

Nota zienswijzen Paraplubestemmingsplan Parkeernormen

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 25 oktober tot en met 5 december 2018.

De raadsstukken zijn verzonden na het collegebesluit d.d. 19 februari 2019 onder vermelding dat er geen zienswijzen waren ontvangen.

Een inwoner van Naarden heeft 25 maart 2019 contact op met de griffie opgenomen. De inwoner had de stukken geagendeerd zien staan en gaf aan geen reactie te hebben ontvangen op zijn ingediende zienswijze. De inwoner blijkt een mail naar een verkeerd mailadres gestuurd te hebben. De mail is over het hoofd gezien en de zienswijze heeft de afdeling niet tijdig bereikt.

De zienswijze is wel tijdig ingediend en wordt om bovenstaande reden alsnog van een inhoudelijke beantwoording voorzien en betrokken bij de besluitvorming inzake de vaststelling van het paraplubestemmingsplan.

Tijdens het zoeken naar deze zienswijze bleek er een andere zienswijze ingediend te zijn. Echter, deze bevond zich in de spamfolder. Ook deze zienswijze is tijdig ingediend en wordt beantwoord in deze nota

Zienswijze 1

In de eerste plaats is aangevoerd:

- Artikel 4.1 lid b van het ontwerpbestemmingsplan maakt gebruik van de zogenaamde dynamische verwijzing, welke het mogelijk maakt de door de raad vastgestelde richtlijnen te vervangen "door een door het college van burgemeester en wethouders vast te stellen beleidsregel".
- Hiermee wordt in onze ogen de kader stellende rol van de gemeenteraad ondergraven.
- Daarnaast is op geen enkele wijze gegarandeerd, dat bij de voorbereiding van een door het college vast te stellen beleidsregel inspraak wordt verleend. Wij verzoeken uw raad daarom te bepalen dat over een door het college vast te stellen beleidsregel, als bedoeld in artikel 4.1, lid 2 inspraak wordt verleend met toepassing van de "Inspraakverordening Gooise Meren 2016".

Reactie gemeente

Het vaststellen van parkeernormen is een bevoegdheid welke toekomt aan het college van B&W. Dit doet geen afbreuk aan de kader stellende rol van de gemeenteraad in deze. Immers het vaststellen van normen is een uitvoeringstaak. Het nieuw op te stellen parkeerbeleid met de bijbehorende visie is een proces waar inwoners en ook de gemeenteraad bij worden betrokken. Deze nieuwe visie zal leiden tot maatwerknormen passend bij Gooise Meren. De uiteindelijke vaststelling van de nieuwe normen zal door het college geschieden.

Over het vaststellen van de normen aan sich zal geen inspraak worden verleend. De visie die bewoners in samenspel met de raad opstelt, vormt de grondslag voor de normen die het college uiteindelijk vaststelt. De normen zullen een uitwerking zijn van de nieuwe parkeervisie voor Gooise Meren.

Om de periode tussen nu en de visie te overbruggen is gekozen om zogeheten beleidsarme richtlijnen voor parkeernormen vast te stellen. Deze normen zijn opgesteld door het CROW. Een landelijk erkend instituut op het gebied van onder andere parkeren, verkeer en normen. In december 2018 zijn de meest recente normen gepubliceerd en deze zijn verwerkt en vastgesteld door het college van B&W op 19 februari.

In de tweede plaats is aangevoerd:

- Blijkens de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is het de bedoeling parkeernormen vast te stellen die voor de gehele gemeente gelden, waaronder Naarden Vesting, waar zowel sprake is van een parkeerproblematiek als van een gebied waar geen gereguleerd parkeren (betaald parkeren/vergunningparkeren/openbare parkeergarages) is ingevoerd.
- Wij hebben bezwaren tegen de opgenomen mogelijkheden om vrijstelling te verlenen van de parkeernormen met toepassing van de acceptabele loopafstanden.

