordt binnen het centrum tegemoet gekomen aan de genoemde ambities.

Voor de niet-woon functies is er voor gekozen om aan de bovenkant van de (geactualiseerde) kentallen van het CROW te blijven zitten. Zowel binnen als buiten het centrum. Dit is overeenkomstig het bestaande parkeerbeleid. Er zijn de laatste jaren geen ontwikkelingen geweest die aanleiding geven om van deze beleidslijn af te wijken. Afhankelijk van het type functie leidt dat tot een iets hogere (of enkele gevallen lagere) parkeernorm.

Nieuwe mobiliteitsconcepten

In de vervoerswereld zijn er trends en ontwikkelingen zoals de (elektrische) deelauto en mobility as a service. Het resultaat hiervan is – op termijn - een lager autobezit per huishouden. Dit heeft weer een positieve invloed op het benodigde aantal openbare parkeerplaatsen en dus ook de kwaliteit van de openbare ruimte en de milieudoelstellingen. Omdat er in Nederland nog weinig ervaring is met nieuwe mobiliteitsconcepten is het voorstel deze proefsgewijs in Oosterhout te gaan toepassen. Op basis van ervaringen kan er dan voor worden gekozen ze meer te gaan toepassen.

De nieuwe Nota Parkeernormen maakt het toepassen van nieuwe mobiliteitsconcepten mogelijk. Hierdoor kunnen parkeernormen, beargumenteerd en alleen in overleg/ afspraak met de gemeente, naar beneden worden bijgesteld. Wel zal er een terugvaloptie worden ingebouwd. Als een lokaal initiatief niet mocht slagen moeten er alsnog een aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd.

Locatie nieuwe parkeergelegenheid

In beginsel zal een ontwikkelaar op eigen terrein de parkeerbalans sluitend moeten maken. Mochten hier onvoldoende mogelijkheden voor zijn dan wordt de mogelijkheid geboden om een eventueel nabijgelegen parkeergarage of beschikbare parkeerplaatsen op straat in te zetten. Dit moet dan wel met behulp van veldwerkonderzoek worden aangetoond. In de praktijk zal dit, met name voor het centrumgebied en de daar al aanwezige parkeerdruk, betekenen dat de parkeerbehoefte met name op eigen terrein zal worden opgelost.

Parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij het opstellen van een parkeerbalans van een nieuwe ontwikkeling van woonfuncties is het nu gebruikelijk parkeergelegenheid op eigen terrein niet volledig mee te nemen in de berekening. Wij houden er rekening mee dat bewoners hun oprit en/ of garage niet altijd volledig gebruiken. De redenen hiervoor zijn het anders gebruiken van de garage (opslag goederen/ fietsen/ klinko's etc.) en gemak. In het nieuwe beleid stellen wij voor om in het centrum voortaan géén correctie meer toe te passen. Dit betekent dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voortaan volledig worden meegerekend in de parkeerbalans.

In gebieden waarbinnen geen parkeerregulering van toepassing is (buiten het centrum) wordt voorgesteld wél de correctie toe te passen, te meer daar hier geen reguleringsmiddelen zijn om af te dwingen dat parkeergelegenheid op eigen terrein ook als zodanig wordt gebruikt.

Het is daarom wenselijk om de wijze waarop parkeervergunningen worden verstrekt te herzien. Regels hierover zijn omschreven in de Parkeerverordening en de bijbehorende beleidsregels. Een voorbeeld van een maatregel is; het intrekken van de mogelijkheid om een parkeervergunning voor bewoners aan te schaffen voor bewoners van een nieuwbouwplan. Voorstel is om hier in de komende tijd onderzoek naar uit te voeren en ter besluitvorming voor te leggen aan college en raad.

Fietsparkeernormen

Het stallen van de fiets is het sluitstuk van een rit. Omdat wij de ambitie hebben de fiets als vervoersmiddel te promoten is ook dit onderdeel relevant. Wij stellen daarom voor om ook voor de fiets stallingsnormen op te nemen. Deze normen zullen in de praktijk met name van toepassing zijn op niet-woonfuncties. Bij woonfuncties zijn de eisen uit het bouwbesluit nog leidend.

