

Leeswijzer

In dit document worden antwoorden gegeven op veel gestelde vragen over de nulnorm. De lijst is ingedeeld in vier onderdelen met de volgende types vragen:

Basisvragen	Hierin worden alles aspecten van de uitspraak 'B&W van Deventer hebben in 2019 voorgesteld een nulnorm in te voeren voor de historische binnenstad' behandeld.
Procesvragen	Deze geeft antwoorden over wie wat voorstelt, waarom de huidige fase wordt doorlopen en hoe het resultaat hiervan bestuurlijk wordt benut.
Inhoudelijke vragen	Hierin worden de vragen beantwoord die tijdens inspraakmomenten tot op heden zijn gesteld, bijvoorbeeld naar aanleiding van de discussieavond in december 2019.
Achterliggende vragen	Hierin worden vragen behandeld die de uitgangspunten en/of uitwerkingen van het voorstel ter discussie stellen. Het gaat meest om verduidelijkingen vanuit B&W, om misverstanden te voorkomen.

Op de laatste bladzijden worden relevante quotes uit externe publicaties getoond.

Het document samengevat

Inhoudelijke kernpunten van primair belang voor de discussie zijn:

- Het voorstel is bedoeld om de ontwikkeling van de binnenstad op langere termijn in goede banen te kunnen blijven leiden. Liever een bewuste discussie nu, dan dat we later vanuit acute problemen reactief de parkeerproblematiek aanspreken.
- Het voorstel sluit aan op de integrale ontwikkeling van de historische binnenstad als troefkaart voor de economische ontwikkeling en optimale leefomgeving van de gemeente Deventer. Het kan gezien worden als uitwerking van de omgevingsvisie van Deventer van 2019.
- Een nulnorm haalt de hindernis van afkoop voor nieuwe ontwikkelingen weg, en mikt op een doelgroep die – zeker op termijn – grotere waarde aan alternatieve mobiliteitsopties hecht dan aan eigen autobezit. Met de veranderende omgeving veranderen ook de bewoners.
- De gemeente neemt drie maatregelen om de uitwerking in goede banen te leiden: Bestaande parkeergelegenheid beter benutten, meeliften met projecten om de stedelijke parkeeropgave (deels) te realiseren en verbeterde monitoring om het aanbod van jaar tot jaar op orde te houden. Door de eerste twee maatregelen schuift de kans op nieuwe investeringen in de tijd op, de derde maatregel zorgt voor een heldere, jaarlijkse peiling en prognose hiervoor ,
- Bedenkingen vanuit belangengroepen worden gehoord. Deze kunnen het huidige voorstel beïnvloeden en daarmee sterker maken. Waar verschillen blijven, wordt dit met de raad gedeeld. Uiteindelijk zal de raad na debat hierover een besluit nemen.
- Het raadsbesluit leidt niet onmiddellijk tot invoering, maar geeft richting aan de actualisatie van de vigerende parkeerkaders, zoals de beleidsregel parkeren. Invoering staat daarmee niet acuut voor de deur; wel zal op basis van de beslissing en het aanpassen van uitwerkingskaders in 2021 met de jaren de uitwerking van het ingezette beleid zichtbaar worden.

Basisvragen

1.1 Vraag: Wat is een nulnorm?

Antwoord

- Ieder jaar komen er in Deventer nieuwe woningen, bedrijven en instellingen bij. De nieuwe gebruikers zullen (deels) de eigen auto gebruiken en daar willen parkeren. Als de gemeente niets doet, zal men in de openbare ruimte parkeren en neemt daardoor het aantal beschikbare parkeerplaatsen af.
- Als de gemeente niets doet, moet zij zelf de krapte aan parkeerplaatsen oplossen en betalen. Dat is ongewenst: Het principe is dat de veroorzaker betaalt. Daarom stelt de gemeente parkeernormen waar men aan moet voldoen bij aanvraag van een omgevingsvergunning.
- Een nulnorm betekent dat van de gevraagde parkeernorm wordt afgezien. De hoogte van de parkeernormen wordt op nul gesteld. Nieuwe bewoners kunnen geen aanspraak meer maken op vergunningen tegen bewonerstarief.

1.2 Vraag: Wat zijn parkeernormen, hoe worden ze toegepast?

Antwoord

- Iedere Nederlandse gemeente stelt parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen. Bij woningen is dat een aantal, bij kantoren of winkels een getal per 100 vierkante meter. Het totale aantal moet men binnen de ontwikkeling realiseren.
- De kengetallen voor parkeernormen worden door het nationale onderzoeksinstituut CROW gegeven. Deventer sluit hierbij grotendeels aan. De algemene regel is dat men de parkeerplaatsen gewoon op het eigen terrein aanlegt. Daardoor neemt de druk op de parkeerplaatsen rondom de ontwikkeling in de openbare ruimte in principe niet toe.

