

Zienswijzereactienota bestemmingsplan Parkeren (parapluplan) en nota Parkeernormen gemeente Kampen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 5 september 2018 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens de zienswijzetermijn is één zienswijze ingediend.

Zienswijze: 31424-2018

Delta Wonen heeft een zienswijze ingediend tegen de ontwerpnota Parkeernormen gemeente Kampen en het ontwerpbestemmingsplan "Parkeren (parapluplan)". Op basis van eigen onderzoek is Delta Wonen, zo is hun zienswijze, gemotiveerd van mening dat de door gemeente Kampen gehanteerde parkeernorm voor sociale woningbouw te hoog is.

Hierna wordt ingegaan op de motivering zoals door Delta Wonen aangegeven. Op deze wijze wordt antwoord gegeven op de vraag of de onderbouwing van Delta Wonen aanleiding geeft tot aanpassing van de nota Parkeernormen of het bestemmingsplan "Parkeren (parapluplan)".

De zienswijze van Delta Wonen op hoofdlijnen

Op basis van eigen onderzoek is Delta Wonen gemotiveerd van mening dat de door gemeente Kampen gehanteerde parkeernorm voor sociale woningbouw te hoog is. Delta Wonen is van mening dat 0,7 parkeerplaats per woning voldoende moet zijn, voor zowel de bewoner als de bezoeker. Dit ook ongeacht de locatie binnen de gemeentegrenzen.

Dit is een (behoorlijke) afwijking van de parkeernorm als opgenomen in de Nota parkeernormen. In deze nota moet Delta Wonen, afhankelijk van het gebied, 1,3 tot 1,6 parkeerplaats (huur sociaal) per woning aanleggen op eigen terrein. Ook deze norm is gecombineerd voor bewoner en bezoeker.

In de geldende Nota Parkeernormen van de gemeente Kampen staat de eis dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning hiervan o.a. afwijken wanneer het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit. Opgemerkt wordt dat Delta Wonen niet ingaat op de voor hen bijzondere omstandigheden.

De motivering van de zienswijze van Delta Wonen met beoordeling

De zienswijze van Delta Wonen is opgebouwd in delen. Onderstaand worden deze kort beschreven en daarna volgt onze reactie hierop. De nummering is gebaseerd op de nummering van de ingediende zienswijze.

2 en 4.1 De CROW norm is toegepast zonder rekening te houden met de lokale situatie en autobezit

Reactie:

CROW geeft terecht aan dat het niet de bedoeling is om moeiteloos te vertrouwen op de kencijfers. Zoals aangegeven in de Nota Parkeernormen leert de ervaring dat parkeernormen vaak ter discussie staan in het krachtenspel tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Het is dan zaak de parkeernormen en de bijbehorende systematiek zo helder mogelijk te omschrijven, om onnodige discussies en willekeur (niet gelijke behandeling van een vergelijkbare vraag) te voorkomen. Er is niet moeiteloos vertrouwd op de CROW-normering, maar er is juist zorgvuldig gekeken op welke wijze de CROW-normering moet worden toegepast. Zo is onderscheid gemaakt naar de locatie (onderscheid in centrum, schil en rest bebouwde kom) en de stedelijkheidsgraad van Kampen. Daarnaast is

bijvoorbeeld de rekenmethodiek voor dubbelgebruik toegestaan op basis van aanwezigheidspercentages en mag bij een specifieke ontwikkeling gemotiveerd een andere parkeernorm worden aangevraagd. Een motivering kan zijn een mobiliteitsplan voor medewerkers of een initiatief voor de toepassing van deelauto's.

Daarnaast is gekeken naar het gemiddelde autobezit per huishouden op basis van CBS (*). Deze is in Kampen vergelijkbaar (1,0) met de gemeenten Zwolle, Harderwijk, Lelystad en bijvoorbeeld Dronten. Ook wanneer verder wordt gekeken dan deze 'streek' blijkt er weinig verschil, met uitzondering van veel steden in het westen (daar is het autobezit veelal lager per huishouden). Ook hier geldt dus dat er geen reden is om af te wijken van het gemiddelde van de CROW-parkeernormen.

(*) Het gemiddelde autobezit van CBS is gebaseerd op gegevens van het RDW. Dit houdt in dat alleen de auto's die op naam van bewoners staan, worden gekoppeld aan een locatie. Leaseauto's en bedrijfsbussen welke op naam staan van een elders gevestigd bedrijf zijn hierin dus niet opgenomen.

3. Op basis van veldwerk is de conclusie dat een lagere parkeernorm kan. Er is geteld op verschillende dagen om 8.00 uur, 15.00 uur en 20.00 uur. Tevens wordt gesteld dat is gebleken dat een hoger inkomen niet direct leidt tot een hogere parkeerdruk. Juist bij de lagere inkomens blijkt dat er meer auto's zijn geteld.

Reactie:

Niet aangegeven is op welke dagen, met welk weer en in welk seizoen is geteld, wie hebben geteld en hoe bijvoorbeeld de begeleiding plaatsvond. De betrouwbaarheid van het onderzoek staat daarmee niet vast, aangezien het niet reproduceerbaar is. Daarnaast is het juist in een woonwijk van belang ook een nachtmeting uit te voeren, aangezien dan in de praktijk alle bewoners thuis zijn. De gemeente Kampen heeft in de binnenstad en binnenstad-plus een zeer uitgebreid parkeeronderzoek uitgevoerd in het begin van 2018. Daarin zitten ook de nachtmetingen. Juist op deze momenten blijkt de parkeerdruk hoog. Wat betreft de conclusie dat bij hogere inkomens de parkeerdruk lager ligt dan bij lagere inkomens, dat spreekt het verzoek tot een lagere parkeernorm voor sociale woningbouw tegen. Tot slot heeft de gemeente Kampen niet de ervaring dat er sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. De klacht van een tekort wordt wel geregeld gehoord.

