

Aan: Gemeenteraad
Van: College van B&W
Datum: 15 november 2022
Onderwerp: Beantwoording vragen gesprekstafel
Afschrift aan:

Nadere analyse postcode-6 niveau i.p.v. CBS-gegevens op buurtniveau.

Vraag: Er bestaat onderzoek dat is uitgevoerd op postcode-6-niveau. Bij de nadere toelichting op de parkeernormen voor woningen staat: "Landelijk onderzoek toont aan dat het autobezit per huishouden vooral afhangt van de prijsklasse, woonoppervlakte en het soort woning." Waarom is in de Nota Parkeernormen geen nadere analyse gedaan van autobezit per (type) huishouden op postcode-6-niveau voor specifiek Dijk en Waard?

De CROW-kengetallen - die zij gebruikt als basis voor de parkeernormen - zijn gebaseerd op uitvoerig onderzoek, gecombineerd met jarenlange deskundigheid op dit vlak. Een nadere analyse op postcode-6 niveau kan leiden tot een verdere verfijning van in het inzicht in het autobezit voor de (huidige) situatie in Dijk en Waard ten opzichte van CBS-gegevens op buurtniveau. Dit kan inzichten opleveren voor bijvoorbeeld het parkeerbeleid. Het is echter niet makkelijk om dit op korte termijn te vertalen naar betere/specifiekere parkeernormen. Hiervoor moet een uitgebreide data-analyse plaatsvinden, omdat parkeernormen worden opgesteld voor specifieke ruimtelijke functies. Bepalen van autobezit per huishouden op postcode-6 niveau levert hiervoor onvoldoende informatie op, omdat dit nader gespecificeerd moet worden in koop en huur, grondgebonden, niet grondgebonden, etc... Bij de voorgestelde gebiedsindeling (4 zones) en woningtypes (20 types) moet voor alle 35.988 huishoudens het autobezit worden bepaald en vervolgens worden ingedeeld in de 80 verschillende parkeernormen voor Dijk en Waard worden onderscheiden. Ondanks aanwezigheid van veel data op postcode-6 niveau is dus nog een behoorlijke verdere analyse nodig. Bij het opstellen van het nieuwe integrale parkeerbeleid zullen we nog onderzoeken of verdere analyse van het autobezit waardevolle informatie voor de parkeernormen kan opleveren.

Resume: voor de Nota Parkeernormen 2022 geen nadere postcode-6 niveau analyse uitvoeren, maar dit te betrekken bij het opstellen van het nieuwe integrale parkeerbeleid.

Meer fijnmazigheid in de gebiedsindeling.

Vraag: Kan er een meer fijnmaziger gebiedsindeling komen? Bijvoorbeeld het oude lint van Langedijk of een woonwijk zoals de Draai.

De gebiedsindeling is gebaseerd op een drietal afwegingen gekoppeld aan de CROW-parkeerkencijfer systematiek. Het gaat om:

1. De mate van stedelijkheid van het gebied, gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid die wordt berekend door het CBS, of de toekomstige gewenste stedelijkheid (beleidsmatige keuze).
2. Ruimtelijke en bereikbaarheidskenmerken van stedelijke zones. In de CROW-methodiek wordt namelijk onderscheid gemaakt tussen centrummilieus, gebieden daar direct omheen, rest van de bebouwde kom en het buitengebied.
3. Al dan niet toepassen van parkeerregulering, bijvoorbeeld met parkeervergunningen.

In de Nota Parkeernormen 2022 is een nadere uitleg opgenomen van deze afwegingen en de gevolgen voor de gebiedsindeling. Bij het bepalen van de gebiedsindeling is daarnaast uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen.

Resume: geen aanpassing van de voorgestelde gebiedsindeling.

DIDAM – arrest.

In de Nota Parkeernormen is een mogelijkheid opgenomen om restcapaciteit van bestaande openbare parkeerplaatsen te gebruiken indien een parkeeroplossing 'op eigen terrein' niet mogelijk is.

Vraag: conflicteert dit niet met het Didam-arrest, deze parkeerplaatsen kunnen immers niet aan een andere ontwikkelaar worden uitgegeven?

