

Beantwoording is openbaar/~~niet openbaar~~ (doorhalen wat niet van toepassing is).

Naam en fractie: Peter Schroder, UP – Uw Partij
Datum indiening: 20 november 2023
Datum antwoord: 4 december 2023
Onderwerp: Werkwijzen, normen en richtlijnen parkeren – deel 1

Inleiding

Op 1 november heeft een Gesprek plaats gevonden met de wethouder over werkwijzen en richtlijnen parkeren. De aanleiding was de raadsmededeling 515462 van 24/7 en de onmiddellijk volgende publicatie in het Gemeentebblad gedurende het zomerreces. Reeds op 8 mei heeft de wethouder een raadsmededeling 564212 opgeleverd en gepubliceerd 'aanpassen richtlijnen voor parkeereisen'. Het betreft onder andere wijzigingen betreft op eerder door de raad besloten parkeernormen.

Gecombineerd met RM 645317 'jaarsverslag 2022 bezwaarcommissie' doet zich de vraag voor of het college niet wat te gemakkelijk de parkeernormen naar de hand wil zetten. Veel bezwaren in de ruimtelijke ordening rondom bouwprojecten gaan om parkeren, meer het gebrek aan parkeer ruimte.

De cijfers.

Aantal bezwaarschriften in de Ruimtelijke Ordening van 44 (2021) naar 228 (2022).

Aantal bezwaarden van 175 (2021) naar 297 (2022).

Aantal bestreden besluiten van 38 (2021) naar 54 (2022).

Overigens is door de gemeente aangegeven in het Gesprek op 1 november jongstleden dat 'er stagnatie van de woningbouw is door de parkeereisen'. Dus dan die eisen maar even aanpassen?

Het risico in deze is dat het college aan het wensdenken is gegaan: het aanpassen van de parkeernormen, creatieve rekenregels, voorbijgaand aan de realiteit, om verder te kunnen met niet passend bouwen, de inwoners met de gevolgen achterlatend.

> Antwoord op inleiding

Op basis van de Raadsmededeling (RM 645317) 'jaarsverslag 2022 bezwaarcommissie' kunnen geen conclusies getrokken worden dat "het college niet wat te gemakkelijk de parkeernormen naar de hand wil zetten". In de jaren 2021 en 2022 golden nog de ongewijzigde 'Richtlijnen voor parkeernormen'. Het verschil tussen 2021 en 2022 kan verklaard worden door corona. Na stagnatie in de coronaperiode, is het aantal ruimtelijke ontwikkelingen in 2022 toegenomen.

Vraag 1

Op grond waarvan heeft gemeente besloten dat het een college bevoegdheid is om parkeernormen aan te passen? Graag inhoudelijk toelichten.

Antwoord

In februari 2019 heeft het college de beleidsregel "Richtlijnen voor parkeernormen" vastgesteld. In april 2019 heeft de gemeenteraad het herziene 'Paraplubestemmingsplan parkeernormen Gooise Meren' vastgesteld. Het 'Paraplubestemmingsplan parkeernormen Gooise Meren' heeft een dynamische verwijzing naar een beleidsdocument met parkeernormen.

In het herziene 'Paraplubestemmingsplan parkeernormen Gooise Meren' Hoofdstuk 2 Juridische regeling, paragraaf 2.1. Algemeen staat volgende passage:

"Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Gooise Meren zal de beleidsregel "Richtlijnen voor parkeernormen" (zie bijlage 1) in dezelfde vergadering, met het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan, door de raad laten vaststellen. In deze beleidsregel zijn parkeernormen opgenomen die van toepassing zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen".

Het Paraplubestemmingsplan maakt het mogelijk om binnen de looptijd van het Paraplubestemmingsplan de Richtlijnen voor de parkeernormen te actualiseren. Door de dynamische verwijzing in het Paraplubestemmingsplan hoeft het Paraplubestemmingsplan hiervoor niet opnieuw vast te worden gesteld. Zie 'Paraplubestemmingsplan parkeernormen Gooise Meren' artikel 4 Overige regels, paragraaf 4.1 Voldoende parkeergelegenheid, lid b:

"Bij een omgevingsvergunning wordt beoordeeld of sprake is van voldoende parkeergelegenheid aan de hand van de normen die zijn neergelegd in het parkeerbeleid van de gemeente Gooise Meren, met dien verstande dat indien gedurende de planperiode een nieuwe versie verschijnt of vervangen wordt door een door het college van burgemeester en wethouders vast te stellen beleidsregel, met deze nieuwe versie of beleidsregel rekening wordt gehouden. Hierbij kunnen voorschriften worden opgenomen over het realiseren en in stand houden van parkeergelegenheid op eigen terrein."