1.3 Vraag: Waarom alleen de historische binnenstad?

Antwoord

- De Gemeente Deventer ziet de historische binnenstad als een unieke, hoogwaardige woon- en werkomgeving. De ontwikkeling hiervan is cruciaal voor de economische vitaliteit van de stad. Alle plannen voor (her)ontwikkeling die aan verbetering van het woon-, winkel- en leerniveau van de binnenstad bijdragen worden toegejuicht.
- Als onderdeel hiervan wil de gemeente in de historische binnenstad de rol van de auto verminderen. Daardoor wordt de leefomgeving beter: Minder blik op straat, minder uitstoot. Bewoners wordt zo goed mogelijke alternatieven geboden voor hun mobiliteit: Fiets voor de kortere en OV voor de langere afstand. Dat sluit aan bij een jongere doelgroep van studenten en 'urban professionals'.
- Het toevoegen van parkeerplaatsen is in de historische binnenstad of fysiek onmogelijk, of heel kostbaar. Daarom biedt Deventer alleen voor dat gebied de mogelijkheid de parkeerbehoefte af te kopen. Met het afgekochte bedrag worden aanvullende parkeervoorzieningen betaald wanneer uit monitoring blijkt dat deze noodzakelijk zijn.

1.4 Vraag: Waarom stelt B&W een nulnorm voor?

Antwoord	• Het huidige afkoopbedrag (€ 12.750,- per parkeerplaats) wordt door ontwikkelaars als hoog ervaren. De indruk is dat als gevolg hiervan projecten niet worden opgestart, of dat tijdens de planvorming als gevolg hiervan een project onhaalbaar blijkt. B&W wil niet dat dit onderdeel de vernieuwing remt. • Door dit bedrag op nul te stellen, wordt de verantwoordelijkheid bij de ontwikkelende partijen gelegd. Zij bepalen zelf of en zo ja hoeveel parkeerplaatsen men nodig heeft. De keerzijde van het afzien van parkeergeld voor hen is dat de gemeente nieuwe bewoners geen toegang geeft tot het afnemen van parkeerproducten tegen bewonerstarieven. • B&W ziet deze maatregel als de manier om het tempo van de transitie van de binnenstad te verhogen, en tegelijkertijd de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Grote steden passen deze maatregel al toe, andere steden met een historische binnenstad (zoals Kampen) hebben dezelfde keuze gemaakt.
----------	---

Procesvragen

Op verzoek van de raad peilt het College de mening van betrokkenen ten aanzien van dit voorstel. Het resultaat hiervan leidt tot een weergave van de gevoerde discussie en een aangepast voorstel aan de raad.

2.1	Vraag: In welke bestuurlijke fase bevindt het voorstel zich nu?
Antwoord	• In 2019 deed B&W dit voorstel aan de raad. In reactie gaf de raad B&W de opdracht om de mening van betrokkenen te peilen, en die aan de raad weer te geven zodat deze in het debat en de besluitvorming over dit onderwerp kan worden ingevuld. • De doorlooptijd van deze fase heeft op diverse momenten vertraging opgelopen als gevolg van covid-19 gerelateerde factoren. De huidige discussie leent zich bij uitstek voor debat, en B&W wil dit liefst face-to-face met betrokkenen aangaan. Helaas hebben de restricties de mogelijkheden hierbij beperkt en/of op een later tijdstip gewijzigd. • Het product van de huidige peilingen zal leiden tot een aangepast raadsvoorstel, waarin wordt weergegeven hoe de discussie inhoudelijk is verlopen, tot welke aanpassingen dit heeft geleid in het voorstel, en op welke punten er meningsverschillen blijven.

2.2	Vraag: Welke invulling heeft B&W hier tot heden aan gegeven?
Antwoord	• Op 9 december 2019 vond een discussiebijeenkomst plaats over dit onderwerp. In een raadsmededeling van 3 maart 2020 wordt het resultaat hiervan weergegeven. Dit valt uiteen in twee delen: • Enerzijds werd geconstateerd dat voorstellen over meerjaren onderhoudsprogramma's ter verbetering van het onderhoud van garages, benutten van nieuwe mogelijkheden dankzij digitalisering van parkeervergunningen en maatregelen voor fietsparkeren geen discussie opleverden. Deze worden daarom inmiddels verder voorbereid. • Anderzijds werd tijdens de avond en in schriftelijke reacties daarop volgend aangegeven dat de motivatie van de nulnorm (deels) ontbreekt. Inhoudelijk leverde dit drie uitwerkingsvragen op. Deze worden in het inhoudelijke deel hieronder beantwoord. Procesmatig is besloten tot een extra overleg met belangengroepen.

2.3 Vraag: Welke rol vervult het huidige overleg met belangengroepen hierbinnen?

Antwoord

- We hebben geconstateerd dat SDBM en SBBB hun bedenkingen op papier hebben gezet en ons verzocht hebben om antwoorden op hun vragen. Als belangengroepen voor winkeliers en bewoners vult men deze rol daarmee correct in. We verwachten dat na het aanvullende gesprek op 4 november op basis van interne terugkoppeling de reactie en suggesties voor het vervolg aan B&W kenbaar zal worden gemaakt.
- B&W geeft in de raadmededeling van maart 2020 aan dat de discussie van 9 december vooral over de korte termijn en enkel over parkeren ging, en - helaas – niet over de nulnorm. De voorgestelde maatregel is echter bedoeld om op basis van de integrale ontwikkeling van de binnenstad op langere termijn een noodzakelijke aanscherping van het parkeerbeleid voor te stellen. Parkeren is in dat perspectief een gevolg van de manier waarop we met ruimtelijke ontwikkelingen omgaan en hoe we inspelen op veranderende behoeften in de wijze waarop bereikbaarheid wordt ingevuld. De bedoeling is nu de hoofdlijn daarop te formuleren.

