

Vaststellingsbesluit Beleidsregel Parkeernormen 2019

De Raad van de gemeente Vlaardingen,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 november 2019;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, de Reparatiwet BZK 2014, artikel 133 Woningwet en artikel 3.1.2 en tweede lid, sub a van het Besluit ruimtelijke ordening;

overwegende, dat op grond van de Reparatiwet BZK 2014 parkeernormen niet langer in de Bouwverordening zijn opgenomen, maar in het bestemmingsplan moeten worden vastgelegd. Het bestemmingsplan hoeft op grond van artikel 3.1.2, tweede lid, sub a van het Besluit ruimtelijke ordening niet zelf de parkeernormen te bevatten, maar kan op dit punt verwijzen naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat;

besluit

vast te stellen de Beleidsregel Parkeernormen 2019, inhoudende:

Beleidsregel Parkeernormen 2019

Artikel 1 Vaststelling beleidsregel

De raad stelt de Beleidsregel Parkeernormen 2019 vast, welke als bijlage bij dit besluit zijn opgenomen.

Artikel 2 Inwerkingtreding en overgangsrecht

1. De Beleidsregel Parkeernormen 2019 treedt in werking op de eerste dag na de dagtekening van het Gemeenteblad waarin dit besluit wordt geplaatst.
2. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend voor de inwerkingtreding van dit besluit, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels.
3. Het College van burgemeester en wethouders is bevoegd om deze Beleidsregel Parkeernormen 2019 te herzien of te actualiseren.

Artikel 3 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: "Beleidsregel Parkeernormen 2019".

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 19 december 2019

Beantwoording zienswijze beleidsregel Parkeernormen 2019

Onderstaande beantwoording leidt tot twee wijzigingen ten opzichte van het concept:

- Figuur 3 op pagina 10 is aangepast naar aanleiding van het voorlaatste onderdeel van de zienswijze
- De term zorgwoning is vervangen door “aanleunwoning/serviceflat”, omdat deze definitief overeenkomt met de CROW-systematiek voor parkeerkencijfers. Dit is op diverse punten in het document vervangen. Bij de parkeernormen in bijlage 2 is ook toegelicht wat hieronder wordt verstaan.

Samenvatting zienswijze	beantwoording
In hoofdstuk 6 wordt aangegeven dat vanuit maatschappelijk belang gedeeltelijke of volledige vrijstelling van de parkeereis kan worden verleend als er sprake is van uitzonderlijke gevallen. Inspreker verzoekt in dit kader nog eens goed naar de methodiek voor sociale huurwoningen te kijken en is van mening dat er bij dit woningtype op voorhand reeds sprake is van een maatwerk. Als voorbeeld wordt aangedragen dat hierdoor een situatie kan ontstaan, waarbij de doelgroep voor sociale woningbouw aangewezen is op een dure particuliere parkeergarage. Inspreker stelt daarom voor om stap 2 uit het stappenschema (gebruik particuliere parkeervoorzieningen) niet van toepassing te verklaren op sociale woningbouw. Als alternatief ziet inspreker ene oplossing waarbij de gemeente financieel bijdraagt aan dergelijke parkeervoorzieningen.	De beleidsregel is in generieke zin zo opgebouwd, dat de beschikbare parkeerruimte zo goed mogelijk wordt benut teneinde extra parkeervoorzieningen en bijbehorende verharding te voorkomen. Het benutten van bestaande (particuliere) parkeercapaciteit is hier nadrukkelijk een onderdeel van. Het op voorhand onderscheid maken naar doelgroepen bij het doorlopen van het stappenschema is arbitrair. Daarbij wordt benadrukt dat het toevoegen van stap 2 (benutten particuliere voorzieningen) de haalbaarheid van een plan juist kan vergroten, omdat er niet altijd mogelijkheden zijn voor benutting of realisatie van openbare parkeervoorzieningen. In die zin kan deze vorm van maatwerk de mogelijkheden voor de bouw van sociale huurwoningen juist vergroten. Het leveren van een financiële bijdrage aan particuliere parkeervoorzieningen past niet in het beleid dat de gemeente Vlaardingenvormteel voorstaat.
In overweging wordt gegeven om aangepaste parkeernormen op te nemen voor sociale huurwoningen. Als voorbeeld wordt de gemeente Utrecht genoemd, waarbij een reductie tot maximaal 25% kan worden toegepast.	De parkeernormen houden in voldoende mate rekening houden met de doelgroep ‘sociale huurwoningen’. De laagste parkeernormen bedragen 0,7 pp/woning, waarvan 0,2 voor bezoekers. Het college is van mening dat deze parkeernorm passend is voor de bedoelde doelgroep. Deze parkeernorm is gebaseerd op de daadwerkelijke situatie in Vlaardingenvormteel. Een lagere parkeernorm zal derhalve tot parkeerproblemen leiden. Bovendien is een verdere verlaging van de parkeernorm mogelijk bij inzet van andere vormen van mobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen.
Inspreker geeft aan dat de voorkeur voor gebouwde parkeervoorzieningen in dichtbebouwde gebieden alleen werkt als er sprake is van parkeerregulering. Gebruik van de gebouwde voorziening is anders niet af te dwingen.	In de beleidsregel wordt de voorkeur uitgesproken voor gebouwde parkeervoorzieningen, maar het is geen verplichting. Het staat initiatiefnemer vrij om binnen het plan parkeren op maaiveld te realiseren. Het al dan niet invoeren van gereguleerd parkeren is een gevolg van een