Vraag 2

In het Gesprek is aangegeven dat 'bestaande rechten worden behouden'. Hoe worden deze behouden voor omwonenden als een nieuwbouw plan beroep doet op de omgeving voor parkeercapaciteit? Tot aan 300 meter (vh 100 meter). Tot 90% bezetting (vh 85%). 2,5 parkeerplaatsen op opritten leveren extra druk op de omgeving.

Antwoord

Als op het eigen terrein van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling onvoldoende parkeercapaciteit is en er ook geen andere mogelijkheid is om aan de parkeereis te voldoen, dan neemt de vraag naar parkeercapaciteit in de openbare ruimte toe. Echter, ook dan geldt nog altijd de eis dat de parkeerdruk in de openbare ruimte na de ruimtelijke ontwikkeling niet hoger mag worden dan 85% of 90% (afhankelijk van de periode) binnen de maximale acceptabele loopafstand (afhankelijk van de locatie) om alsnog aan de parkeereis te kunnen voldoen. Zo wordt voorkomen dat de parkeerdruk als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling te hoog wordt.

Zie publicatie 'Parkeren en ruimtelijke ordening van KpVV*:

"De ondergrens in de parkeerdruk (80 a 85 procent) geldt voor gebieden met veel kortparkeerders en een versnipperd parkeeraanbod. De bovengrens in de parkeerdruk (90 à 95 procent) geldt voor gebieden met voornamelijk langparkeerders en geconcentreerd parkeeraanbod. Voor een stads- en dorpscentrum wordt meestal een parkeerdruk van 85 procent gehanteerd als grenswaarde voor een acceptabele parkeersituatie overdag. Voor de nachtelijke parkeersituatie in het centrum alsmede voor de situatie in woongebieden (dag en nacht) wordt in het algemeen een grenswaarde van 90 procent gehanteerd."

* Sinds 1 augustus 2009 is het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) onderdeel van CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek).

Vraag 3

Wat is de onderbouwing voor het verlagen van de parkeernormen voor sociale woningen?

Antwoord

In de praktijk constateren de woningcorporaties dat in veel sociale huurwoningcomplexen het autobezit veel lager is dan de gehanteerde parkeernorm en niet meer overeenkomt met het werkelijke autobezit. Sinds invoering van de nieuwe Woningwet in 2015 zijn corporaties genoodzaakt bij toewijzing van sociale huurwoningen strak te sturen op inkomen. Steeds meer huishoudens in de sociale huursector beschikken vanwege hun inkomen niet over een auto.

Vraag 4

Als de grens van 100 meter wordt verruimd naar 200 of 300 meter voor de bezettingsgraad, houdt men er dan rekening mee dat omwonenden woonachtig tot 200 of 300 meter bezwaar mogen maken?

Antwoord

De verruiming van de loopafstanden vergroot de kans op het vinden van een alternatieve parkeerlocatie in een parkeergarage of op een privé terrein. Na het kopen van parkeerplaatsen van een private partij of na het sluiten van een langdurig abonnement of een langdurig huurcontract kan een ontwikkellocatie alsnog aan de parkeereis voldoen. Onder langdurig wordt verstaan een minimaal 10 jaar lang doorlopend abonnement of huurcontract. Deze oplossing is alleen toepasbaar in gebieden met gereguleerd parkeren.

Daarnaast hebben we geconstateerd dat op bepaalde locaties helemaal geen parkeerplaatsen binnen 100 meter aanwezig zijn. Dit betekent dat deze adressen nooit aan de parkeereis kunnen voldoen. Het verruimen van de maximale loopafstanden voor de functie wonen, lost dit probleem op.

De maximaal acceptabele loopafstand bepaalt de begrenzing van het onderzoeksgebied. Lagere waarden dan 200 of 300 meter (afhankelijk van de locatie) zijn toegestaan. De minimale waarde bij de functie Wonen is 100 meter. Dit alles staat los van het al dan niet ontvankelijk zijn van een bezwaar. Daar wordt onder andere beoordeeld of de bezwaarde belanghebbend is of niet. Er is in juridische zin geen relatie tussen de maximaal acceptabele loopafstand en het al dan niet bezwaar mogen maken tegen een omgevingsvergunning.

Vraag 5

Een "oplossing" is het parkeren op de oprit. Tot aan 2,5 auto's toe. Echter, er is geen enkel rechtsargument om dat af te dwingen. Met het verhogen van de bezettingsgraad naar 90%, het rekenen met parkeerplaatsen welke dat niet zijn (de voortuinen), hoe worden hier de rechten van de omwonenden behouden?