2.4 Vraag: Wat is het resultaat van de huidige fase en hoe verloopt het proces verder?

Antwoord

- B&W zal de resultaten van de huidige discussie toevoegen aan die van de discussieavond van 9 december. Op basis hiervan wordt een aangepast voorstel gedaan waarin de kennis van de discussiemomenten wordt benut om het voorstel verder te nuanceren en aan te scherpen. Tevens wordt een reactienota opgesteld waarin wordt aangegeven welke blijvende verschillen van inzicht tussen betrokkenen en B&W bestaan. Op die manier krijgt de raad inzicht in alle facetten van de discussie. Overigens staat het inwoners en belangengroepen vrij om in de raadsbesluitvorming hierop aanvullend te reageren.
- De uitwerking van het vernieuwde parkeerbeleid zal aangepakt worden op basis van hoofdlijnen zoals de raad die uiteindelijk zal vaststellen. Belangrijke stappen daarbij is het vernieuwen van de beleidsregel Parkeren uit 2013 / 2015. Uiteraard zal daarbij opnieuw een rol weggelegd zijn voor overleg met betrokkenen. Het huidige overleg is bedoeld het speelveld hiervan te definiëren.

Inhoudelijke vragen

B&W heeft in de raadmededeling drie vragen ter beantwoording benoemd in de weergave van de discussieavond van 9 december 2019. Deze worden als eerste aangesproken. Vervolgens komen vragen aan de orde die in schriftelijke reacties zijn gesteld, zoals bijvoorbeeld door de SBBB in oktober 2020.

3.1 Vraag: Wat zijn de gevolgen van de nulnorm voor bestaande en nieuwe bewoners?

Antwoord	• Na doorvoeren van een nulnorm zullen nieuwe bewoners van bestaande en nieuwe adressen in de binnenstad geen vergunningen tegen bewonerstarief meer kunnen afnemen bij de gemeente. B&W vindt dit acceptabel om drie hoofdredenen: • Door het afschaffen van afkoop van de parkeernorm zullen nieuwe ontwikkelingen vaker en sneller gerealiseerd worden. Naar verwachting leidt dit tot een groter aanbod van nieuwe woningen. Autobezit wordt niet verboden, maar indien men hiervoor kiest zal men voor het parkeren hiervan niet meer op bewonerstarieven aanspraak kunnen maken. • Het uitgangspunt wordt vooraf helder gecommuniceerd. Nieuwe bewoners kunnen dus vooraf in hun afweging om een huis te kopen / huren dit onderdeel meewegen. Dat hierdoor eerder bewonersgroepen zullen kiezen voor de binnenstad die minder van autobezit afhankelijk zijn is een bewuste keuze en sluit aan bij een bevolkingstrend. • Aan ontwikkelende partijen wordt een lagere, vervangende bijdrage gevraagd. Die wordt benut voor (versnelde) realisatie van alternatieven. Voorbeelden hiervan zijn fietsvoorzieningen, ruimte voor deelauto systemen, veerpont en centrumbus. Voor bestaande en nieuwe bewoners verbeteren daardoor de mogelijkheden en de kwaliteit van deze mobiliteitsopties. • Bestaande bewoners zullen door vermindering van auto's en parkeren als bepalende factor in de binnenstad op termijn met herplaatsing van vergunningen te maken krijgen, bijvoorbeeld naar randen van de binnenstad of in garages. Daar staat tegenover dat de leefomgeving in de binnenstad zelf verbetert, zowel qua uiterlijk als in termen van uitstoot.
----------	--

3.2 Vraag: Wat zijn de ruimtelijke consequenties van de nulnorm, met name voor bezoekers?

Antwoord	• Het parkeerareaal van Deventer bestaat uit vijf onderdelen, die elk een specifieke groep parkeerders bedienen. Per onderdeel zijn de consequenties als volgt: • Parkeerruimte op eigen terrein in de binnenstad blijft hetzelfde. Ook bij nieuwe ontwikkelingen houdt men de keuze eigen parkeerruimte te realiseren. • Het aanbod van commerciële garages is en zal primair gericht blijven op kortparkeerders. Het aanbod hiervan zal waar mogelijk beter benut gaan worden. Net zoals in de huidige situatie bepalen commerciële voorzieningen zelf hun prijzen. • Het gemeentelijk maaiveldareaal in de binnenstad is grotendeels in gebruik voor vergunninghouders. Volgend op afname van de vraag om parkeerbehoefte zal dat areaal worden vervangend op momenten dat hiervoor concrete, nieuwe ontwikkelingen worden voorgesteld. Het aandeel kortparkeren maaiveld is reeds beperkt en zal gericht ingezet worden op gerichte boodschappen en speciale doelgroepen. Het gemeentelijk maaiveld blijft een groot deel van de vergunninghouders accommoderen, maar naarmate opties elders ontstaan, wordt de grootte hiervan aangepast. • Gemeentelijke garages zullen beter worden benut voor gebruik door vergunninghouders, zonder daarbij de functie voor kortparkeren ten behoeve van de binnenstad wezenlijk te beïnvloeden. Op termijn is uitbreiding van deze voorzieningen op basis van monitoring een optie. De mogelijkheden van langparkeren voor bewoners wordt binnen gemeentelijke parkeergarages uitgebreid. • Parkeervoorzieningen elders ten behoeve van binnenstadsbezoek zullen verder worden ontwikkeld, met inachtneming van maatregelen om ongewenst uitwijken naar de directe omgeving van die voorzieningen te voorkomen. • Het tempo van wijzigingen wordt bepaald door de mate waarin nieuwe ontwikkelingen ontstaan. Uitgangspunt is dat benutting voor uitbreiding van voorzieningen wordt geplaatst. Monitoring geeft jaarlijks inzicht in de stand van zaken per onderdeel van het areaal.
----------	--

