Raadsvergadering d.d. 21 mei 2019

Raadsnota nummer ZN180843

Onderwerp: Nota Parkeernormen 2019

Vragen van fractie: VVD Naam raadslid: Dees Melsen

1. Op pagina 3 en 4 van de nota wordt gesproken over verschillende belangen. Specifiek wordt in gegaan op het ruimtelijk en verkeerskundig belang. Het economisch belang wordt verder niet meer genoemd. Een goede bereikbaarheid en voldoende parkeerplaatsen zijn belangrijke vestigingsfactoren. Hoe is dit aspect meegenomen in de nota, ook gelet op de Toekomstvisie en de focus op economie?

   Antwoord:
   Zoals al is aangegeven in de vraagstelling zit het economisch belang hem met name in het voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Dit aspect is meegenomen in de nota door voor niet-woonfuncties de parkeernormen te baseren op de bovengrens van de kengetallen van het CROW, resulterend in een hoge parkeernorm.

2. a. Op pagina 4 en 5 van de nota wordt gesproken over een overgangsregeling. Overgangsrecht is toch enkel van toepassing voor reeds vergunde plannen en stedenbouwkundige visies (zoals Keiweg-Ridderstraat)?

   Antwoord:
   Aangezien de nota parkeernormen de status van beleidsregel heeft, heeft de gemeente een zekere mate van beleidsvrijheid als het gaat om het moment van doorwerking in ruimtelijke plannen. Vandaar dat in paragraaf 1.3 omschreven is, hoe om wordt gegaan met initiatieven en projecten die al zijn ingediend voordat deze nota parkeernormen van kracht wordt. Daarbij kijken we niet alleen naar de publiekrechtelijke kant, maar ook naar de privaatrechtelijke kant (bv. contractuele afspraken met ontwikkelaars m.b.t. de toe te passen parkeernorm).

   b. Blijven de parkeernormen die vastgesteld zijn in nota van uitgangspunten Keiweg-Ridderstraat automatisch overeind na vaststelling van de parkeernormen? Zo nee, kan de raad in afwijking van de nieuwe nota, de afgesproken normen als toetsingskader opnemen?

   Antwoord:
   In het kader van de randvoorwaarden en uitgangspunten die zijn gesteld rond de ontwikkeling van de locatie Keiweg- Ridderstraat is ook gesproken over de te realiseren parkeerplaatsen. De nota Parkeernormen voorziet in een overgangsregeling voor projecten of ontwikkelingen waarvoor al eerder afspraken gemaakt zijn. De afspraken die eerder gemaakt zijn voor Keiweg- Ridderstraat blijven dus van kracht.

c. Er is een hardheidsclausule opgenomen voor het college. De raad kan toch ook altijd gemotiveerd afwijken van de nota parkeernormen (zoals bedoeld onder sub b) als dit wel onder de nieuwe nota zou vallen?

Antwoord:
Ja dat klopt

3. In 2009 zijn onder meer de parkeernormen voor wonen vastgesteld. De norm was destijds gebaseerd op een hoge parkeernorm. Nu wordt voorgesteld voor wonen in het centrum een lage norm te hanteren en voor wonen buiten het centrum een middel norm. De uitgangspunten van destijds worden gewijzigd en hebben impact op het aantal te realiseren parkeerplaatsen.
   a. Kunt u in een tabel aangeven wat voor de verschillende woningtypen (goedkoop, middelduur en duur etc.) de normen zijn uit 2009, de voorgestelde norm (2019) en de norm op basis van de CROW-parkeernormen 2018 als gekozen wordt voor <u>middel</u> norm voor de zone "centrum"?