Wij lichten dit als volgt toe:

1. Vrijstelling van de parkeernormen in de Vesting, indien elders aanwezige parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand aanwezig is - Adriaan Dortsmanplein en Nieuw Molen - heeft onvermijdelijk tot consequentie dat bezoekers en werknemers zoals thans het geval is, de vrije parkeerruimte in de woonstraten zullen gaan benutten.
2. Direct gevolg is dat de parkeerdruk in de woonstraten onaanvaardbaar wordt verhoogd. Voor deze problematiek hebben wij eerder aandacht gevraagd in onze zienswijze op het voornemen een omgevingsvergunning te verlenen voor de gebouwen P en Q. Wij verwijzen u naar de bijgevoegde zienswijze d.d. 26 oktober 2018.
3. Wij bepleiten daarom de Vesting uit te zonderen van de toepassing van vrijstelling op grond van de loopafstanden, in ieder geval zolang er geen gereguleerd parkeren in de Vesting is ingevoerd.

Reactie gemeente

Bij een ontwikkeling worden alle relevante ruimtelijke aspecten beoordeeld, parkeren is hiervan onderdeel.

Uitgangspunt in deze is dat men in principe zorg draagt voor parkeren op eigen terrein. Er zijn echter ontwikkelingen denkbaar waarbij dat lastig is. Dat zijn de uitzonderingen. Op voorhand bepalen dat er nimmer een uitzondering zal worden verleend is onwenselijk.

Bovendien is het verlenen van ontheffing geen toekenning van een nieuwe bevoegdheid aan het college, het bestemmingsplan is een technische herziening ter vervanging van het vervallen van de bepalingen in de Bouwverordening. De ontheffingsmogelijkheid zat ook al in deze bepalingen ie artikel 2.5.30 Bouwverordening lid 4 (inmiddels vervallen).

"Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:

a.
indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of

b.
voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien."

Tot slot is aangevoerd::

4. In de richtlijnen staat dat medewerking kan worden verleend als de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm "niet kan of wil realiseren". Wij begrijpen niet waarom een dergelijke medewerking ook in geval van "niet willen" kan worden verleend. Dit ondermijnt de normstelling. Wij maken graag van de gelegenheid gebruik onze teleurstelling uit te spreken over de wijze van tot stand komen van de ontwerp-parkeernormen, waarbij op geen enkele wijze overleg is gevoerd met en gebruik is gemaakt van de kennis van het bewonersplatform/de werkgroep "Parkeren Naarden Vesting".

Reactie gemeente

Het opstellen van nieuw beleid met betrekking tot parkeren duurt langer dan in eerste instantie was voorzien.

Er is om die reden gekozen om voor dit moment te werken met de eerder genoemde CROW-normen. Deze zijn in december 2018 herzien en uitgekomen. De normen zijn beleidsarm en dienen ter toetsing voor bouwaanvragen. Zoals al eerder vermeld, wordt er gewerkt aan nieuw beleid waarbij raad en inwoners betrokken worden wat zal leiden tot nieuwe door het college vast te stellen normen.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

Onderdeel: algemeen

Mijn zorg is dat ondanks de duidelijke normen in de "Richtlijn voor parkeernormen" door het College toch gebruik gemaakt zal worden van de bevoegdheden tot afwijking, waardoor uiteindelijk parkeerbelasting door nieuwe initiatieven toch worden afgewenteld op de buurt. Ik ben als buurtbewoner betrokken geweest bij twee projecten (Bensdorp en een kleinere ontwikkeling aan de Meentweg) en in beide gevallen is op eenvoudige wijze afgeweken van de geldende parkeernormen en wordt parkeren afgewenteld op de buurt.

Ik wil graag dat dit zoveel mogelijk voorkomen wordt en dat de duidelijke normen die worden afgesproken ook toegepast en gehandhaafd worden.