3.3 Vraag: Wat zijn mogelijke effecten voor parkeerruimte en parkeerdruk in de schilwijken?

Antwoord

- Voor iedere gemeente geldt dat sturend parkeerbeleid aan de randen van gereguleerde gebieden tot parkeerdruk leidt. Dat gaat primair om kortparkeerders. Waar nodig en gewenst zorgen we voor bescherming van bewonersplaatsen in deze wijken. Tegelijkertijd is het niet mogelijk de vrije keuze van autogebruikers om in beschikbare voorzieningen hun auto te plaatsen verder in te perken. Insteek is daarmee de randvoorwaarden zo aan te scherpen dat langparkeren door buitenstaanders wordt ontmoedigd.
- We werken als gemeente aan het aanbieden van duidelijke keuzes voor zowel kort- als langparkeren en passen onze tarieven daar ook op aan. Specifiek voor schilwijken zetten we in op voorzieningen buiten de binnenstad die qua prijsstelling kunnen concurreren met de schilwijken.
- We zullen monitoring uitbreiden naar de schilwijken, zodat het beeld daarvoor ook jaarlijks beschikbaar komt als objectieve basis voor eventuele wijzigingen. Echter, de gemeente kan niet eenzijdig beslissen om parkeerregimes uit te breiden. Hiervoor blijft een positief oordeel van de meerderheid van betrokkenen noodzakelijk. Instellen van een parkeerregime voorkomt overlast, maar heeft ook gevolgen voor de bewoners zelf. In sommige gevallen wordt extra parkeerdruk erkent, maar kiest een meerderheid van bewoners ervoor toch geen parkeerregime in te willen voeren.
- Door de digitalisering zal op termijn ook de handhaving veel efficiënter kunnen gaan plaatsvinden. Daarmee zal de 'pakkans' bij illegaal parkeren in de wijk toenemen, wat weer zal leiden tot vermindering van bezetting van buitenaf.

3.4 Vraag: Wordt de nulnorm elders toegepast, hoe zijn de ervaringen daar?

Antwoord

Genoemde voorbeelden in deze beantwoording worden onderaan dit document door quotes toegelicht. De publicaties zijn beschikbaar op het internet of toe te sturen.

- De parkeervisie 'Ruimte voor de straat' van de gemeente Groningen geeft een uitstekend beeld van de verschillende parkeertrends en vormt een afwegingskader voor de rol die een nulnorm hierbinnen kan spelen.
- De gemeente Utrecht hanteert een nulnorm voor ontwikkelingen in het centrum van de stad. Uiteraard zijn hier diverse randvoorwaarden anders. Tegelijkertijd kan de situatie van Utrecht gezien worden als een voorbeeld van de wijze waarin de binnenstad van Deventer zich verder zal ontwikkelen. De wijze van hanteren is overgenomen in de CROW-publicatie 'Handreiking parkeernomen', die voor alle Nederlandse gemeenten als benchmark dient voor nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.
- Bedrijven achter grootschalige ontwikkelingen hebben op basis van onderzoek hun sympathie voor invoeren van een nulnorm uitgesproken. BPD heeft bijvoorbeeld hierover het rapport 'Parkeren in relatie tot (toekomstig) autobezit en -gebruik' uitgebracht.
- De (afweging van) invoeren van een nulnorm levert ook kritische geluiden op, zoals weergegeven in diverse recente artikelen in de kranten. In de eerste jaren werd een lage norm soms als tovermiddel omarmt, waardoor in sommige wijken in de huidige situatie het parkeeraanbod te laag is. Vereniging Eigen Huis waarschuwde in 2018 voor het te snel invoeren van verlaging van parkeernomen (AD juni 2018). Anno 2020 is hiervan geleerd door het tempo van wijzigingen aan te passen op de ontwikkeling. Een goed voorbeeld hiervan is de afweging in Kampen (AD augustus 2020), waarbij de wijkvereniging binnenstad spreekt van een goed compromis.