Antwoord:
Voor nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied:

Categorie	***p-norm 2009***	***p-norm 2019***	***Kentallen CROW (2018)***
Wonen duur	*1,7 pp/ won*	*1,4 pp/ won*	*1,4 – 2,2 pp/ won (middel= 1,8)*
Wonen middelduur	*1,5 pp/ won*	*1,3 pp/ won*	*1,3 – 2,1 pp/ won (middel= 1,7)*
Wonen goedkoop	*1,3 pp/ won*	*1,1 pp/ won*	*1,1 – 1,9 pp/ won (middel= 1,5)*

In het centrum is de openbare ruimte schaars en is er ruimte nodig voor een groot aantal functies. Voor een leefbare (klimaatbestendige) openbare ruimte is het wenselijk het oppervlakte aan verharding te beperken. Voor nieuwe ontwikkelingen in het centrum is het legitiem om laag in de range van kentallen (CROW) de parkeernorm te kiezen. De parkeernorm voor wonen in het centrum is met de nieuwe normen afgestemd op het autobezit.

   b. Kunt u in een tabel aangeven wat voor de verschillende woningtypen (goedkoop, middelduur en duur etc.) de normen zijn uit 2009, de voorgestelde norm (2019) en de norm op basis van de CROW-parkeernormen 2018 als gekozen wordt voor <u>hoge</u> norm voor de zone "overig"

Antwoord:
Voor ontwikkelingen in overig gebied:

Categorie	***p-norm 2009***	***p-norm 2019***	***Kentallen CROW (2018)***
Wonen duur	*2,1 pp/ won*	*2,1 pp/ won*	*1,8 – 2,6 pp/ won (hoog= 2,6)*
Wonen middelduur	*1,9 pp/ won*	*1,9 pp/ won*	*1,7 – 2,5 pp/ won (hoog= 2,5)*
Wonen goedkoop	*1,7 pp/ won*	*1,7 pp/ won*	*1,5 – 2,3 pp/ won (hoog= 2,3)*

4. Voor de niet-woon functies is er voor gekozen om aan de bovenkant van de (geactualiseerde) kentallen van het CROW te blijven zitten (hoge norm). Klopt het dat de normen voor al deze functies één op één gebaseerd zijn op de nieuwe normen van het CROW (lees geactualiseerd zonder te schuiven in de bandbreedte)?

Antwoord:
Ja, dat klopt.

5. Voor nieuwe mobiliteitsopties is een terugvaloptie ingebouwd. Als een lokaal initiatief niet mocht slagen moeten er alsnog een aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd.
   a. Waarom is 'openbaar' opgenomen? Dient de terugvaloptie niet in eerste instantie op eigen terrein opgelost te worden / ruimte gereserveerd worden?

   Antwoord:
   Bij een nieuwe ontwikkeling is bekend wat de programmering is en of op eigen terrein (gebouwd/ terrein) sprake zal zijn van parkeergelegenheid op eigen terrein. Daarom is het voor de toekomst niet reëel de terugvaloptie op eigen terrein te eisen. Daar is immers alle ruimte al vergeven. Wel reëel is een terugvaloptie in de openbare ruimte. Daar kan (ook in het bestemmingsplan) ruimte worden vrijgehouden om op een later moment (indien nodig) alsnog parkeergelegenheid aan te leggen.

   b. Worden de kosten voor eventuele aanleg in de openbare ruimte dan financieel verrekend (afkoopregeling)?

   Antwoord:
   Hierover zullen op voorhand met de ontwikkelaar afspraken worden gemaakt. Zinvol is om een (niet te lange) termijn af te spreken van bijvoorbeeld drie jaar. Eventuele aanleg van parkeergelegenheid kan dan alsnog verrekend worden. Uitvoering door gemeente; betaald door ontwikkelaar.

6. a. Is afkoop zonder directe realisatieplicht echt niet toegestaan? Er worden toch openbare parkeerplekken (die een waarde hebben) die niet noodzakelijk zijn, toegerekend aan een ontwikkeling? Hoe gaan andere gemeenten hier mee om?

   Antwoord:
   Een van de oplossingen om te komen tot een gesloten parkeerbalans is het inzetten van onbenutte parkeerplaatsen in de directe omgeving. Dit dient de ontwikkelaar met onderzoek aan te tonen. Hiervoor dient in principe geen financiële bijdrage plaats te vinden. Dit is anders bij de oplossingsrichting tot aanleg van extra parkeerplaatsen in de bestaande openbare ruimte. Hiervoor is een financiële bijdrage nodig van de ontwikkelaar. De gemeente legt vervolgens (binnen afgesproken termijn) aan.