Antwoord

Als er bij een ruimtelijke ontwikkeling sprake is van parkeren op eigen terrein (garages, opritten, parkeerkelder en parkeerplaatsen op maaiveldniveau) dan wordt dit conform tabel 3.6 van de 'Uitgangspunten en werkwijze parkeereis' in de parkeerberekening meegenomen.

In gebieden met gereguleerd parkeren kan de gemeente parkeerrecht ontzeggen door geen parkeervergunningen aan een specifiek adres te verlenen. In gebieden zonder regulering is er inderdaad geen juridische mogelijkheid om de bewoners te verbieden om in de openbare ruimte te parkeren. Er is hierdoor geen garantie dat de parkeercapaciteit op eigen terrein volledig wordt gebruikt. Tabel 3.6 houdt er wel rekening mee dat garages niet altijd voor parkeren worden gebruikt; door een garage voor slechts een halve parkeerplaats mee te tellen. Opritten tellen pas mee als aan de maatvoering conform tabel 3.7 wordt voldaan. Naarmate de parkeerdruk hoger is, wordt meer van het parkeren op eigen terrein gebruik gemaakt.

Vraag 6

Deelauto's. Een deelauto staat gelijk aan 4 parkeerplaatsen in de telling. Wat is de onderbouwing voor deze rekenwijze? Hoeveel deelauto's zijn er in Gooise Meren en hoeveel gebruikers zijn er? Wat is het totale aandeel deelauto's op het totale auto bezit in Gooise Meren?

Antwoord

Wat is de onderbouwing voor deze rekenwijze?

De meeste gemeenten hanteren de vuistregel 'één deelauto vervangt vier parkeerplaatsen'. Resultaten in (inter-)nationale studies over de vervangingsratio lopen sterk uiteen. Daaruit blijkt dat dit mede afhankelijk is van het type autodelen. 'Uitgangspunten en werkwijze Gooise Meren' gaat vanuit een station based (vaste standplaats) deelauto. Bijvoorbeeld in een studie voor Greenwheels concludeert het adviesbureau Goudappel dat één deelauto elf gewone auto's vervangt. Bron: 'toolkit autodelen' van CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

Het inzetten van deelauto's bij nieuwbouw is effectief alleen in een gebied met gereguleerd parkeren. In gebieden zonder parkeerregulering mag een deelauto niet ingezet worden om een parkeernorm te verlagen. Daarnaast moet een deelauto laagdrempelig toegankelijk zijn met een doorlooptijd van minstens 10 jaar. We gaan ook vanuit dat een deelauto een alternatief voor de tweede auto biedt. Daarom mogen deelauto's maximaal van 20% van benodigde aantal parkeerplaatsen vervangen.

Hoeveel deelauto's zijn er in Gooise Meren en hoeveel gebruikers zijn er?

Dit kunnen we niet kwantificeren vanwege het feit dat er meerdere klassieke aanbieders van deelauto's actief zijn. 'Klassieke deelauto' heeft een vaste standplaats of een vaste zone nodig. Deze auto's rouleren op basis van vraag en aanbod. Deze aanbieders hebben samen ongeveer 25 tot 30 auto's in onze gemeente staan. Het gebruik van deze auto's is verschillend per aanbieder. Deze gegevens zijn bedrijfsgeheim. In het op 1 november 2023 gepubliceerd rapport 'De impact van station-based autodelen' staat aangegeven dat "één Greenwheels-auto wordt gemiddeld door 25 gebruikers gedeeld".

Gegevens over peer-to-peer (particulier) autodelen zijn niet beschikbaar. Particulieren delen hun auto hier met andere particulieren via een platform. Een voorbeeld van zo'n platform is Snappcar.

Gegevens over zakelijk autodelen zijn ook niet beschikbaar. Hier wordt een auto van de zaak of een leaseauto gedeeld voor zakelijk gebruik. Een voorbeeld hiervan zijn de 2 auto's van gemeente Gooise Meren die ambtenaren kunnen gebruiken voor zakelijke reizen.

Gegevens over zakelijk autodelen zijn ook niet beschikbaar. Hier wordt een auto van de zaak of een leaseauto gedeeld voor zakelijk gebruik. Een voorbeeld hiervan zijn de 2 auto's van gemeente Gooise Meren die ambtenaren kunnen gebruiken voor zakelijke reizen.

Wat is het totale aandeel deelauto's op het totale auto bezit in Gooise Meren?

Deze vraag kunnen we niet beantwoorden omdat het aandeel deelauto's fluctueert.

Het totaal aantal motorvoertuigen in onze gemeente is 38.890 (CBS, 2022). Hiervan zijn 29.142 een personenauto (CBS, 2022). Leaseauto's van een bedrijf staan meestal ingeschreven in de gemeente van de lease-aanbieder en niet in de gemeente van de gebruiker.