3.5 Vraag: Hoe wordt de maatregel in de praktijk door de gemeente ondersteund?

Antwoord	Deventer neemt drie specifieke maatregelen om de invoering van een nulnorm in de praktijk optimaal te begeleiden: • Inzet op alternatieve manieren van vervoer. We zetten daarbij zo breed mogelijk in, dus bijvoorbeeld op deelauto-alternatieven, maar ook op fiets- en openbaar vervoermiddelen gericht op het centrum, zoals de veerpont en de centrumbus. Deze vervangende, lagere bijdrage geeft hier een extra impuls aan. • Bewust afwegen van het laten 'meeliften' van de stadsbrede parkeeropgave in nieuwe ontwikkelingen. Integrale projecten als stadscampus roepen een parkeerbehoefte voor de eigen functies, die in de ontwerpen meegenomen worden. Door als gemeente bewust af te wegen of als onderdeel van het ontwerp ook (een deel van) de stadsbrede opgave kan worden opgelost, ontstaat een toename van alternatieve parkeerruimte voor de binnenstad. Hierdoor worden ook dubbele overheadkosten en het zoeken naar nieuwe ruimte voor parkeervoorzieningen waar mogelijk voorkomen. • Monitoring als jaarlijks ijkpunt voor de parkeerdruk. In de huidige situatie wordt reeds jaarlijks gemonitord. We willen dit uitbreiden, zowel in meetmomenten als over een breder gebied waardoor bijvoorbeeld ook de schilwijken worden meegenomen. Hierdoor ontstaat een betrouwbare reeks van cijfers over de bezettingsgraad van het parkeerareaal. Daarmee kan jaarlijks een goede voorspelling worden gemaakt of, en zo ja welke extra voorzieningen nodig zullen zijn en dus ontwikkeld moeten gaan worden.
----------	---

Achterliggende vragen

4.1 Vraag: Verwacht wordt dat autobezit daalt en autogebruik stijgt, klopt dat wel?

Antwoord	• In Nederland als geheel stijgt het autobezit en het autogebruik. Dat is mede onder invloed van de toename van de bevolking. In die context klopt de uitspraak inderdaad niet. • We hebben het hier echter specifiek over een historische binnenstad en over een jongere, minder gebonden doelgroep van urban professionals als nieuwe bewoners. Voor die context geldt dat het autobezit ten opzichte van andere wijken en dorpen al lager is dan gemiddeld. Hetzelfde geldt voor de indicatoren leeftijd, gezinssamenstelling en opleidingsniveau: De verwachte doelgroep heeft relatief minder auto's in bezit en de trend voor deze groepen is dat het autobezit verder afneemt. • Tegelijkertijd constateren we dat met name in de grote (binnen)steden het deelautogebruik een enorme vlucht heeft genomen. We verwachten dat die trend doorzet en ook in Deventer voor grote wijzigingen gaat zorgen. We stimuleren dit door waar mogelijk de plaatsing en het gebruik van deelauto's te faciliteren.
----------	---

4.2 Vraag: Gaan bestaande bewoners hierdoor extra belastingen betalen?

Antwoord	• De alternatieve, lagere bijdrage die wordt voorgesteld is alleen aan de orde bij de aanvraag van een omgevingsvergunning, net als dat afkoop van parkeervraag dat op dit moment ook is. Het is niet zo dat de alternatieve bijdrage als een algemene extra bijdrage van alle bewoners wordt ingezet, incidenteel noch structureel. • Wel is duidelijk dat waar alle ruimte in binnensteden met de jaren schaarser wordt, ook de kosten van parkeerruimte oplopen. We proberen die kosten in de hand te houden door bestaande plaatsen nog beter te benutten en onderhoud en beheer zo efficiënt mogelijk te regelen. Digitalisering is ook vanuit het oogpunt van kostenbesparing ingezet.
----------	--

bouwnormen voldoen niet

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw hanteren we parkeernormen. In de praktijk blijken deze niet altijd adequaat en/of noodzakelijk. Zo zien we bijvoorbeeld dat bewoners van nieuwbouwcomplexen met een parkeergarage toch op straat parkeren, omdat ze niet willen betalen voor een (dure) plek in de parkeergarage. Dat leidt tot lege garages en een hoge parkeerdruk op straat. Aan de andere kant zien we ook situaties waarin er minder daadwerkelijke parkeerbehoefte is dan onze normen veronderstellen, waardoor er parkeerplaatsen op straat of in garages ongebruikt blijven. We zien ook dat de strenge parkeernormen kunnen leiden tot zodanige kostenverhoging dat de nieuwe woningen onbereikbaar worden voor de beoogde doelgroep en/of dat bouwprojecten stagneren. In het licht van onze huisvestingsopgaven is dat zeer ongewenst. Ook hier geldt dat specifieke maatregelen waarschijnlijk beter werken dan algemene normen.



parkeernormen op maat invoeren

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw hanteren we parkeernormen. Die schrijven voor hoeveel parkeerplaatsen de ontwikkelaar minimaal moet realiseren. Dit doen we om in drukke of volle gebieden de parkeerdruk te beheersen en de kwaliteit van de openbare ruimte te borgen en/of te vergroten. In de praktijk blijken die parkeernormen niet altijd adequaat of noodzakelijk. Deze normen gaan we herijken, waarbij we rekening houden met de aard en de (parkeer)druk in een gebied. En we willen ze flexibeler toepassen. Met de bouw en toekomstige gebruikers maken we dan duidelijke afspraken over (de afwezigheid van) hun recht op een parkeerplek in de openbare ruimte, nu en in de toekomst. Daarbij moet het voor iedereen duidelijk zijn hoeveel (en welke) parkeervoorzieningen er bij of nabij de woning beschikbaar zijn en blijven. Op deze manier geven we ook meer ruimte aan bouwinitiatieven gericht op bewoners die geen belang hechten aan een parkeerplaats in de buurt. Het invoeren van parkeernormen op maat geschiedt altijd in samenhang met de afspraken over het parkeren op eigen terrein (POET). Ook bij wijkvernieuwingsprojecten zullen we bestaande parkeernormen herbeoordelen en eventueel aanpassen.