   Het gros van de Nederlandse gemeenten kiezen niet meer voor alléén een financiële bijdrage in een fonds, zonder concrete afspraken over aanleg van parkeergelegenheid. In de praktijk betekend dit namelijk dat de parkeergelegenheid óf op te grote afstand wordt aangelegd óf pas na na enkele jaren wordt aangelegd.
   Het slechts financieel bijdragen aan een fonds is géén oplossing, zeker niet voor de directe woonomgeving van de ontwikkeling.

   c. Er is aangegeven dat bij afkoop een realisatieplicht geldt. Betekent dit dat afkoop en toewijzing van bestaande parkeerplaatsen in parkeergarage Basiliek dus niet zou mogen?

   Antwoord:
   Afkoop en bijbehorende realisatieplicht gaat niet op bij:
   - *Inzetten van onbenutte parkeercapaciteit in een parkeergarage;*
   - *Inzetten van onbenutte parkeercapaciteit op straat;*

Afkoop en realisatieplicht gaat wél op bij:
- *Aanleg van nieuwe parkeergelegeheid op straat.*

d. Hoe wordt de hoogte van de afkoopprijs bepaald? Wordt hierin ook de grondprijs meegerekend (bv van wonen) omdat de ontwikkelaar de parkeerplaats niet op eigen terrein realiseert en dus een hogere opbrengst genereert (en bv. kosten voor ondergronds parkeren bespaart)?

Antwoord:
Het uitgangspunt is dat afkoop alleen mogelijk is als alle andere oplossingen (zef realiseren, gebruik private plaatsen, gebruik openbare plaatsen) niet mogelijk is (plan niet fysiek inpasbaar, plan niet financieel haalbaar e.d.) én er aantoonbaar een mogelijkheid is om (het betreffende deel van) de parkeereis fysiek elders (binnen acceptabele loopafstand) op te lossen. In dat geval is het dus ook mogelijk de feitelijke kosten van de oplossing te bepalen en als afkoopsom te benoemen.

In principe worden alleen de voorbereidings- en uitvoeringskosten voor de aanleg van extra parkeerplaatsen op straat verrekend (op basis van een kostenraming)

e. Mogen fietsparkeerplaatsen net als autoparkeerplaatsen niet afgekocht worden zonder realisatieverplichting? Betekent dit dat afkoop en toewijzing van bestaande fietsparkeerplaatsen in de fietsenstalling op de Markt dus niet zou mogen?

Antwoord:
Voor fietsparkeren zijn normen opgesteld die gelden als basis voor afspraken met de ontwikkelaar. Er is geen noodzaak om per definitie een afkoopregeling (incl. realisatieplicht) voor de fiets mogelijk te maken. Eventueel kan (op basis van onderzoek) worden aangetoond dat er beschikbare stallingsgelegenheid in de (zeer directe) omgeving beschikbaar is.

7. a. Waarom is in de tabel met parkeernormen niet overal een fietsparkeernorm opgenomen (of de opmerking dat het maatwerk is)? Gelden er dus geen normen voor bedrijven? Kan dit voor alle functies ingevuld worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
De nu benoemde parkeernormen zijn herleid uit andere publicaties (o.a. CROW). Parkeernormen voor fietsen zijn nog relatief nieuw in tegenstelling tot die van auto's. Vandaar dat er nog weinig referenties voor fietsparkeernormen zijn. Het staat voor de gemeente vrij om deze lijst jaarlijks aan te vullen en te actualiseren.

Afhankelijk van bijvoorbeeld het type bedrijf, het woonadres van medewerkers en de soort werkzaamheden is het fietsgebruik zeer wisselend. Per bedrijfsontwikkeling zal worden bekeken wat de opgaaf voor stallingsvoorzieningen moet zijn.

c. Worden fietsparkeernormen ook opgenomen als toetsingskader bij bestemmingsplannen? Is de huidige parkeerregeling (in b.v. het paraplubestemmingsplan parkeren) daarvoor voldoende of dient deze aangepast te worden?