De precieze reikwijdte van het arrest zal zich vanwege het ontbreken van jurisprudentie uiteindelijk moeten uitkristalliseren in de dagelijkse praktijk. Het Didam-arrest beperkt zich tot privaatrechtelijke transacties omtrent onroerende zaken, die dan in concurrentie dienen te worden aangeboden. De Nota Parkeernormen maakt expliciet dat er geen 'rechten' worden verleend, de betrokken parkeerplaatsen zijn en blijven openbaar. Maar een eventuele volgende ruimtelijke ontwikkeling kan vervolgens geen beroep meer doen op deze restcapaciteit. In de lijn van het Didam-arrest zou men kunnen redeneren dat de restcapaciteit parkeren in een ontwikkelgebied alleen dan aan een ontwikkelaar 'toegewezen' mag worden, als redelijk verwacht kan worden dat er geen andere ontwikkelaars zijn die daar gebruik van willen maken. Gelet op de toenemende schaarste en steeds grotere ruimteclaim op de openbare ruimte, ligt het voor de hand om strengere eisen te gaan stellen aan de mogelijkheid om restcapaciteit te gebruiken voor een enkele private exploitatie. Een eerste stap is al opgenomen in de Nota parkeernormen door het instellen van een financiële vergoeding, een doorkijk naar de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in de komende 10 jaar en de eis dat dit expliciet goedkeuring behoeft van het college.

Resume: instellen van een financiële vergoeding voor parkeren in de openbare ruimte en dit onderwerp verder te betrekken in het nieuwe integrale parkeerbeleid.

Reducties duurzame en actieve mobiliteit.

Er zijn vragen gesteld over de voorgestelde reductiefactoren. Hoe werkt dat bij andere gemeentes in praktijk?

Er zijn steeds meer gemeentes die reducties toepassen. De regelingen en naamgeving verschillen per gemeente en geven inhoudelijk meestal uitvoering aan het gevoerde mobiliteits- en parkeerbeleid.

Een veel gebruikt voorbeeld voor het toepassen van reducties is de regeling van de gemeente Rotterdam, waarvan de toepassing goedkeuring heeft gekregen van de Raad van State. Daarbij heeft de RvS onder andere geoordeeld dat de aangeboden alternatieven ook gewaarborgd moeten worden door het stellen van een voorschrift aan de omgevingsvergunning. De RvS hecht grote waarde aan het feit dat in de omgevingsvergunning geborgd is dat de onderdelen op basis waarvan vrijstelling is verleend van de parkeereis ook daadwerkelijk en langere tijd (minimaal 10 jaar) worden uitgevoerd. En dat het van belang is dat bewoners en gebruikers van ontwikkelingen waarvoor geheel of gedeeltelijk reductie is verleend van de parkeereis, geen recht hebben op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied. Op basis van deze jurisprudentie is ook de regeling voor Dijk en Waard opgesteld.

In opdracht van de provincie Noord-Holland onderzoek gedaan naar Parkeerbeleid als sturingsmiddel voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking in Noord-Holland. Uit het onderzoek blijkt dat voor wat betreft bewonersparkeren het verbeteren van alternatieven (met name aanbieden deelmobiliteit) en invoeren van parkeervergunningen met een

vergunningplafond effectief zijn om de parkeervraag te reduceren.

Het toepassen van reductiefactoren komt voort uit de ambitie van Dijk en Waard om duurzame en actieve mobiliteit te stimuleren (parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied, Omgevingsprogramma Mobiliteit). Daarbij blijft de reductie altijd beperkt tot het minimum van de bandbreedte van de CROW-kengetallen en vliegt hiermee dus niet 'uit de bocht'. Daarnaast geldt de reductie alleen in gebieden met parkeerregulering (op dit moment alleen Stadshart en Stationsgebied), zodat de gemeente een sturingsinstrument heeft om het autobezit te reguleren. Opgenomen is dat bewoners en gebruikers van ontwikkelingen waarvoor geheel of gedeeltelijk reductie is verleend van de parkeereis, geen recht hebben op een parkeervergunning op straat binnen het betaald parkeergebied. Het risico voor de omgeving is daarmee verkleind tot een aanvaardbaar niveau.

Resume: reducties handhaven gelet op stimuleren van duurzame en actieve mobiliteit.