Verder ben ik van mening dat de Gemeenteraad beter toezicht moet kunnen houden op het aantal afwijkingen van het beleid en de hoeveelheid parkeerplaatsen die worden afgewenteld op de buurt en de resulterende parkeerdruk.

Reactie gemeente

Het vaststellen van parkeernormen is een bevoegdheid welke toekomt aan het college van B&W. Dit doet geen afbreuk aan de kaderstellende rol van de gemeenteraad in deze. Immers het vaststellen van normen is een uitvoeringstaak en staan niet ter discussie met dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is een technische herziening als gevolg van het wijzigen van de Bouwverordening. Het nieuw op te stellen parkeerbeleid met de bijbehorende visie is een proces waar inwoners en ook de gemeenteraad bij worden betrokken. Deze nieuwe visie zal leiden tot maatwerknormen passend bij Gooise Meren. De uiteindelijke vaststelling van de nieuwe normen zal door het college geschieden.

Over het vaststellen van de normen aan sich zal geen inspraak worden verleend. De visie die bewoners in samenspel met de raad opstelt, vormt de grondslag voor de normen die het college uiteindelijk vaststelt. De normen zullen een uitwerking zijn van de nieuwe parkeervisie voor Gooise Meren.

Om de periode tussen nu en de visie te overbruggen is gekozen om zogeheten beleidsarme richtlijnen voor parkeernormen vast te stellen. Deze normen zijn opgesteld door het CROW. Een landelijk erkend instituut op het gebied van onder andere parkeren, verkeer en normen. In december 2018 zijn de meest recente normen gepubliceerd en deze zijn verwerkt en vastgesteld door het college van B&W op 19 februari.

Onderdeel: formaliteit

Allereerst valt mij op dat in de toelichting op de website is vermeld dat het bestemmingsplan niet van toepassing zou zijn op de bestemmingsplannen Bredius en De Krijgsman. Uit de tekst van het bestemmingsplan volgt dat niet. Mijns inziens is dit ook correct om een uniform parkeerbeleid te realiseren.

Reactie gemeente

De plannen Bredius en Krijgsman vallen buiten de werking van dit paraplubestemmingsplan en deze zijn ook niet opgenomen op de verbeelding.

Onderdeel: formaliteit

Onder artikel 4.1 aanhef onder b staat waarschijnlijk een verschrijving: "Bij een omgevingsvergunning wordt beoordeeld" moet zijn: "Bij het verlenen van een omgevingsvergunning wordt beoordeeld".

Reactie gemeente

Het gestelde is door indiener is niet correct. Parkeren kan namelijk ook een weigeringsgrond zijn.

Onderdeel: afwijkingsbevoegdheid

Het bestemmingsplan kent een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in artikel 4.1 sub c. Daarin is vermeld dat bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde sub a en worden toegestaan dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, "indien de structuur van de omgeving daartoe aanleiding geeft en geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid."

Onduidelijk is of deze mogelijkheid komt te gelden naast de mogelijkheid die in de "Richtlijn voor parkeernormen" onder hoofdstuk 3.6 is opgenomen, of dat hoofdstuk 3.6 een uitwerking is van deze regel. In de huidige redactie is de zinsnede "indien de structuur van de omgeving daartoe aanleiding geeft en geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid." zeer vaag:

- Wanneer geeft de "structuur van de omgeving" aanleiding voor het realiseren van minder parkeerplaatsen?
- Wat is de relatie tussen bereikbaarheid en parkeerplaatsen en hoe wordt deze afweging gemaakt?

Daarom zou in mijn optiek ook hier beter kunnen worden verwezen naar het beleidsdocument waarin duidelijk wordt afgebakend in welke gevallen een initiatiefnemer mag volstaan met het realiseren van minder parkeerplaatsen dan volgt uit de parkeerberekening.

Daarnaast moet duidelijker worden gemaakt dat indien niet aan een van de in hoofdstuk 3.6 genoemde voorwaarden wordt voldaan, in beginsel géén medewerking zal worden verleend aan het realiseren van minder parkeerplaatsen.