Antwoord:
Ja, we willen dit straks via bestemmingsplannen verankeren; de standaardtekst in het handboek bestemmingsplannen zal daarop ook worden aangepast. De huidige regeling

in het paraplubestemmingsplan parkeren is hiervoor niet afdoende daar in die regeling expliciet gesproken wordt over het parkeren van auto's.

8. In de gebiedsindeling wordt onderscheid gemaakt tussen "centrum" en "overig". Er is geen onderscheid gemaakt naar buitengebied. Kunnen we er vanuit gaan dat de norm overig voor de totale gemeente van toepassing is (kerkdorpen, buitengebied en wijken buiten het centrum)?

   Antwoord:
   Ja, daar kunt u van uitgaan.

9. Er wordt geen parkeervergunning verstrekt als er een parkeerplaats op eigen terrein is. Wat betekent het als er in 1,2 parkeerplaats op eigen terrein is (bij appartementen b.v.) en de parkeerplaatsen op eigen terrein allen uitgegeven zijn? Wat betekent dit voor een huishouden die een tweede auto wil aanschaffen? Kan deze persoon dan geen aanspraak maken op een parkeervergunning in de openbare ruimte terwijl de parkeerplaatsen op eigen terrein helemaal "uitgegeven" zijn?

   Antwoord:
   Na het vaststellen van de Nota Parkeernormen 2019 zal onderzocht worden welke onderdelen van de parkeerregulering moeten worden aangepast om meer aansluiting te krijgen op de kaders van de Nota Parkeernormen 2019. Een van de mogelijkheden hierin is het beperken van de uitgifte van de eerste en/ of de tweede parkeervergunning voor bewoners. Dit onderzoek, voorgestelde wijzigingen met bijbehorende consequenties zullen nog aan de raad worden voorgelegd. In het geval van uw voorbeeld zou dit inderdaad betekenen dat er geen parkeervergunning wordt verleend. Een te maken keuze is daarom of zowel de eerste als de tweede parkeervergunning óf alleen de tweede parkeervergunning beperkt wordt.

10. a. Waarom is er slechts één referentie nodig als onderbouwing bij normafwijkend voor woonfuncties (mobiliteitsconcepten)?

    Antwoord:
    Dat is geen bewust gekozen minimum. De vraag is ten minste 1 referentie, hetgeen impliceert dat indien deze ene referentie onvoldoende vertrouwen geeft aan de gemeente, de ontwikkelaar het risico neemt dat zijn onderbouwing wordt afgewezen. Het is dus niet vanzelfsprekend dat als 1 referentie wordt ingediend, aan de voorwaarde is voldaan. De referentie moet de gemeente overtuigen van het voorstel van de ontwikkelaar. Het is dus in het belang van de ontwikkelaar om zo veel als mogelijk referenties in te dienen.

    b. Is één referentie niet te weinig? Wordt bij de referentie ook gevraagd naar referenties van vergelijkbare gemeenten (zodat geen voorbeelden uit b.v. Amsterdam of Rotterdam aangedragen worden die een fijnmazig OV netwerk kennen)?

    Antwoord:
    zie antwoord bij vraag 10a

    c. Waarom is er geen minimum aantal referenties opgenomen voor niet-woonfuncties op pagina 10?

    Antwoord:
    zie antwoord bij vraag 10a

11. a. Waarom is de volgende aanvullende voorwaarde op pagina 11 opgenomen?
"Voor bezoekers van een functie moeten de voor hen betreffende parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn.