nieuw uitgangspunt

**er is voldoende ruimte,
maar niet altijd voor de deur**

We vinden dat de stad Groningen op straat, in garages en op parkeerterreinen in totaliteit voldoende parkeercapaciteit heeft. We gaan daarom in de bestaande stad geen extra parkeercapaciteit creëren. De bestaande capaciteit biedt voldoende ruimte om – met effectiever gebruik ervan – andere functies van de straat meer ruimte te geven*.

Er is voldoende parkeerruimte beschikbaar. Echter niet altijd precies op de plek waar de automobilist het liefst z'n auto zou willen parkeren. Dat parkeren 'voor de deur' niet altijd kan accepteren we. Een parkeerplaats op 250 meter van de woning – en in de binnenstad 500 meter – beschouwen wij als acceptabel alternatief (uiteraard met uitzondering van parkeerplaatsen voor invaliden). Voor elektrische auto's (en hun laadfaciliteiten) houden we vast aan de geldende 150 meter. Voor bezoekers zijn er reeds goede alternatieven op de P+R-terreinen en in de P-garages.

* Uit onderzoek van de Grontmij (2015) blijkt dat er in Groningen voldoende parkeerplaatsen zijn om de ontwikkelingen in de komende tien jaar op te vangen.

minimum- of maximum-normen

Momenteel schrijven de normen voor hoeveel parkeerplaatsen de ontwikkelaar minimaal moet realiseren. Straks kan het ook andersom: dat wij vaststellen hoeveel parkeerplaatsen er (in/op eigen terrein en/of op straat) maximaal mogen komen. Op die manier ontzien we de openbare ruimte zo veel mogelijk: het is dan aan de ontwikkelaar hoe hij de woningbouwontwikkeling* in de markt wil zetten. We kunnen ook het aantal (of aandeel) deelauto's laten meewegen. In de normen nemen we ook laadfaciliteiten voor e-auto's op. Daarnaast denken we na over fietsparkeernormen, al dan niet in combinatie met een fietsparkeerfonds.

* (en met welke parkeervoorzieningen)

0-norm: nieuwbouw zonder parkeerplaatsen

We willen ook nieuwbouw mogelijk maken zonder parkeerplaatsen (de 0-norm). Als ontwikkelaars verwachten dat er voor woningen zonder parkeervoorziening voldoende vraag is, willen we die ruimte bieden. Daarbij leggen we zorgvuldig vast (koopcontract, kettingsbeding) dat er nu en ook in de toekomst geen aanspraak gemaakt kan worden op parkeerruimte in de openbare ruimte.

Het is onmogelijk om in een – nu al drukke – stad extra woningen met een 'ouderwetse' parkeernorm te bouwen omdat de wegen in en naar de steden al erg vol zitten. De nieuwe bewoners zullen dus op een andere manier mobiel moeten zijn. Ontwikkelaars zouden alternatieven voor de privéauto, zoals elektrische deelauto's, goede fiets(parkeer)voorzieningen en andere 'Mobility as a Service-diensten' (MaaS) in hun concept kunnen opnemen. De gemeente kan dit 'belonen' met een lagere parkeereis en zo het gebruik van dergelijke alternatieven stimuleren.

Nulnorm

Een nulnorm houdt in dat de gemeente geen parkeerplaatsen eist bij een ontwikkeling, maar van de ontwikkelaar verwacht dat hij de eigen mobiliteitsvraag op een ander manier oplost. De gemeente Utrecht hanteert deze nulnorm in het centrum; men mag daar ontwikkelen zonder parkeerplaatsen te maken, en men heeft geen recht op een parkeervergunning. Een nulnorm wordt meestal alleen toegepast in gebieden waar vergunningparkeren en/of betaald parkeren van kracht is.

Alternatieven
I. Reductie huidig gebruik gebouw - parkeeropgave
II. Nulvergunningen-optie + abonnementen (alleen in parkeersector)
III. Gebruikmaken van ander particulier parkeerterrein/gebouw
IV. Reserverruimte parkeren onbebouwd + afspraak bebouwen als parkeerdruk > 80%
V. Innovatieve maatregel: ander gebruik parkeren/mobiliteit
VI. Pilot 2 parkeerplaatsen binnenstad

2.7 Conclusie

Het mobiliteitssysteem zoals we deze vandaag de dag kennen, is zeer inefficiënt. Autobezit en autogebruik is een grote kostenpost terwijl de auto het grootste gedeelte van zijn levensduur geparkeerd staat. Dat we door de opkomst van zelfrijdende en gedeelde auto's naar een nieuw ecosysteem gaan staat vast. Alleen de termijn waarop is nog onzeker. Op basis van verschillende bronnen is het realistisch te veronderstellen dat zelfrijdende deelauto's in de periode 2030 tot 2040 een veelgebruikt vervoersmiddel zal worden. Deze omslag heeft een disruptief karakter. Niet alleen voor de auto-industrie, maar ook voor de ruimtelijke inrichting van Nederland.