	participatieproces dat met belanghebbenden doorlopen worden, waarvan de uitkomst niet op voorhand duidelijk is.
Inspreker geeft aan dat voor enkele specifieke gebieden in Vlaardingen een ander gebiedstype zou moeten gelden. Het betreft vooral gebieden die momenteel worden getransformeerd naar woongebied.	In de beleidsregel is opgenomen dat wanneer gebieden een andere karakter krijgen (bijvoorbeeld transformatie naar woongebied) de gebiedsindeling in de beleidsregel kan wijzigen. Dit gebeurt bij vaststelling van een bestemmingsplan waarin de beoogde functie wordt vastgelegd. Het is dan denkbaar dat bijvoorbeeld Park Vijfsluizen als woongebied wordt aangemerkt.
Inspreker vindt het normpercentage voor 'buitenmodelfietsen' van 10% hoog. Een percentage van 5% zou realistischer zijn.	Het normpercentage verschilt erg per gemeente. Amsterdam gaat bijvoorbeeld uit van 5% afwijkende fietsen plus 15% relatief brede fietsen en heeft daar bovenop aparte normen opgesteld voor scooters. Rotterdam gaat uit van dezelfde 5% en 15% als Amsterdam, maar dan inclusief de benodigde ruimte voor scooters. Het percentage van 10% zoals opgenomen in de beleidsregel kan dus gezien worden als een reëel gemiddelde, waarin ook de parkeerbehoefte voor scooters is voorzien.
Inspreker vindt het beleid te voorzichtig waar het gaat om het doorrekenen van plannen waar nog sprake is van onzekerheden. Bij autoparkeren zou altijd uitgegaan moeten worden van een 'bestcasescenario'.	Deze bepaling ziet vooral op plannen waarvan de invulling nog niet exact bekend is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient dan onderbouwd te worden dat het plan kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Er zal dan altijd met het worstcasescenario gerekend moeten worden, omdat dit anders niet aantoonbaar is.
Inspreker stelt vraagtekens bij de correctiefactoren voor parkeren op eigen terrein bij woningen.	De gemeente Vlaardingen heeft deze correctiefactoren één-op-één ontleend aan de landelijke richtlijnen die het CROW heeft gepubliceerd in publicatie 381. Het is gebruikelijk om deze correctiefactoren te hanteren, omdat uit de praktijk blijkt dat de theoretische parkeercapaciteit op eigen terrein lang niet altijd volledig wordt benut. Wanneer geen rekening zou worden gehouden met de correctiefactoren, zou er een parkeerprobleem in de openbare ruimte kunnen ontstaan.
Inspreker stelt dat de correctiefactoren voor locaties bij de metrostations (10%) gevoelsmatig laag zijn en dat dit leidt tot een marginale reductie op de parkeerbehoefte.	De gemeente Vlaardingen heeft voor deze correctiefactoren aangesloten bij omliggende gemeenten, bijvoorbeeld Rotterdam. Bij verdichting rond OV-stations is vaak sprake van grotere woningaantallen. In dat geval leidt een reductie van 10% wel degelijk tot een behoorlijke getalsmatige reductie van de parkeereis. De gemeente Vlaardingen acht een percentage van 10% voor de komende jaren dan ook reëel.
Inspreker geeft aan dat figuur 3 op pagina 10 niet consequent is, aangezien het college van B&W kan besluiten tot storting in het parkeerfonds. De figuur doet vermoeden dat dit een verplichting is.	De genoemde figuur wordt op dit punt aangevuld.
Inspreker verzoekt een definitie van zorgwoning op te nemen in de definitielijst.	Naar aanleiding van deze opmerking wordt de beleidsregel op dit punt aangepast. Daarbij wordt uitgegaan van de categorie "aanleunwoning/serviceflat", conform publicatie

	381, CROW.
--	------------