Reactie gemeente

Als het college voornemens is om gebruik te maken van haar discretionaire bevoegdheid om toe te staan dat er minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan vereist op basis van norm zal dat moeten blijken uit een goede belangafweging. Er zal worden gekeken naar het aantal benodigde parkeerplaatsen, de parkeerplaatsen en de parkeerdruk in de omgeving en de redenen waarom met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan. Een reden zou kunnen zijn, het bedoelde woningtype en bijvoorbeeld de ligging ten opzichte van openbaar vervoersvoorzieningen of het aanbrengen van deelauto's. en nogmaals dit zal onderdeel van een omgevingsvergunning waarbij de afweging in deze getoetst worden en in bezwaar en beroep kan worden voorgelegd aan een rechtsprekende instantie.

Onderdeel: wijziging van het gebruik

In het bestemmingsplan is niet geregeld wat er gebeurt indien, nadat het bouwwerk eenmaal is gebouwd, het gebruik van het gebouw wijzigt ten opzichte van de functies die zijn beoordeeld bij de aanvraag. Dit kan een wijziging van het gebruik zijn waar geen omgevingsvergunning voor nodig is, of middels een omgevingsvergunning die als kruimelgeval dan wel binnen- of buitenplanse vrijstelling wordt verleend.

Uit de toelichting blijkt overigens dat het de bedoeling is dat ook bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan moet worden getoetst aan deze bepaling. Dit blijkt echter niet uit de formulering van artikel 4.1 sub a waar alleen maar wordt gesproken over een toetsing bij bouwwerkzaamheden.

Daarnaast biedt het plan geen oplossing voor wijzigingen van functie die bij recht zijn toegestaan in het bestemmingsplan maar die wel een wijziging van het aantal parkeerplaatsen oplevert. Zelfs bij een eenvoudige wijziging zoals van een kantoor zonder baliefunctie (bijvoorbeeld een accountant) naar een kantoor mét baliefunctie (bijvoorbeeld een makelaar) wijzigt de parkeernorm maar zou in onder de gelding van dit plan geen aanvullende parkeerplaatsen op eigen terrein hoeven te worden gerealiseerd.

Dit kan mijns inziens worden opgelost door

1. onder 4.1 sub a niet alleen te verwijzen naar bouwen maar ook naar gebruiken;
2. op te nemen dat blijvend in voldoende parkeergelegenheid dient te worden voorzien;
3. een regeling op te nemen die voorkomt dat een wijziging van het gebruik plaatsvindt zonder nieuwe toetsing van de parkeernorm.

Reactie gemeente

Indien het wijzigen van het gebruik past binnen het vigerende bestemmingsplan mag je niet toetsen aan beleidsregels. Dit is bepaald in jurisprudentie. Toetsing kan en mag alleen bij een omgevingsvergunning. Indien het gebruik niet past binnen de regels van het bestemmingsplan, ontstaat er wel de mogelijkheid om te toetsen omdat er dan sprake is van een afwijking van het bestemmingsplan en een vergunning is dan nodig.

Onderdeel: overgangsrecht

Naar mijn mening levert de verplichte regeling van het overgangsrecht in dit bestemmingsplan de nodige onduidelijkheden op voor bestaande of in aanbouw zijnde gebouwen, die kennelijk onder overgangsrecht worden gebracht omdat zij niet aansluiten op de parkeernormen die worden geïntroduceerd met dit nieuwe bestemmingsplan. In de toelichting wordt er niet op ingegaan hoe het overgangsrecht voor dit specifieke geval (een paraplubestemmingsplan dat uitsluitend ziet op parkeren en laden en lossen) zou moeten uitwerken.