Afname parkeerbehoefte

Op de eerste plaats zal de behoefte aan parkeerplaatsen sterk afnemen. Nu al ligt de parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen aanzienlijk hoger dan er vanuit het huidige autobezit aan parkeervraag verwacht mag worden. Met de toekomstige ontwikkelingen aangaande mobiliteit zal de overmaat van het aantal te realiseren parkeerplaatsen alleen maar groeien indien hier niet op wordt geanticipeerd. Aangezien bij grootschalige complexe gebiedsontwikkelingen een doorlooptijd van 10 tot 15 jaar niet onrealistisch is, moet bij deze gebiedsontwikkelingen sterk rekening worden gehouden met de toekomstige veranderingen omtrent mobiliteit. Gebeurt dit niet, dan zijn de gebiedsontwikkelingen mogelijk reeds gedateerd alvorens zij goed en wel zijn afgerond. Het clusteren van parkeervoorzieningen zodat plangebieden autoluw worden en het ontwikkelen van demontabele parkeergebouwen zijn denkrichtingen om op de veranderingen in te spelen.

Cost of distance

Daarnaast kunnen deze toekomstige ontwikkelingen ook een sterk effect hebben op de plekken waar mensen willen wonen. De *cost of distance* is altijd een belangrijk aspect geweest in de woonlocatiekeuze van mensen. Deze *cost of distance* zal sterk afnemen. Niet alleen omdat de kosten van gedeelde zelfrijdende auto's lager zijn waardoor transportkosten zullen dalen, maar ook omdat men de kostbare tijd in de auto op een andere manier kan besteden. Dit kan er mogelijk toe leiden dat huidige krimpgebieden weer aantrekkelijk worden. Tegelijkertijd nemen de negatieve effecten die bij een stad horen – zoals congestie en vervuiling – ook sterk af, waardoor ook de stad aantrekkelijker wordt.

Toekomstgericht ontwikkelen

Dat mobiliteit zoals we dat nu kennen drastisch gaat veranderen lijkt niet ter discussie te staan, de vraag is alleen wanneer het zover is. Dit nieuwe ecosysteem zal het leven aantrekkelijker maken, onder meer door een verlaging van transportkosten, congestie en vervuiling. Overheden en gebiedsontwikkelaars kunnen de ontwikkeling naar gedeelde en zelfrijdende auto's versnellen door ze te incorporeren in gebiedsontwikkelingen. Des te meer het wordt toegepast en gebruikt, des te aantrekkelijker het gebruik ervan wordt en des te sneller de ontwikkelingen zullen gaan. Daarnaast vraagt toekomstgericht ontwikkelen ook om het incorporeren van nieuwe mobiliteitsvormen. Complexe gebiedsontwikkelingen hebben een lange looptijd en worden ontwikkeld voor de komende vijftig tot honderd jaar. Toekomstgericht ontwikkelen staat daarmee gelijk aan ontwikkelen waarbij rekening wordt gehouden met veranderende mobiliteit.

Publiciteit in de krant benoemd knelpunten en vraagt om een kritische afweging

2018

Parkeerplaatsen delen wordt norm bij nieuwbouw

Meer en meer steden verlagen het aantal parkeerplekken bij nieuwbouwprojecten, constateert Vereniging Eigen Huis, die de noodklok luidt. Bewoners moeten soms één parkeerplek delen met wel drie tot vier burens.

David Bremmer 26-06-18, 05:30 Laatste update: 10:56



In veel steden zien nieuwe colleges het als een oplossing voor de leefbaarheid in de stad: minder parkeerplekken betekent meer schone lucht. Zo rekent Utrecht voor de 13.000 nieuwe woningen die rond het Centraal Station verrijzen met een parkeernorm van 0,3 of lager per woning.

In Amsterdam staat de nieuwbouwwijk Haven-Stad gepland. De liefst 70.000 bewoners krijgen in de plannen minder dan 15.000 parkeerplekken, of te wel één plek op vijf woningen. Voor het centrum gaat de nulnorm gelden en verdwijnen er zelfs 10.000 parkeerplekken. De lage parkeernormen spelen alvast in op de verwachting dat het autobezit in de toekomst zal dalen.

In Rotterdam kan het aantal parkeerplaatsen voor woningen bij OV-knooppunten als Blaak en het Centraal Station met de helft omlaag, concludeerde het college van B&W afgelopen november. Zo'n flexibele parkeernorm zou passend zijn nu steeds minder bewoners een auto hebben en liever de fiets of het ov pakken.

Belangenclub Vereniging Eigen Huis ziet het schrappen van parkeerplekken met stijgende ergernis aan. „Het nu rigoureuze schrappen van parkeerplaatsen is erg onverstandig omdat het veel problemen oplevert“, waarschuwt beleidsadviseur Maud Weide. „Parkeerproblemen en overlast in steden zullen hierdoor nog meer toenemen, ook in de omliggende woonwijken.“



Eigen Huis, dat honderdduizenden woningbezitters vertegenwoordigt, heeft onderzoek laten doen onder woningeigenaren met een auto.