Antwoord:
Om te voorkomen dat een ontwikkelaar rekenkundig wel aan de parkeereis voldoet maar functioneel niet. Als de voor bezoekers gerealiseerde parkeerplaatsen niet voor bezoekers toegankelijk zijn, zullen de bezoekers uitwijken naar andere parkeerplaatsen die feitelijk voor hen niet bestemd zijn en daardoor voor een parkeerknelpunt kunnen zorgen. Over het algemeen wordt parkeergelegenheid voor bezoekers niet opgelost in de gebouwde parkeervoorziening voor bewoners, dit om ongewenste personen (inbraak/ vandalisme) te voorkomen.

b. Betekent deze voorwaarde niet automatisch dat de gemeente verantwoordelijk wordt voor beheer en onderhoud nu het geen eigen (afsluitbaar) terrein mag zijn? Is dit niet in tegenstrijd met parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein opvangen?

Antwoord:
Het mag wel afsluitbaar zijn, mits het gebruik van bezoekers maar niet wordt belemmerd. Anders gezegd: aannemelijk wordt gemaakt dat de situatie zoals in bovenstaand antwoord niet zal optreden.

d. Wat gaat er mis als deze voorwaarde geschrapt wordt?

Antwoord:
Zie bovenstaand antwoord.

12. Op pagina 12 wordt over een maximum afstand van 200 tot 300 meter gesproken. Wat is nu het juiste maximum?

Antwoord:
300 meter.

13. a. Is het laadpalenbeleid uit 2014 nog actueel gelet op alle ontwikkelingen?

Antwoord:
In de nota 'Oplaadpuntenbeleid' is gesteld dat jaarlijks het oplaadpuntenbeleid wordt geactualiseerd op de punten:
- ontwikkeling electrische voertuigen en behoefte aan oplaadpunten in de openbare ruimte;
- Beschikbaarheid van oplossingen voor opladen in de openbare ruimte.

b. Wat betekent een parkeerplaats voor elektrische auto's voor de parkeernorm? Telt deze volledig mee ondanks het feit dat deze niet voor alle voertuigen te gebruiken is? Wat zegt het CROW hierover?

Antwoord:
Het CROW doet daar geen uitspraken over. Als een eenmaal aangelegde parkeerplaats wordt voorzien van een laadpunt dan beschouwd de gemeente dat – volgens het laadpalenbeleid uit 2014 – ook op consequenties voor (dubbel)gebruik

14. Op pagina 14 wordt gesproken over de definitie van een parkeerplaats.
    a. Wat is precies de eis? Worden standaard maten voorgeschreven voor nieuwe parkeerplaatsen?

Antwoord:
De concrete afmetingen (lxb) zijn afhankelijk van een groot aantal factoren. In een gebouwde voorziening (NEN) is dit afhankelijk van bijvoorbeeld de keuze tussen een openbare-/ stallingsgarage, de hoek waaronder geparkeerd wordt, plaats van kolommen. Voor parkeren in de openbare ruimte (ASVV) is dit ook afhankelijk van factoren zoals de hoek waaronder geparkeerd wordt, uitstapvoorziening, manoeuvreerruimte, beoogde doelgroep (bewoners/ winkelend publiek). Er worden dus géén standaard maten omschreven.

b. Wat betekent het opnemen van eisen voor bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein die niet aan deze norm voldoen? Kunnen deze toch volledig meegerekend worden (wat zeker de bedoeling is bij transformatie!)?

Antwoord:
Als bestaande parkeergelegenheid op eigen terrein niet voldoet aan de minimale maatvoering, zoals gesteld in de ASVV, zal moeten worden aangetoond dat de parkeergelegenheid dagelijks door voertuigen desondanks toch gebruikt wordt. Eventueel kan er zodoende een correctie van het aantal plaatsvinden

15. Moet de huidige nota parkeernormen uit 2009 niet formeel ingetrokken worden zodat de nieuwe nota rechtskracht krijgt als geldende nota (dit vanwege de verwijzing naar de huidige nota, of zijn opvolger, in de regels van bestemmingsplannen)?

Antwoord:
De regeling in het bestemmingsplan verwijst naar het huidige parkeerbeleid, of wijzigingen daarop. Voor de koppeling met het bestemmingsplan is het niet nodig de huidige nota parkeernormen in te trekken. Wel biedt het intrekken van de huidige nota, onder vaststelling van de nieuwe, wel duidelijkheid over welk beleid geldend is.