Reactie gemeente

Bij reeds verleende omgevingsvergunningen is getoetst bij de verlening van de bouwwerken en is er geen sprake van een overgangsrechtelijke situatie

Onderdeel: opmerkingen op de Richtlijnen

Onder de tabellen op pagina's 6, 7 en 11 wordt steeds aangegeven: "Aanpassen naar boven of beneden gebeurt mogelijk alleen op basis van een duidelijke en transparante onderbouwing en door middel van een aantoonbaar parkeeronderzoek". Het is noodzakelijk dat deze regel wordt uitgewerkt in hoofdstuk 3. Daardoor blijft helder wanneer er wel of niet wordt meegewerkt aan een dergelijke aanpassing. Uit deze vermelding lijkt de suggestie voort te vloeien dat het doen van een "aantoonbaar parkeeronderzoek" de enige voorwaarde zou zijn. Uit hoofdstuk 3.6 blijkt dat dit niet het geval is.

Onder hoofdstuk 3.7 wordt gesproken over het vastleggen van afspraken. Deze passage is erg vrijblijvend omdat het zich beperkt tot het "op papier zetten" van afspraken. Deze afspraken dienen steeds te worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst en tevens te worden aangehecht aan de omgevingsvergunning en geborgd voor de toekomst dmv erfdienstbaarheid

Het beleidsdocument geeft wel maximale parkeernormen maar het bestemmingsplan voor ziet niet in een maximum aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Bij gemengde bestemmingen, naast woningen ook winkels dient ook rekening te worden met laad en losplaatsen en invaliden parkeerplaatsen die niet voor bewoners beschikbaar zijn. Ook ondergrondse afval containers gaan vaak ten koste van bestaande parkeervoorzieningen.

Tot slot is de relatie tussen het beleid om parkeren af te wentelen op de openbare ruimte niet goed afgestemd op de regeling voor het vergunningparkeren. In de praktijk blijft vaak onduidelijk hoe beperkingen aan het aantal te verlenen vergunningen duurzaam worden vastgelegd (dit zou ook een voorwaarde aan de omgevingsvergunning moeten zijn) en tussen de verschillende afdelingen binnen de gemeente worden afgestemd. Bovendien geeft deze regeling geen oplossing voor het parkeren door eigenaren van nieuwbouwwoningen of andere nieuwbouw buiten een vergunning gebied (het "waterbedeffect") en voor het parkeren in vergunning gebieden buiten de vergunningstijden (na 18:00 uur en op zondagen).

Reactie gemeente

Het gebruikte richtlijnen bij het ontwerpbestemmingsplan betreft een "dummy"exemplaar. Op 19 februari 2019 heeft het college van B&W de Richtlijn vastgesteld gebaseerd op de meest recente CROW-normen van december 2018. Het opstellen van nieuw beleid met betrekking tot parkeren duurt langer dan in eerste instantie was voorzien.

Er is om die reden gekozen om voor dit moment te werken met de eerder genoemde CROW-normen. Deze zijn in december 2018 herzien en uitgekomen. De normen zijn beleidsarm en dienen ter toetsing voor bouwaanvragen. Zoals al eerder vermeld, wordt er gewerkt aan nieuw beleid waarbij raad en inwoners betrokken worden wat zal leiden tot nieuwe door het college vast te stellen normen. De overige aangedragen zaken zijn bij uitstek geschikt om aan te dragen in het participatietraject inzake de nieuw op te stellen visie op het parkeren.

Onderdeel: geen parkeerfonds

Uw raad heeft in een eerder stadium het voornemen gehad om een parkeerfonds in het leven te roepen. Voor de gevallen dat onverhoopt parkeren toch moet worden afgewenteld op het openbaar gebied, zou het goed

zijn om een parkeerbonds in het leven te roepen. Op die manier kan worden verzekerd dat de parkeerdruk ook buiten de vergunninggebieden niet toeneemt door het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen uit het parkeerbonds.

Reactie gemeente

Het al dan niet instellen van een parkeerbonds is geen zaak die onder de werking van dit bestemmingsplan valt.