De resultaten zijn zonnklaar: ruim zeventig procent van de 1500 door Ruigrok Netpanel gepeilde Nederlanders vindt het een groot bezwaar dat er bij nieuwbouwprojecten minder parkeerplekken worden gepland dan bewoners nodig hebben. Bijna de helft noemt één parkeerplek per nieuwbouwwoning al te weinig. Slechts een op de vijf vindt minder dan dat prima.

Realiteit versus beleidsplannen

20 procent van de huizenbezitters met voertuig vindt dat de parkeerfaciliteiten in hun gemeente de afgelopen vijf jaar zijn verslechterd. In sterk verstedelijkte gebieden is dat echter ruim één op de drie bewoners (36 procent).

Voor de rest zijn de meeste bewoners tevreden met de parkeerfaciliteiten zoals die er nu zijn. Zij beoordelen die met het cijfer 7,8. De beoordeling is echter beduidend lager in sterk verstedelijkte gebieden.

Al met al past het schrappen van parkeerplekken niet bij de woonsituatie van de meerderheid van de Nederlanders. „Vooruitlopen op een verwachte vermindering van het autobezit doet het misschien goed bij beleidsplannen, maar past niet bij de realiteit van veel mensen voor wie een auto voorlopig nog onmisbaar is“, zegt Weide.

2020

Pand zonder recht op parkeervergunning: het kan straks maar zo in Kampen

Het kan zo maar zijn dat nieuwe bewoners van de Kamper binnenstad geen parkeervergunning meer krijgen. Als bij renovatie van een pand is afgezien van een vergunning, kunnen bewoners het nadien schudden. Hen rest niets anders dan parkeren aan de randen van het centrum.

Inge Blankvoort 12-08-20, 12:28 Laatste update: 13:31



De zogenoemde 'nulvergunningen-afsprake' is sinds kort een van de weigeringsgronden voor een parkeervergunning in Kampen. De afspraak is onderdeel van de parkeernota die anderhalf jaar na invoering al weer is aangepast op een aantal fronten. Aanpassing is volgens de gemeente nodig omdat de geldende parkeereis tot nu toe te vaak een struikelblok is bij ontwikkeling van projecten in de binnenstad.

Afkoopsom

Bij bouwprojecten in het centrum moeten initiatiefnemers parkeren regelen op eigen terrein. Als dat niet kan, kunnen ze dat probleem afkopen met een bedrag waarvoor de gemeente elders in de stad nieuwe parkeerterreinen kan aanleggen. Juist die afkoopsom ligt gevoelig, zo bleek de afgelopen tijd bij bouwprojecten. Volgens een ambtelijke nota van de gemeente Kampen leidde die 'tot een financieel probleem waardoor een ontwikkeling stopt of ernstig wordt vertraagd'.

Vergunning geweigerd

Om projecten meer kans van slagen te geven, kunnen initiatiefnemers er nu dus voor kiezen af te zien van een parkeervergunning bij het betreffende pand. Als een bewoner dan toch een vergunning aanvraagt, wordt die geweigerd op basis van de afspraak die eerder is gemaakt. Projectontwikkelaars kunnen ook kiezen voor deelauto's in ruil voor de afkoopsom.

De mogelijkheid parkeerterreinen af te kopen, blijft overigens wel bestaan. Kampen zegt het geld hard nodig te hebben voor aanleg van parkeerterreinen rond de oude binnenstad, zoals de Korteweg, Boven Havenstraat en de voormalige Buitenwach.

Meer aanpassingen

De parkeernota is op meer fronten aangepast. Bij panden die langer dan vijf jaar leeg staan hoeft niet nogmaals een afkoopsom worden betaald als dat in het verleden al is gebeurd. De parkeernorm in de binnenstad wordt lager dan die elders in de stad.

Met de aanpassingen moeten ruimtelijke plannen in de binnenstad meer kans krijgen. De binnenstad wordt hierdoor ook autolouwer, leefbaarder en aantrekkelijker, zo is de gedachte. De gemeente gaat er daarbij vanuit dat autobezit afneemt en fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker zullen worden.

Meteen in werking

De aangepaste parkeernota treedt meteen in werking. De vorige nota leidde volgens de gemeente nauwelijks tot bezwaren. In de aanloop is gesproken met de stuurgroep binnenstadsmanagement waarin vastgoedeigenaren, ondernemers, middenstanders en bewoners zijn vertegenwoordigd. De reacties waren 'voorzichtig positief', stelt Kampen.

Wijkvereniging Binnenstad beschouwt de nota als een 'een goed compromis'. „Al hadden we graag gezien dat parkeervergunningen 24 uur per dag gelden“, zegt voorzitter Nardus Koster in een reactie. „Als bewoner met een vergunning wil je graag een plek maar nu komt het te vaak voor dat de straat 's avonds vol is.“

Stap in goede richting

Punt van aandacht is woningsplitsing die kan leiden tot meer parkeerdruk. Een systeem waarbij geen vergunning verstrekt wordt aan een adres, kan dat voorkomen. „De nulvergunning-afsprake is een stap in de goede richting“, zegt Koster. „Iedereen wil graag bij zijn huis parkeren, maar als je de binnenstad leefbaar wil houden, moet je ook rekening houden met de mensen die er al wonen.“