4.1 en 4.2 Autobezit, verhuur parkeerplaatsen en inkomen bij passend toewijzen

Reactie:

Het lagere kencijfer op basis van het onderzoek is niet reëel. Zowel gezien de vragen over de uitvoering van het onderzoek als de vraag of in andere gemeenten hetzelfde zou gelden. Genoemd wordt ook dat het autobezit afhangt van de afstand tot voorzieningen. Hier zou geen rekening zijn gehouden in de Nota Parkeernormen. Dit is echter wel zo, dit is de gedachte achter het onderscheid tussen de gebieden centrum, schil centrum en rest bebouwde kom.

Delta Wonen geeft aan 593 parkeerplaatsen in Kampen te verhuren waarvan er slechts 23 niet zijn verhuurd (4%). Men verhuurt ook aan derden. Dat Delta Wonen veel parkeerplaatsen verhuurt, geeft aan dat er veel vraag is naar parkeerplaatsen. Dat huurders het eerste recht hebben, is een gegeven. Niet duidelijk is echter of huurders bijvoorbeeld elders parkeren vanwege de kosten. Daarnaast is de verhouding tussen het aantal woningen/huishoudens en de beschikbare te verhuren parkeerplaatsen niet bekend. De opmerking dat bij de complexen die zijn gebruikt voor het veldonderzoek veelal sprake is van parkeren in het openbaar gebied, roept eerder vragen op dan dat er sprake is van een onderbouwing van het standpunt.

4.3 Scheefhuren

Reactie:

Aangegeven wordt dat de gemeente als argument voor de parkeernorm het aspect scheefhuren noemt. Delta Wonen heeft dit onderzocht en geeft aan dat dit slechts in 11% van de gevallen het geval is. Daarnaast blijkt omgekeerd 15,8% van de huurders in de vrije sector een te hoge huurprijs te maken. Bij het opstellen van de Nota Parkeernormen is, anders dan wordt verondersteld, dit argument niet gebruikt om een 'hogere parkeernorm' op te leggen. Er is immers gekozen voor de gemiddelde parkeernorm van CROW.

5. Trends: 75+ en jongeren, autodelen en autonoom rijden

Reactie:

Delta Wonen stelt dat de trends 75+ en jongeren elkaar compenseren. Los van dit feit is dit een lastig aspect. Op zich kan een woning het ene jaar bewoond worden door 75+'ers, het andere jaar door jongeren en weer op een ander moment door 'tweeverdieners' met twee auto's. Vandaar ook de gemiddelde parkeernorm die is opgenomen in de Nota Parkeernormen.

Een trend als de deelauto kan in de toekomst een positieve invloed gaan hebben op het autobezit. Op dit moment is er nog geen meetbaar effect bekend. Er is slechts sprake van verwachtingen. In de Nota Parkeernormen wordt wel de mogelijkheid tot maatwerk geboden. Een initiatiefnemer kan gemotiveerd vragen om een lagere parkeernorm. Voor een appartementencomplex kan dit bijvoorbeeld een mobiliteitsplan zijn met een aantal deelauto's, voor bedrijven een mobiliteitsplan met vervoer op maat. Wat betreft een trend als autonoom rijden, is het de vraag of dit enig effect zal hebben op het autobezit en autogebruik.

Conclusie

De zienswijze van Delta Wonen geeft geen aanleiding tot het herzien van de Nota Parkeernormen of het bestemmingsplan Parkeren (parapluplan). Een goede onderbouwing voor een lagere parkeernorm voor sociale woningbouw dan de norm in de Nota Parkeernormen ontbreekt. De gemeente is van mening dat de kencijfers van CROW een goede basis bieden voor het benaderen van de in de toekomst te verwachten parkeervraag.

Het CROW heeft objectieve kenmerken opgesteld om de parkeerbehoefte te bepalen. Op basis van jarenlange ervaringen is de CROW-publicatie, Publicatie 317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, tot stand gekomen. Bij het tot stand komen van een dergelijke publicatie zijn veel verkeerskundigen betrokken, werkzaam bij gemeenten of adviesbureau's over het algemeen. Lage parkeernormen in het verleden hebben geleid tot in veel situaties een gebrek aan parkeervoorzieningen, al dan niet in combinatie met het verdwijnen van groen voor parkeerplaatsen. In oude wijken is er geregeld sprake van een verstoord wegbeeld door geparkeerde auto's, in combinatie met een slechte bereikbaarheid voor bijvoorbeeld de brandweer. Een situatie die voorkomen moet worden. De parkeernorm wordt voor sociale woningbouw niet aangepast.

Het huidige 'rekenmodel' in de Nota Parkeernormen met onder meer parkeernormen naar locatie en het werken met aanwezigheidspercentages, voorziet in de behoefte aan een heldere en eenduidige werkwijze. Daarnaast biedt de nota de mogelijkheid om te verzoeken om een andere parkeernorm, indien hiervoor wordt voldaan aan de voorwaarde van een goede onderbouwing.