Afkoopregeling

Wanneer het bij een ruimtelijke ontwikkeling niet lukt de parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein of in de omgeving te vinden, in bijvoorbeeld een parkeergarage, kan onder voorwaarden de resterende parkeeropgave door de ontwikkelaar worden afgekocht. Belangrijk hierin is dan wel dat de gemeente zich een realisatieplicht oplegt binnen een afzienbare termijn en binnen acceptabele (loop)afstand. Bij het toepassen van de afkoopregeling moet al duidelijk zijn dat de parkeerplaatsen door de gemeente aangelegd kunnen worden en of dat op straat of in een garage moet plaatsvinden. Hierdoor kunnen ook de juiste kosten aan de ontwikkelaar in rekening worden gebracht. Deze afspraken worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

Het slechts storten van een financiële bijdrage in een parkeerfonds, zonder directe realisatieplicht, is dus niet passend binnen bovenstaand principe.

Hardheidsclausule

De hardheidsclausule geeft het college de gelegenheid in bijzondere gevallen gemotiveerd af te wijken van de parkeernormen. De hardheidsclausule baseert zich op artikel 4:48 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de inherente afwijkingsbevoegdheid.

Wat willen we bereiken?

Door het actualiseren van de parkeernormen en het bijbehorende toepassingskader wordt weer goed aangesloten op de (steeds veranderende) mobiliteit en de wenselijke kwaliteit van de openbare ruimte. Daarnaast worden de ontwikkelingsmogelijkheden in met name het centrum beter gefaciliteerd.

Als het bestaande en nieuwe beleid naast elkaar wordt gezet geeft dat het volgende beeld:

	Huidig beleid	Nieuw beleid
Beleidssturing	Vraagvolgend	Vraagvolgend/ sturend
Hoogte parkeernorm	Hoog	- functie wonen: laag tot midden - niet-wonen functies: hoog
Basis differentiatie norm	prijs woning/ koop of huur	prijs woning/ koop of huur
Geografische differentiatie norm	binnen/ buiten centrum	binnen/ buiten centrum
Norm v. stallen fietsen	nee	ja
Realisatie parkeeraanbod	m.n. op eigen terrein	1. Eigen terrein 2. Parkeergarage 3. Beschikbare capaciteit in omgeving
Omgevingscorrecties op norm (bv. aanwezigheid openbaar vervoer)	nee	ja
Verrekening bij transformatie	ja	ja (nieuwe aanpak)
Correctie norm parkeren eigen terrein	ja	niet meer in gereguleerd gebied (centrum)
Correctie norm obv nieuwe mobiliteitsconcepten	nee	ja (proefsgewijs)
Afkoopregeling	ja, zonder realisatieplicht	ja, mét realisatieplicht
Hardheidsclausule	ja	ja

Wat gaan we daarvoor doen?

De nota Parkeernormen 2019 zal worden gebruikt als toetsingsinstrument bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor het thema parkeren.

Wat mag het kosten?

Nvt.

Op welke manier is/wordt vormgegeven aan burgerparticipatie?

Over de noodzakelijkheid tot aanpassing van de parkeernormen is al veelvuldig overleg geweest met projectontwikkelaars en andere partijen die betrokken zijn bij herontwikkelingen in de binnenstad. En zo ook over de mogelijke consequenties hiervan met betrekking tot parkeerregulering (bv. niet verstrekken parkeervergunningen voor bewoners) en nieuwe mobiliteitsconcepten (bv. de deelauto)

Het raadsbesluit zal worden gepubliceerd in weekblad Oosterhout, intranet, de gemeentelijke website en op de website www.overheid.nl De Nota Parkeernormen 2019 ligt met ingang van 22 mei 2019 tijdens de openingstijden ter inzage op het stadhuis van de gemeente Oosterhout.

Tegen het besluit tot vaststelling van de Nota Parkeernormen 2019 staat geen bezwaar of beroep open omdat daaruit geen directe rechten of plichten voortvloeien. De nota betreft een algemene beleidslijn waarin een kader wordt gesteld voor het aspect parkeren binnen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Bij concrete projecten worden de lijnen binnen het kader verder ingevuld en zijn er mogelijkheden tot inspraak.

Nummer: ZN180843

DE RAAD VAN DE GEMEENTE OOSTERHOUT;

Gelezen het voorstel van het college van 23 april 2019

BESLUIT:

1. De 'Nota Parkeernormen 2019' vast te stellen en deze te gaan gebruiken als toetsingsinstrument bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor het thema parkeren.
2. Kennis te nemen van het komende onderzoek naar de wijze waarop de Parkeerverordening 2005 en de beleidsregels inzake het verstrekken van parkeervergunningen zullen worden afgestemd op de Nota Parkeernormen 2019.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 21 mei 2019.

DE RAAD VOORNOEMD,

, voorzitter

, griffier